

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

du

MARDI 22 OCTOBRE 2013

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 22 OKTOBER 2013

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.41 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.

Le développement des questions et interpellations commence à 14.41 heures. La réunion est présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

De **voorzitter**: Collega's, wij heten de staatssecretaris, de heer Wathelet, welkom.

Aan de collega's die een schriftelijk antwoord wensen te bekomen op hun vragen, kan ik zeggen dat dit perfect mogelijk is.

Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Zelfs gewenst!

De **voorzitter**: Collega's, u hebt de keuze.

Vraag nr. 19388 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Dat is er alvast één!

De **voorzitter**: Vraag nr. 19347 is een vraag van mijzelf, die ook in een schriftelijke vraag mag omgezet worden.

01 Vraag van 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 "het niet toekennen van compensatie voor treinvertragingen bij vooraf aangekondigde stakingen" (nr. 19357)

01 Question de 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 "l'absence d'octroi d'une compensation pour retard de train en cas de grèves annoncées au préalable" (n° 19357)

01.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik ben een tijdje geleden gecontacteerd door een houder van een NMBS-abonnement die een compensatie wou krijgen voor de algemene stakingsdag van 30 januari 2012. Dat is natuurlijk al eventjes geleden. Hij had zich met zijn dossier al eerder gewend tot de klantendienst van de NMBS, de Ombudsman voor de Treinreizigers en de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Stakingen die minstens 8 dagen op voorhand werden aangekondigd, beschouwt de NMBS als een vorm van overmacht en zij weigert dan ook daarvoor compensaties uit te betalen. Daarnaast roept de NMBS ook andere gevallen van overmacht in om geen compensatie te moeten betalen. Ik geef een paar voorbeeldjes: de extreme weersomstandigheden van 12 maart 2013 en van 18 tot 30 december 2010, en het treinongeval in Wetteren van 4 mei 2013.

Volgens de FOD Mobiliteit en Vervoer, die is aangeduid als handhavingsinstantie in het kader van

verordening 1371/2007 over de treinreizigersrechten, schendt de NMBS hiermee deze verordening. De FOD is van mening dat de Europese verordening zo dient te worden geïnterpreteerd dat de abonnementshouders recht hebben op de terugbetaling van hun reis voor die dag, eventueel door de verlenging van het abonnement.

Dat is trouwens onlangs door het Europees Hof in een arrest van 26 september 2013 ook als dusdanig bevestigd. Het Europees Hof verklaart dat spoormaatschappijen niet mogen worden vrijgesteld van het betalen van een compensatie als de vertraging het gevolg is van overmacht.

Ik heb enkele vragen voor u, mijnheer de staatssecretaris.

De NMBS stelt dat zij door de bevoegde overheid niet verplicht wordt een terugbetaling uit te voeren noch enige andere compensatie aan te bieden, wanneer een staking 8 dagen op voorhand wordt aangekondigd. Is dat inderdaad zo?

Werden door de FOD Mobiliteit en Vervoer reeds processen-verbaal uitgeschreven en/of administratieve geldboetes opgelegd wegens het niet naleven van artikel 16 en 17 van de verordening van de Europese Gemeenschap 1371/2007, zoals bepaald door het koninklijk besluit van 14 februari 2011?

Tot slot, heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer als handhavingsinstantie de NMBS gelast haar vergoedingsregeling te wijzigen en in overeenstemming te brengen met de verordening? Zo ja, wanneer en wat is de reactie van de NMBS hierop?

01.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Vandeput, uw vraag betreffende een verlenging van het abonnement bij stakingen valt binnen het toepassingsgebied van artikel 16 van de verordening nr. 1371/2007.

De handhavingsinstantie heeft geoordeeld dat abonnementshouders het recht hebben om bij een langdurige vertraging of uitval van de trein te kiezen voor een terugbetaling van het vervoersbewijs, ongeacht de omstandigheden.

De NMBS laat verstaan dat het technisch moeilijk is om de abonnementen voor iedereen te verlengen. In de afgelopen maanden vonden geregeld gesprekken plaats tussen de FOD en de NMBS om te zoeken naar praktische oplossingen.

Het Europees Hof van Justitie heeft zich in zijn arrest van 26 september 2013 uitgesproken over de toepassing van uitsluitingsgronden, zoals overmacht, voor het niet toekennen van compensaties overeenkomstig artikel 17 van de verordening. Het Hof heeft geoordeeld dat de uitsluitingsgronden niet van toepassing zijn op het compensatiesysteem. Overmacht, zoals extreme weersomstandigheden, kan hierdoor niet meer worden ingeroepen om een compensatieaanvraag te weigeren.

De Europese koepelorganisatie CID heeft ondertussen de nodige aanpassingen aangebracht aan haar algemene vervoersvoorwaarden. De handhavingsinstantie ziet erop toe dat ook de NMBS deze wijzigingen aanbrengt in haar vervoersvoorwaarden.

Omdat de reizigersrechten globaal genomen goed worden gerespecteerd en er nog steeds wordt gezocht naar een constructieve oplossing inzake terugbetaling bij stakingen, werden er nog geen processen-verbaal uitgeschreven.

01.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik leid daaruit af dat u als voogdijoverheid het arrest van 26 september volgt en in die mate ook de reizigersvergoedingen in geval van vertragingen om welke reden dan ook, overmacht of niet, steunt.

U mag wel zeggen dat de NMBS algemeen de reizigersrechten goed bewaakt, maar in dit geval is het feit dat het technisch moeilijk zou zijn om een abonnement te verlengen geen verschoningsgrond voor de NMBS.

Als de procedures die nodig zijn tot het bekomen van een vergoeding in het geval reizigers een grote

vertraging hebben of niet op hun bestemming geraken worden toegepast, is er geen enkele reden voor de NMBS om daarop niet in te gaan.

Ik kan u alleen maar vragen om als hoofd van de handhavingsinstantie bij de NMBS erop aan te dringen dat zij effectief doet wat de verordening en het arrest van 26 september 2013 van het Europees Hof voorschrijven, met name mensen die daarom verzoeken vergoeden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 19362 van de heer Schiltz wordt uitgesteld.

02 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het recordaantal bestuurders dat zonder rijbewijs werd beboet" (nr. 19392)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het toenemend aantal veroordelingen van bestuurders zonder rijbewijs en de databank met rijbewijzen respectievelijk verkeersovertredingen" (nr. 20233)

- 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 recordaantal bestuurders zonder rijbewijs" (nr. 20397)

- 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 controle van het rijden spijts verval" (nr. 20382)

02 **Questions jointes de**

- M. Peter Logghe au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le nombre record de conducteurs condamnés pour avoir roulé sans permis" (n° 19392)

- 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 "le nombre croissant de condamnations de conducteurs roulant sans permis et les banques de données des permis de conduire et des infractions de roulage" (n° 20233)

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le nombre record de conducteurs sans permis" (n° 20397)

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle des automobilistes qui continuent de circuler alors qu'ils ont fait l'objet d'une déchéance du droit de conduire" (n° 20382)

De heer Logghe is verontschuldigd. Hij had nog een andere commissievergadering.

02.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, uit het jaarverslag van de politierechtbanken blijkt dat vorig jaar 9 159 bestuurders werden veroordeeld wegens het rijden zonder rijbewijs. Dat is een stijging van 5 % in vergelijking met 2011. Daarnaast waren er 1 642 overtreders met een ongeldig exemplaar van het rijbewijs.

Experts menen dat het toenemende aantal inbreuken niets te maken heeft met een toename van de controles, maar met de mentaliteit bij vooral jonge bestuurders die het risico nemen om zonder rijbewijs te rijden.

De VAB vraagt, enerzijds, een hogere pakkans te realiseren en, anderzijds, een centrale databank die politieagenten kunnen raadplegen om na te gaan of men al dan niet houder is van een rijbewijs.

De databank die de voorbije jaren bij wet werd opgericht, moet operationeel zijn. U hebt in deze commissie al aangekondigd dat de databank met verkeersovertredingen begin dit jaar een feit zou zijn. In het verkeersstrafregister zullen minnelijke schikkingen, onmiddellijke inningen en boetes worden opgenomen. Het linken van beide databanken zou voor de politierechter cruciale informatie opleveren.

Mijnheer de staatssecretaris, vond er reeds overleg plaats met de minister van Binnenlandse Zaken om een hogere pakkans te bepleiten? Wat is de stand van zaken in de operationalisering van de centrale databank met rijbewijzen, die de voorbije jaren bij wet werd opgericht? Wat is de stand van zaken in de concretisering van de centrale databank met verkeersovertredingen? Wanneer zal recidive op dat vlak doeltreffender kunnen worden aangepakt door de koppeling van de gegevens in beide databanken?

02.02 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je m'interroge également sur les causes de cette augmentation et sur les mesures que vous pouvez prendre, notamment les contrôles à mettre en place en collaboration avec la ministre de l'Intérieur.

Avez-vous déjà réfléchi à la problématique des voitures sans permis? N'y a-t-il pas un risque que les personnes qui se voient retirer leur permis ne roulent dans des voitures sans permis? Des mesures ne sont-elles pas à prendre ce domaine-là aussi?

02.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik sluit mij aan bij de vragen over de databanken. Mijn vraag gaat wel specifiek over de databank inzake de rijbewijzen.

Mijnheer de staatssecretaris, onlangs verschenen er berichten in de media dat er een recordaantal mensen zonder geldig rijbewijs rondrijden. Deze berichten maken nogmaals duidelijk dat de nood hoog is. Sommige bestuurders laten ook bewust na om hun rijbewijs in te leveren als zij veroordeeld worden. Zij hopen hierdoor te kunnen blijven rijden zonder te worden gepakt. Helaas lukt dit dikwijls ook omdat de controle hierop erg moeilijk is.

Begin 2012 vroeg ik u reeds om een stand van zaken met betrekking tot de kruispuntbank van de rijbewijzen als essentieel element in de strijd tegen dit fenomeen. U antwoordde toen dat er nog knelpunten waren bij de verbinding tussen Justitie en Mobiliteit. Een vervolgvraag op 17 oktober 2012 wees uit dat de databank op zich klaar was, maar dat het gebruik ervan afhankelijk is van de beschikbaarheid van gegevens van andere departementen, vooral dan van Justitie. De onderhandelingen met Justitie liepen al drie jaar en hadden nog steeds geen oplossing gebracht. Zodra de databank van Justitie enkele noodzakelijke aanpassingen zou ondergaan, kon de link worden gerealiseerd.

Ondertussen zijn wij al een hele tijd verder en daarom stel ik dan ook deze vervolgvraag. Mijnheer de staatssecretaris, is de informatie-uitwisseling met Justitie ondertussen een feit? Kan de kruispuntbank van de rijbewijzen ondertussen worden ingezet in de strijd tegen het rijden ondanks rijverbod? Zo niet, wat zijn de knelpunten? Voor welke toepassingen wordt de kruispuntbank van de rijbewijzen vandaag wel gebruikt? Welke toepassingen moeten nog worden gerealiseerd? Welke knelpunten moeten hiervoor nog worden weggewerkt?

Ter informatie kan ik zeggen dat ik een soortgelijke vraag zal stellen aan de minister van Justitie.

02.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mevrouw de voorzitter, de politie controleert het rijbewijs van de bestuurder nu reeds, zowel naar aanleiding van routinecontroles als bij verkeersongevallen. Dat neemt niet weg dat wij steeds moeten streven naar een grotere pakkans. Het rijbewijs is het belangrijkste document voor iedere bestuurder. Het bepaalt of de bestuurder gemachtigd is om een auto of een ander voertuig te besturen op de openbare weg. Wie de regels inzake het rijbewijs overtreedt, riskeert een zware boete en een rijverbod.

Dat er systematisch meer bestuurders voor de politierechter moeten verschijnen, hangt nauw samen met het controlebeleid van de federale en de lokale politie. Net zoals de politie tijdens de eindejaarscampagne het principe "stoppen is blazen" hanteert, is het sinds een aantal jaren ook de regel dat bij een controle naar het rijbewijs wordt gevraagd. De pakkans is daardoor aanzienlijk gestegen.

De regering diende op 12 juni een wetsontwerp in bij de Kamer waarbij ook rijden zonder rijbewijs en rijden spijs verval zal worden beschouwd als een herhaling van andere zware verkeersinbreuk en dus systematisch zal leiden tot een boete en een verplicht verval van het recht tot sturen met herstelexamens. De minimale duur van het verval verhoogt gevoelig naarmate de recidivist een, twee, drie of meer bepaalde specifieke inbreuken begaat. Met die aanpassing van de strafwetgeving zullen bestuurders zonder rijbewijs heel wat strenger kunnen worden aangepakt.

Hoewel ik niet bevoegd ben voor de bepaling van het controlebeleid, noch het vervolgingsbeleid, zijn mijn collega's van Binnenlandse Zaken en Justitie mijn belangrijkste gesprekspartners inzake de verhoging van de verkeersveiligheid, en meer bepaald de problematiek van het rijden zonder rijbewijs.

Bij de controle van buitenlandse bestuurders wordt het rijbewijs eveneens gecontroleerd. De controle geschiedt in eerste instantie enkel visueel, aangezien er daarover door onze politiediensten niet rechtstreeks een databank geconsulteerd kan worden. De geldigheid van het rijbewijs wordt nagegaan aan de hand van de vermelde gegevens op het document. Bij twijfel kan door de politie contact worden opgenomen met de politie van het land van aangifte, om bijkomende informatie in te winnen over het document en de geldigheid ervan. Daarnaast beschikken de operationele diensten van de lokale en federale politie over personen die zich gespecialiseerd hebben in buitenlandse rijbewijzen en in het herkennen van valse en vervalste buitenlandse rijbewijzen. Indien daarna nog twijfel ontstaat over de geldigheid en de echtheid, dan wordt het rijbewijs overgemaakt aan de Centrale dienst voor de bestrijding van valsheden, die het document grondig onderzoekt en daarvan een verslag opstelt.

L'accès par la police à la banque-carrefour des permis de conduire, qui permet de vérifier si un conducteur est titulaire ou non d'un permis de conduire; une concertation est en cours avec la justice pour permettre une transmission automatique des données relatives à la déchéance du permis de conduire. Dès que cette transmission sera optimale, les contrôles seront encore plus efficaces.

Via l'application MaCH, les tribunaux de police peuvent consulter toutes les condamnations antérieures et les transactions d'un contrevenant au niveau national afin de les prendre en considération pour fixer la peine. À court terme, la justice souhaite également réclamer les perceptions immédiates via cette application de telle sorte qu'il sera possible d'avoir une vue complète de toutes les infractions en matière de roulage constatées par la police et par les services d'inspection qui transmettent leur PV au parquet.

Enfin, il faut préciser que la condamnation par le juge à une déchéance du droit de conduire vise le droit de conduire n'importe quel véhicule motorisé sur la voie publique, en ce compris les véhicules sans permis qui relèvent de la catégorie des cyclomoteurs à quatre roues.

02.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, wij kunnen alleen maar noteren dat wij moeten blijven wachten op de databank die ondertussen al jaren geleden in het vooruitzicht werd gesteld. Dat blijft betreurenswaardig.

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

03 Question de M. Josy Arens à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "la sécurité aéroportuaire" (n° 19420)

03 Vraag van de heer Josy Arens aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "de veiligheid in de luchthavens" (nr. 19420)

03.01 Josy Arens (cdH): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, au début du mois d'août, la société Tactical5 a réalisé un test de sécurité dans un aéroport de notre pays. Aussi incroyable que cela puisse paraître, lors de ce test, des journalistes ont réussi à faire passer 450 grammes d'explosifs, des couteaux, une grenade, une machette et une arme démontée. Le tout caché dans des bagages de cabine.

Les résultats de ce test remettent bien évidemment en question la sécurité dans nos différents aéroports. En réaction, la ministre de l'Intérieur et vous-même avez demandé à ce que la sécurité soit renforcée dans ces aéroports.

Monsieur le secrétaire d'État, avez-vous pris connaissance de l'expérience réalisée par Tactical5? Avait-elle

été commandée par l'aéroport concerné? Ce test a-t-il été réalisé correctement ou fallait-il de la matière pour les journalistes au début du mois d'août? Comment expliquez-vous les résultats dévoilés? L'aéroport va-t-il prendre des mesures afin de réparer ces failles dans la sécurité? Comment les soutiendrez-vous? Pensez-vous que les effectifs policiers soient suffisants au quotidien dans les aéroports belges pour faire face à d'éventuelles menaces terroristes?

03.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, ni moi-même ni les services compétents de la DGTA n'avons été informés de l'expérience réalisée par Tactical5. J'ai découvert celle-ci dans la presse, comme vous. Cela me surprend car des tests de cette nature doivent être réalisés dans un cadre établi par la Direction générale Transport aérien (DGTA) et que la manipulation de toutes ces données concernant les mesures de protection de l'aéroport doit se faire avec la plus grande prudence étant donné leur caractère sensible pour la sécurité de l'aéroport et de ses usagers.

Une enquête des services de la DGTA est en cours pour établir les circonstances dans lesquelles l'expérience dévoilée dans la presse a été menée.

L'établissement des circonstances dans lesquelles les faits se sont réellement déroulés permettra de vérifier s'il y a eu violation des règles qui entourent l'exécution des tests et de déterminer les failles (et leur nature) qui existeraient dans le dispositif de sécurité de l'aéroport. S'il s'avère que des déficiences existent, l'aéroport concerné devra soumettre un plan d'action correctif à la DGTA pour y remédier.

L'enquête suivant son cours, il est prématuré de tirer des conclusions sur les faits révélés par la presse.

La DGTA renforcera ses inspections de contrôle de conformité à la réglementation dans l'aéroport concerné afin de l'aider à identifier les déficiences et de suivre la mise en œuvre de leur correction.

La police fédérale aéronautique effectue le contrôle frontalier des documents de voyage et intervient en cas de problème avec des passagers (circulation routière, drogue, immigration illégale, autres délits, etc.). La police fédérale est ainsi présente en nombre suffisant dans les aéroports belges, selon les informations reçues par le cabinet de l'Intérieur. La lutte antiterroriste passe plutôt par la fouille des passagers et des bagages, réalisée par la sécurité de l'aéroport elle-même. Le résultat de l'enquête de la DGTA nous indiquera s'il y a des mesures correctives à prendre en tant que telles.

03.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse.

Il est vrai que ce que l'on a pu lire dans la presse est quasiment incroyable! En tant que passager, on se rend compte qu'il n'est pas simple de prendre place dans l'avion, sans que même le bagage de cabine ne soit scanné. Tout cela est donc surprenant.

J'espère que toute la lumière sera faite sur ce dossier. Je vous réinterrogerai d'ailleurs à ce sujet.

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

04 Questions jointes de

- **M. Damien Thiéry** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les instructions en matière de sélection des pistes et l'application de nouvelles normes de vent à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 19480)

- **M. Bert Wollants** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'adaptation des normes de vent à l'aéroport de Zaventem" (n° 19665)

- **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 normes de vent et l'utilisation des pistes à Brussels Airport" (n° 19711)

- **M. Bert Wollants** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les nouvelles instructions relatives à l'utilisation de la piste 02"

(n° 19760)

- M. Georges Dallemagne au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la répartition des décollages et atterrissages à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 19942)

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les normes de vent à l'aéroport de Zaventem" (n° 20398)

- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la route 07R en ligne droite jusque FL 100" (n° 20402)

- M. Carl Devlies au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la dispersion et la sécurité du trafic aérien" (n° 20413)

- Mme Lieve Wierinck au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la modification des normes de vent à Bruxelles-National" (n° 20422)

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les modifications dans l'utilisation des pistes à Brussels Airport" (n° 20431)

04 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Damien Thiéry aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de onderrichtingen inzake het gebruik van de banen en de toepassing van nieuwe windnormen op Brussels Airport" (nr. 19480)

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de aanpassing van de windnormen op de luchthaven van Zaventem" (nr. 19665)

- 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 windnormen en het baangebruik van Brussels Airport" (nr. 19711)

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe instructies bij het gebruik van baan 02" (nr. 19760)

- de heer Georges Dallemagne aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de spreiding van de vluchten bij het opstijgen en landen op Brussels Airport" (nr. 19942)

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de windnormen op Brussels Airport" (nr. 20398)

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de route 07R rechtdoor tot FL 100" (nr. 20402)

- de heer Carl Devlies aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de spreiding en de veiligheid van het luchtverkeer" (nr. 20413)

- mevrouw Lieve Wierinck aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de gewijzigde windnormen op Brussel-Nationaal" (nr. 20422)

- 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 wijziging van het vliegtuigbanengebruik op Brussels Airport" (nr. 20431)

04.01 Damien Thiéry (FDF): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, il me revient que la piste 02 a été utilisée de manière intensive pour les atterrissages dans un schéma de déviation plus particulièrement en juillet 2013. Cette utilisation a été justifiée par les conditions météorologiques exceptionnelles et à un vent fréquent de nord à est, pour le service de médiation de l'aéroport.

Celui-ci a rappelé l'urgence et l'importance d'adapter les normes de vent, comme convenu par les accords gouvernementaux de 2008 et 2010. À cet égard, une polémique a vu le jour tout récemment suite à votre décision de relever les normes de vent à 7 nœuds par vent constant, et à 12 nœuds par rafales.

En effet, d'une part, la Belgian Cockpit Association (BeCA) estime que trop de vent arrière peut être la source d'approches et d'atterrissages instables, avec un risque d'insécurité accrue. Elle met également en cause le fait que les règles internationales limitent ces normes de vent à 5 nœuds, ce qui placerait notre pays en infraction. Enfin, elle considère que la piste 02/20 sera beaucoup moins utilisée, par l'application des nouvelles normes de vent, car si Belgocontrol ne redirige pas les avions vers cette piste quand les vents arrière sont puissants, on diminue les marges de sécurité.

D'autre part, ce qui est paradoxal et constitue l'objet du débat, c'est qu'à côté de cette décision, à en croire les associations de riverains, la piste 02/20 est utilisée abusivement de toute évidence; il n'existerait aucune norme internationale de vent arrière, ce qui mettrait en cause la pertinence de l'argumentation des pilotes.

De votre côté, vous avez répondu à l'association des pilotes que les nouvelles normes étaient déjà d'application dans de nombreux aéroports internationaux.

En définitive, on dit beaucoup de choses, mais on ne sait plus exactement ce qui se passe. C'est la raison pour laquelle un certain nombre de questions se posent.

Quand le nouveau régime en matière de normes de vent entrera-t-il en vigueur? Quelles seront les implications en matière d'utilisation des pistes 25R, 25L et 02/20?

Qu'en est-il des recommandations internationales en la matière? Que répondez-vous aux pilotes sur ce point et quant à la diminution de la sécurité par l'application de ces nouvelles normes?

04.02 Bert Wollants (N-VA): Ik heb drie vragen ingediend en ik veronderstel dat ik ze alle drie probeer te groeperen.

Eerst en vooral zou ik willen zeggen dat wij al heel lang wachtten op het luchthavenakkoord. Ik heb heel veel meningsverschillen gehad met uw voorganger, de heer Schouppe, maar ik respecteerde hem wel voor dit akkoord. Vandaag heb ik de indruk dat dit akkoord steen voor steen wordt afgebroken.

Ten eerste, de windnormen. Als het daarover gaat, is er altijd heel veel beroering al was het maar omdat wij komen van een situatie waarbij er voor elke baan andere windnormen golden. In het akkoord van 2010 zijn die gelijkgeschakeld op basis van de Aightsstudie. Vandaag wordt daar opnieuw aan gemorreld en gaat u opnieuw naar 12 knopen rugwind, inclusief windstoten. Ik heb het akkoord van 2010 bij me en daarin staat iets helemaal anders.

Deze zomer heeft u nog beweerd dat u het luchthavenakkoord perfect uitvoert; ik stel vast dat dit niet het geval is. Als ik kijk naar ICAO, stel ik vast dat zij ook normen vastleggen. Mits het voldoen aan een zestal voorwaarden, kan men volgens hen gaan tot 7 knopen rugwind. U gaat daar ver boven. Wij hebben deze keer ook de luchtverkeersleiders, de piloten, de omwonenden en de vakbonden aan het woord gehoord, en zij zeggen allemaal dat dit gevaarlijk is. Sommigen durven zelfs de vraag te stellen of u de verantwoordelijkheid zult nemen als daar iets gebeurt.

Ik wil dan ook graag van u weten hoe dit alles strookt met het luchthavenakkoord. Hoe komt het dat over die normen, die zogezegd van kracht zijn op internationale luchthavens, ICAO en piloten iets helemaal anders beweren? Ik wil graag weten waar die bewering vandaan komt. Welke wijziging heeft u nog aangebracht aan het akkoord?

U heeft ook een aantal andere dingen veranderd. Ik denk bijvoorbeeld aan de nieuwe instructies voor baan 01 waar een *shortcut* niet langer zal mogen. Bovendien komt er een nieuwe omschrijving van de zone EB(P)-01. Het gaat hierbij specifiek om het paleis van Laken en de zone van 5 kilometer rond het park van

Brussel. Nochtans gebruiken heel wat van de vandaag bestaande sites die ruimte of een stuk van die ruimte. Ik wil weten hoe dit in zijn werk gaat.

Bovendien wordt mij gemeld dat daarmee ook capaciteitsverlies en vertragingen gepaard gaan. Kunt u mij zeggen waarom u deze instructies wenste door te geven? Waarom werd dit bij Belgocontrol op een bepaalde manier geduid en kon men er, wegens de politieke fragiliteit, geen commentaar op geven?

Is dat in overstemming met de AIP, de Aeronautical Information Publication, die vandaag van kracht is? Hoe past dit alweer in de uitvoering van die luchthavenakkoorden?

Mijn laatste vragen gaan over de route 07R. U weet dat dit deel uitmaakte van de luchthavenakkoorden en dat wij absoluut willen dat dit wordt uitgevoerd. Wij stellen echter vast dat in de praktijk een aantal problemen rijzen.

Mijnheer Crevits, u mag zo veel schudden als u wil.

De mensen op het terrein die de simulaties aan het uitvoeren zijn, zeggen mij dat het opstijgen tot FL 100 voor zware vertragingen zorgt en zelfs voor een reductie van de capaciteit van de luchthaven met 75 % op bepaalde tijdstippen.

Nu bent u al met twee aan het schudden...

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

04.04 Bert Wollants (N-VA): Hoe zit dat concreet met die FL 100? Hoe gaan wij dat rijmen met het FABEC-verhaal van het reduceren van de vertragingen en dies meer?

Bent u op de hoogte van het capaciteitsprobleem? Hoe schat u de kritiek van de luchtverkeersleiders in op dat vlak? Men vertelt mij immers ook dat op basis van die simulaties het invoeren van de 07R al tot maart is uitgesteld. Dat kunt u dadelijk bevestigen of ontkennen.

Welke alternatieven zult u op tafel leggen om alsnog tot een degelijke uitvoering te komen?

Hoe zit dat met die simulaties? Is in een volledige *safety assessment* voorzien of is het slechts een beperkte oefening zoals het de ronde doet? Blijkt de uitgetekende route in de praktijk haalbaar? Ik wil van u weten hoe u dat rijmt met het luchthavenakkoord? Dat wil ik weten voor mijn drie vragen.

Bent u van plan om al die wijzigingen die u doorvoert, blijkbaar *en stoemelings*, ook voor te leggen aan de Gewestregeringen, zodat wij terug een luchthavenakkoord hebben. Ik heb immers de indruk dat u het steen voor steen aan het afbreken bent, ten voordele van de kiezers van mevrouw Milquet. Dat is iets wat wij niet kunnen pikken.

Ik vraag u op dit vlak de uitvoering van het luchthavenakkoord en zelfs van een passage van het regeerakkoord. Als dat niet mooi is.

04.05 Sonja Becq (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, veiligheid, capaciteit, eenvoud en de kortste weg zijn de principes die in het luchthavenakkoord naar voren kwamen. Bedoeld luchthavenakkoord is er inderdaad gekomen na heel veel discussies. Het draagvlak dat er heel lang geleden voor de luchthaven was, is onderuitgehaald door de verschillende richtingen en pistes die consecutief naar voren zijn gebracht.

Naar aanleiding van het luchthavenakkoord zijn er afspraken gemaakt, onder andere dat op regeringsniveau een aantal beslissingen zou worden genomen en dat bedoelde beslissingen zouden worden geconcentreerd.

De vraag van de meeste leden hier is de volgende.

In juli 2013 werden wij geconfronteerd met het feit dat de windnormen omwille van het akkoord zouden worden aangepast. Wij plaatsen daar een vraagteken bij. Bedoelde windnormen leveren, zoals wij gisteren, eergisteren en voordien vernamen, immers problemen op, niet alleen voor de piloten maar ook voor de luchtverkeersleiders.

Er is een vraag naar de normen die u aanhaalt voor banen 7 en 12, vooral ook op het vlak van de windstoten, waarbij de veiligheid zou worden overschreden.

Rond genoemde normen leven heel wat vragen. Ik lees ook in de kritiek van de luchtverkeersleiders dat, enerzijds, de windnormen een belangrijk punt zijn. Anderzijds, alluderen zij ook opnieuw op het voorkomen en vermijden van het maken van te veel bochten, wat ik ook even opnieuw in de kijker wil plaatsen.

Ik voeg er nog aan toe dat een aantal maatregelen in uitvoering van het luchthavenakkoord zijn getroffen. Zij zijn al dan niet binnen de regering geconcentreerd. De vertrekroute voor baan 20, waarbij ook implicaties zijn voor andere routes, zou een concentratie in de noordrand teweegbrengen. Dergelijke concentratie zou impliciet ook worden beslist. Nochtans zijn spreiding en uitwaaiing, ook vanuit baan 25R, belangrijke premissen die naar voren worden geschoven, net om ervoor te zorgen dat de hinder niet op één strook of over dichtbevolkt gebied komt. Zodoende kan de hinder over de hele regio worden gespreid, en niet alleen voor zij die vragen stellen over welke rand of kant nu weer moet worden benaderd.

Het kan voor ons niet dat één regio tegenover een andere regio moet worden benadeeld. Dat is een belangrijk principe, dat voor alle streken geldt, zij het de oostrand, de noordrand, richting Leuven of een andere kant. Dat is een belangrijk punt.

Vandaar ook mijn vragen, mijnheer de staatssecretaris.

Klopt de aanpassing van die windnormen? Waarom werd er geopteerd voor een windnorm 7 in plaats van de aangeraden 5? Brengt dat de veiligheid nu in het gedrang of niet? Was de Ministerraad op de hoogte van deze wijziging? Verwacht u nog verdere concentratie? Dat wordt er immers gezegd: dat juist daardoor meer over de noordrand zal worden gevlogen, hoewel het een goede zaak is dat er eindelijk gelijkstelling is van de windnormen voor alle routes en banen. Ik meen dat daar niemand problemen mee heeft. Welke stappen zult u echter verder ondernemen om concentratie te voorkomen en spreiding van vluchten te voorzien, ook langs de noordrand van Brussel?

04.06 Georges Dallemagne (cdH): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, j'aimerais que l'on évite de se lancer la vaisselle de part et d'autre de la frontière linguistique. Essayons plutôt de raisonner sereinement sur la manière dont on peut gérer les survols aériens autour de l'aéroport.

Le secrétaire d'État met en œuvre un accord qui fut conclu par M. Schoupe. On peut difficilement imaginer que ce dernier ait eu l'intention de privilégier des habitants francophones – j'entends par là l'électorat de Mme Milquet, dont parlait M. Wollants – ou ait eu d'autres considérations de ce type.

Cet accord comporte un volet relatif à la sécurité, qui est primordiale – tout le monde en convient. Il y est aussi question de la capacité. Chacun souhaite que l'aéroport puisse se maintenir sur le plan économique. Se pose le problème des routes les plus directes, mais aussi celui des nuisances aériennes, qu'il faut aborder sereinement. Il faut agir en sorte que les riverains puissent vivre le mieux possible à proximité de l'aéroport et en subir aussi peu que possible les désagréments.

Les chiffres dont je dispose montrent que nous sommes loin de ce que certains affirment en termes de nuisances aériennes. Aujourd'hui, plus de 80 % des décollages se font en direction de Bruxelles. Or c'est le phénomène aéronautique le plus bruyant. C'est donc la population bruxelloise qui en est la première affectée.

S'agissant de la question du noordrand et de l'oostrand, je dois préciser que j'habite à l'est de Bruxelles. Je suis prêt à prendre la charge de toutes les routes, au nombre de quatre, qui se trouvent dans le noordrand afin de les réunir et de les échanger contre la seule route qui traverse l'oostrand et qui survole les communes de l'est de Bruxelles. Je veux bien le faire demain! Si c'est cela la proposition qui est faite, si c'est cela la nuisance qui est intolérable dans le noordrand, je suis prêt à la prendre en charge demain contre l'ensemble des nuisances dans l'oostrand!

Il convient d'être raisonnable. Il n'y a aucune raison que l'oostrand soit survolé massivement. Ce n'était pas le cas avant 2003. Rien ne justifiait que M. Anciaux change la manière dont les pistes et normes de vent avaient été réglées. Je rappelle qu'avant ce dernier, la norme de vent n'était pas de 5 ou 7 nœuds, mais de 8. Aujourd'hui, plus personne n'ose espérer qu'on y revienne. Je demande simplement qu'on soit

raisonnable et qu'on se dise qu'un Belge est égal à un autre Belge. Tout doit être mis en œuvre pour que les habitants vivent sereinement autour de l'aéroport.

Pour la clarté des débats, je prie le secrétaire d'État de nous communiquer les chiffres des décollages et atterrissages à Bruxelles et dans ses alentours.

04.07 **Valérie De Bue** (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, je crois que M. Dallemagne a raison: il convient de prendre un peu de hauteur dans ce débat.

Monsieur le secrétaire d'État, vous avez hérité d'un dossier difficile: il a été pourri durant des années. Le plan qui fonctionnait bien a été détricoté.

Ce dossier était par ailleurs constitué de deux accords importants de gouvernement: celui de 2008 et celui de 2010. Malheureusement, ils n'avaient jamais été exécutés par votre prédécesseur. Il était notamment conditionné à une étude de normes de vents et les résultats de cette étude vous ont conduit, le 19 septembre dernier, à mettre en vigueur cet accord qui réglemente l'usage des pistes de Zaventem.

Il aboutit à réduire l'utilisation abusive de la piste 02/20, récemment rebaptisée 01/19. Cette utilisation avait fait l'objet de nombreuses plaintes en justice.

Monsieur le secrétaire d'État, nous serions heureux d'entendre les résultats de la mise en place de ces pistes. Néanmoins, au passage, nous nous étonnons de la sortie de plusieurs associations, notamment celle des contrôleurs aériens, qui remettent en cause la sécurité. Il serait bon que vous apportiez certaines explications à ce sujet.

Cet accord est conditionné à la création d'une véritable autorité de contrôle indépendante, dotée d'un vrai pouvoir de sanction efficace face à tout non-respect des procédures historiques, mais aussi chargée de contrôler le bien-fondé de fermetures aussi fréquentes pour travaux de la piste 25R.

Monsieur le secrétaire d'État, comme d'autres collègues, j'aimerais que vous fassiez toute la lumière sur ce dossier afin que nous puissions enfin avancer et rassurer tous les riverains.

04.08 **Carl Devlies** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, na een chaotisch beleid inzake de geluidshinderproblematiek rond de luchthaven van Zaventem, een problematiek die vele jaren aansleepte, kon uw voorganger een evenwichtig akkoord bereiken via de besluiten van de Ministerraden van 19 december 2008 en 26 februari 2010. De huidige regering bevestigde dit akkoord, besloot het op te nemen in het regeerakkoord en het integraal uit te voeren.

De nieuwe opstijgingprocedure vanaf baan 07, genoemd '07-rechtdoor' of ook 'Leuven-rechtdoor', zal toelaten de geluidshinder in de regio van Leuven te verminderen en er de feitelijke ruimtelijke ordening te herstellen bij oostenwind. Aangezien Belgocontrol daartoe operationele aanpassingen diende uit te voeren, werd de periode tot implementering van deze nieuwe procedure in 2010 geschat op twee jaar.

Uit een Europese audit van begin 2013, uitgevoerd door het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart, zou onder meer blijken dat Belgocontrol en haar verkeersleiders onvoldoende gesuperviseerd worden door het Directoraat-generaal Luchtvaart.

In het verleden waren er soms tegenstrijdige, opeenvolgende adviezen van Belgocontrol over eenzelfde thema. De hoge mate van techniciteit en de grote impact op de veiligheid van de mensen, zowel in het vliegtuig als op de grond, vereist dat we niet alle competenties in één hand kunnen laten, tenzij er voldoende bekwame en onafhankelijke supervisie is met daadkracht om nodige veranderingen met spoed te doen doorvoeren.

Op 19 september 2013 werden de nieuwe richtlijnen uitgevaardigd in de AIP voor het luchtverkeer van Brussels Airport.

Hierover wens ik de volgende vragen aan u te stellen, mijnheer de staatssecretaris.

Ten eerste, welke aspecten van het luchthaven- en regeerakkoord zijn nog niet gerealiseerd?

Ten tweede, wat is de huidige stand van zaken van de implementatie van de opstijgprocedure 07-rechtdoor? Wanneer zal deze effectief in voege treden? Is het niet zo dat, in tegenstelling tot wat sommigen beweren, er wel degelijk een veilige oplossing bestaat voor 07-rechtdoor, zonder dat de capaciteit vermindert in vergelijking met de huidige procedure? Met betrekking tot milieu, wat is de impact van 07-rechtdoor op de gevlogen afstanden zoals gedefinieerd door Europese richtlijn 691/2010?

Ten derde, wat waren de bevindingen van de Europese audit? Hoe beoordeelt u de veiligheid van de omliggende gemeenten en het aantal uitgevoerde controles? Welke maatregelen hebt u genomen om het Directoraat-generaal Luchtvaart en de supervisie van Belgocontrol te versterken? Op welke wijze wordt de dialoog met de gemeentebesturen gevoerd en wordt de informatie proactief verspreid?

Ten vierde, wat is de impact van de nieuwe windnormen op de vereiste capaciteit aan luchtverkeersleiders? Zullen bij veel rugwind mogelijks meer extra luchtverkeersleiders opgeroepen worden? Zal de luchthaven nog steeds geconfronteerd worden met frequente wisselingen van configuratie, waardoor wachttijden ontstaan? Is de ICAO-regel van 5 knopen rugwind de enige ICAO-regel waaraan moet worden voldaan of zijn er nog andere consideraties bij het bepalen van veilige procedures qua baan selectie en windnormen?

04.09 Lieve Wierinck (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, sinds 19 september 2013 zijn op de luchthaven Brussel-Nationaal nieuwe windnormen van kracht. Concreet werden de door de ICAO aanbevolen windnormen van 5 knopen rugwind opgetrokken tot 7 knopen met als gevolg dat baan 25R meer en baan 02 minder worden gebruikt.

Deze beslissing doet vragen rijzen over de intentie van de regering om de geluidshinder te spreiden tussen de verschillende regio's rond de luchthaven. Pilotenorganisaties als BeCA stellen ook de veiligheid van deze aanpassing ter discussie.

Ik heb dan ook volgende vragen.

Ten eerste, hoe zijn de nieuwe windnormen tot stand gekomen? Wat is de motivatie voor het optrekken van de windnorm van 5 naar 7 knopen rugwind op de baan 25R? Het wijzigen van de windnormen was gecorreleerd met een wijziging van de route. Men ging van 5 naar 7 knopen. De Zuluroute zou ook worden verlegd van de noordrand naar de Kanaalroute. Wat is daar de stand van zaken?

Ten tweede, hoe is het gebruik van opstijgbanen 25R en 02 op de luchthaven Brussel-Nationaal geëvolueerd sinds de invoering van de nieuwe windnormen? Is deze aanpassing in overeenstemming met het luchthavenakkoord van 2010 dat uitging van een billijke spreiding van de geluidshinder?

04.10 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, men kan u van veel verdenken maar niet van het feit dat u in dit dossier ondoordacht te werk bent gegaan. Ik bedoel dat u dit met een duidelijke agenda hebt gedaan. Het feit dat dit op een half jaar of iets meer voor cruciale verkiezingen gebeurt zal daar wellicht niet vreemd aan zijn.

De werkwijze doet vragen rijzen. Enerzijds, baseert u zich op een studie maar, anderzijds, stellen we vast dat de kritiek van omwonenden, van de Belgian Cockpit Association en de verkeersleiders, hout snijdt. Er is de argumentatie op het vlak van veiligheid. Het gaat dan om de gehanteerde windnormen die ertoe zullen leiden dat het gebruik van bepaalde start- en landingsbanen zal afnemen. Dan kan electoraal wel interessant zijn maar het opzetten van extra ingewikkelde constructies zal ervoor zorgen dat de capaciteit van Brussels Airport daalt. In het licht van de ambitieuze plannen van de luchthavens van Charleroi en Luik is dat misschien mooi meegenomen, maar ik meen dat de veiligheid in deze cruciaal moet zijn.

We moeten verder vermijden dat we in een juridisch vacuüm belanden, temeer er richtlijnen zijn volgens dewelke men bijvoorbeeld bij regenweer de oude regels moet hanteren. Onder meer ACV-Transcom wijst erop dat die oude regels nergens meer worden hernomen of gepubliceerd. Men vraagt zich dus af wie er bij incidenten aansprakelijk zal worden gesteld?

Een ander aspect is dat men, enerzijds, de logica heeft van de aerodynamica en de wetten van de fysica. Maar, anderzijds, als we kijken hoe die wordt toegepast in de nieuwe windnormen voor Brussel-Nationaal, heb ik de indruk dat uw kabinet zich boven de wetten van de natuur stelt. Dat is natuurlijk zeer ambitieus maar, als het gaat over de veiligheid en we de reactie van de Belgian Cockpit Association zien, moeten we ons ernstige vragen stellen bij uw werkwijze, de motivatie en de wijze waarop dit werd doorgevoerd.

Ik verwijs onder meer naar Bert Anciaux, sp.a-fractie leider in de Senaat. Hij verweet u dat u in het geniep, zonder enig overleg en zonder het akkoord van de federale Ministerraad, te werk ging. U betwist dat, want u zegt dat het dossier zowel bij de vicepremiers als op de interkabinettenwerkgroepen aan bod zou zijn gekomen. Toch wil ik verwijzen naar dat standpunt van de sp.a-fractie leider in de Senaat, die u weinig moois toedicht.

Een ander aspect is het gebruik van de parallelbanen 25R en 25L, die in principe zouden garanderen dat wij werken met maximale capaciteit. Welnu, als wij uw huidig plan bekijken, dan is het toch wel duidelijk dat u daarvan afwijkt. Brussels Airport komt daar enorm nadelig uit.

Ik ben blij vast te stellen dat de heer Touwaide hier nu aanwezig is. Op 6 december, toen de heer Touwaide nog het petje op had van regeringscommissaris binnen Belgocontrol, wees hij op een schrijven van het Directoraat-generaal Luchtvaart, waarin gesteld wordt dat als die nieuwe normen niet gevolgd zouden worden, men zich blootstelt aan strafrechtelijke vervolging.

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, u hebt geen spreektijd voor een interpellatie, maar slechts voor een gewone mondelinge vraag. Zou u nu tot uw vragen willen komen?

04.11 Tanguy Veys (VB): Absoluut, mevrouw de voorzitter.

Datgene wat ik aanhaalde is echter essentieel, omdat het ernstige gevolgen heeft voor de verkeersleiders. Daarom wil ik erop wijzen dat zowel de heer Touwaide als het DGLV voorbijgaan aan het gegeven dat de verkeersleiders de mogelijkheid hebben, als de omstandigheden het toelaten of om veiligheidsredenen of om het luchtverkeer vlotter te laten verlopen, om van het gebruik van die banen af te wijken. Ik vraag mij dus af...

De **voorzitter**: Uw vraag, mijnheer Veys.

04.12 Tanguy Veys (VB): ... in welke mate daarmee rekening werd gehouden?

Ook vraag ik mij af of rekening wordt gehouden met de werkmethode in verband met de aankomstroute? Naar men mij zegt, beperkt men zich bij de aankomstroute enkel tot het punt FLO of FLORA.

Mijnheer de staatssecretaris, in welke mate zult u met die bemerkingen rekening houden?

Op welke manier kunt u dergelijke wijzigingen verantwoorden, gelet op de fundamentele kritiek die ik opvang en als ik zie dat CD&V het zelfs nodig vond om hier met twee parlementsleden dat dossier aan te kaarten?

04.13 Karine Lalieux (PS): Madame la présidente, comme déjà dit, monsieur le secrétaire d'État, ce dossier est très complexe et il serait vain de le réduire à certains slogans électoralistes, comme j'ai pu l'entendre ici.

L'important est avant tout que toutes les conditions de sécurité soient rencontrées. Nous avons tous vu le reportage où une experte expliquait que ce n'était pas actuellement le cas et que les normes en vigueur augmentaient les risques d'accident. Je n'ose imaginer, monsieur le secrétaire d'État, que votre plan augmente l'insécurité des vols au départ ou en survol de Bruxelles-National. Les règles de sécurité ont-elles ou non été améliorées?

Par ailleurs, il a été question des critères d'utilisation des pistes, de la sécurité, des normes de vent, mais aussi de la problématique des nuisances. Un aéroport amène évidemment certaines nuisances, mais tout le monde utilise l'avion pour partir en vacances. Il est donc normal d'aboutir à une juste répartition de ces nuisances.

En vérité, j'habite Laeken, près du canal. Cela faisait donc des mois, voire des années, que nous ne recevions plus aucune plainte de la part des habitants de Laeken, Molenbeek et d'autres quartiers situés le long du canal. Aujourd'hui, les habitants ont l'impression que leur région est devenue l'axe privilégié des avions, surtout le week-end. De 6 h 15 à 7 h 15, toutes les deux minutes, un avion gros porteur décolle. À présent, les plaintes commencent à devenir systématiques.

On me pose une question à laquelle je ne puis apporter de réponse: les normes de vent entrées en vigueur obligent-elles les avions à voler à basse altitude ou à entamer leur tournant plus rapidement? Je vous pose la question à vous, monsieur le secrétaire d'État. Peut-être le savez-vous.

Enfin, pour terminer, il convient de responsabiliser les compagnies d'aviation elles-mêmes. Il est important que les gros porteurs fassent moins de bruit; d'ailleurs, des règles ont été édictées à ce sujet. Monsieur le secrétaire d'État, ces règles sont-elles respectées par tous à l'heure actuelle? Si non, existe-t-il des astreintes ou des amendes?

04.14 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, je vais rebondir sur ce que Mme Lalieux vient de dire. Je trouve qu'elle a assez bien cadré le débat. On peut discuter des nuisances. Certaines se sont déplacées, selon l'exécution de l'accord. Le fait d'entendre une Bruxelloise, qui n'est pas spécialement flamande, dire qu'il y a des endroits où des francophones sont plus touchés qu'avant, cela démontre que ce n'était pas que dans un sens.

Comme M. Dallemagne l'a dit, j'exécute purement et simplement un accord de mon collègue Etienne Schouppe, qui n'est pas un francophone notoire. Dans le même temps, je peux tout à fait me retrouver dans cet accord, étant donné qu'il ne voulait pas que l'un gagne par rapport à l'autre. Il voulait un accord qui soit le plus équilibré possible.

Mais nous pouvons en débattre! Nous pouvons discuter des déplacements de nuisances et des conséquences en termes de capacité sur l'aéroport. L'aéroport pourrait accroître son activité, mais cela augmenterait aussi les nuisances, ou l'aéroport pourrait diminuer son activité, ce qui entraînerait moins de nuisances. Nous pouvons en débattre et chacun peut donner ses arguments. Mais je n'accepterai pas qu'on laisse croire, qu'on sous-entende que je prendrai un quelconque risque en matière de sécurité!

Dat aanvaard ik niet. Dat er debatten gevoerd worden over de hinder, dat er debatten worden gevoerd over de capaciteit van de luchthaven, dat is terecht en daarover kunnen wij debatteren. Daarover zullen wij ook blijven debatteren, vandaag of de volgende weken.

Wat ik niet aanvaard, is mensen te laten denken dat er enig compromis met betrekking tot de veiligheid zou worden gesloten. Dat wil ik ook verduidelijken.

Notre but est de privilégier l'utilisation de la piste 25, comme le prévoit l'accord. Et ce n'est pas par hasard ni pour faire plaisir à une Communauté ou à une autre! Ce n'est pas parce que, un jour, un type s'est réveillé en se disant: "Oh, je vais prendre la 25 plutôt que l'autre". Non! La 25 est plus longue et mieux équipée. Je ne suis pas ingénieur aéronautique, mais il me semble plus sûr d'emprunter une piste aussi longue et équipée que possible. Ce raisonnement ne me paraît pas indécent.

Ensuite, les procédures de décollage via la 25R n'impliquent aucun croisement en l'air ni aucun conflit dans les voies aériennes. Que je sache, moins on croise les routes, plus elles sont sûres! Tout le monde peut en convenir.

En outre, l'utilisation des 25R et 25L en parallèle n'implique pas non plus de croisement au sol. Plus vous les évitez, mieux cela vaut!

Donc, si nous avons choisi la piste 25, ce n'est pas par hasard, mais pour des raisons de sécurité.

J'ai aussi lu dans la presse que l'exécution des plans Schouppe de 2008 et 2010 allait augmenter la complexité des routes et le nombre de leurs croisements. Cela pour vous dire à quel point on peut raconter des bêtises! Que nous en disions tous, ce n'est pas anormal, mais que l'on raconte des bêtises en prétendant que nous prenons des risques sur le plan de la sécurité, cela, je ne l'accepte plus! Avec les anciennes routes, il y avait douze croisements! Désormais, c'est zéro! On ne peut pas soutenir que l'on complexifie les routes quand on passe de douze croisements à aucun; les chiffres parlent d'eux-mêmes.

Dan gaat het er niet om of het een communautair dossier is, in het voordeel van de Vlamingen dan wel in het voordeel van de Franstaligen. De veiligheid geldt voor iedereen.

S'il n'y a pas de croisement de route, c'est au bénéfice des Bruxellois, des Flamands et des Wallons. Nous y

avons tous intérêt.

En ce qui concerne les normes de vent, j'ai lu dans la presse des choses vraies et d'autres fausses. Certains me disaient également que je prenais des risques en matière de paix communautaire.

Le 12 janvier 2005, la DGTA communique à Belgocontrol sa décision d'augmenter les composantes de vent arrière et traversier maximales pour l'utilisation préférentielle des pistes 05 et 25 à 7 nœuds. La décision de passer à 7 nœuds date donc de 2005 et vient de la DGTA! Et certains me disent que c'est inacceptable que je passe à 7 nœuds! Cette instruction a été prise en accord avec les recommandations ICAO, page 10 du *Safety Case Study on Cross- and Tailwind Criteria for Brussels National Airport* du 12 mai 2004. Je le mets à votre disposition.

Sommigen beweren, zoals vandaag in de pers, dat het over 12 knopen gaat. Niets is minder waar! Zij die dat beweren, wonen uiteraard in de omgeving van Zaventem, maar dat geeft hun absoluut niet het recht om te liegen.

De dochterorganisatie van de Verenigde Naties die wereldwijd de veiligheid en de ontwikkeling van de burgerluchtvaart bewaakt, heeft in tegenstelling tot wat de persoon beweert, de norm op 7 knopen gezet wanneer aan 7 voorwaarden wordt voldaan. Voor Brussel-Nationaal is dat het geval en daarom ligt de windnorm sinds 2005 op 7 knopen. Dat blijft ook zo na de instructie van DGLV van juli 2013. Er is geen sprake van 12 knopen. Het is niets anders dan een leugen. Er bestaan over dat punt zoveel onjuistheden dat ik verder in mijn betoog daarop terug zal komen om dat voor eens en altijd uit te klaren.

Volgens sommigen zouden sinds 2013 enkel op Brussel-Nationaal onveilige windnormen van kracht zijn, in tegenstelling tot op andere luchthavens zoals Charleroi. Als voorbeeld geef ik u graag de windnormen op de luchthaven van Charleroi, daar is immers sprake van 8 knopen. Dezelfde windsnelheid geldt in Parijs. Italië en Spanje gaan zelfs verder, want daar ligt de norm op 10 knopen. Er is dan ook geen sprake van onveilige windnormen, die nergens anders in Europa zouden worden gehanteerd. Ik heb duidelijke cijfers gegeven van andere luchthavens die ook de ICAO-regels respecteren.

Ik kan nog andere voorbeelden geven: 7 knopen op Casablanca, 10 knopen op Schiphol, 8 knopen op Charleroi en Orly, 10 knopen op Macau, Madrid, Tel Aviv enzovoort. Ik kan zo nog een tijdje doorgaan, want ik heb hier een hele lijst voor me liggen. Het gaat hier om windnormen die boven de 7 knopen liggen.

Sommige piloten hebben afgelopen zomer een perscommuniqué geschreven. Een windnorm van 7 knopen zou volgens hen problematisch zijn. Dat zijn dezelfde piloten, die in een brief van 29 april 2003 aan de DGLV hebben gemeld om de staartwindcomponentenwaarde op de baan 25 op te trekken naar 8 knopen. Zij hebben er zelfs voor gepleit de norm op te trekken naar 10 knopen. In een brief van mei 2004 hebben zij de windnorm van 7 knopen aanvaard. Een jaar voordien waren zij zelf echter nog vragende partij voor een windnorm van 10 knopen. De piloten passen sinds 2005 de windnorm van 7 knopen toe.

L'instruction de juillet 2013 augmente la sécurité. C'est pire que ce que certains disent; elle l'augmente! Elle ne se concentre pas et ne se limite pas à conserver la sécurité, elle l'augmente sur l'aéroport de Bruxelles-National.

La norme est de 7 nœuds, rafales incluses, pour la vitesse moyenne de vent calculée sur 2 minutes. Le vent est à présent mesuré depuis l'anémomètre de la 25R et non plus depuis celui de la 25L qui donnait des valeurs de vent inférieures. À cette norme de 7 nœuds moyens, on rajoute une garantie supplémentaire – je ne suis pas en train de diminuer les valeurs de sécurité en termes de vent –, c'est-à-dire que, si le vent souffle en rafales, on change de piste dès que les écarts de vent atteignent 12 nœuds durant 3 secondes, même si la valeur moyenne est inférieure à 7 nœuds. À ceux qui disent que la norme est de 12 nœuds, je réponds non! La norme est de 7 nœuds! Mais s'il y a une rafale de 12 nœuds pendant 3 secondes dans les 7 nœuds, on change aussi. C'est une garantie supplémentaire offerte dans le cadre de l'instruction.

On a également rajouté des critères de visibilité et de plafond. La contrainte de demande écrite de dérogation à l'usage des pistes a été purement et simplement supprimée. Les petits écarts de vent de moins de 5 nœuds ne sont pas pris en compte dans la sélection des pistes. Les critères de changement de piste pour les pistes non préférentielles sont maintenus. On évite les changements trop fréquents de configuration. Les pilotes continuent à pouvoir demander une autre piste sans justification et les contrôleurs doivent toujours tenir compte du vent en altitude. L'instruction de juillet 2013 ne fait aucune concession en

matière de sécurité. Elle augmente la sécurité!

Je le redis, les normes de vent ont également fait l'objet de consultations. Pour être certain, il m'a été demandé en intercabinet – vu que ceci a été discuté dans l'ensemble des intercabinets avec l'ensemble des membres de la majorité – une étude d'un organisme indépendant, Egis. Entre nous, je suppose que cet organisme français n'est pas suspect! C'est le gestionnaire des aéroports en Région flamande. Ces types-là ne doivent pas être mauvais! Ils ont confirmé l'ensemble des normes présentées en disant que les éléments de sécurité étaient garantis. Et tout ceci a été approuvé par l'Autorité nationale de surveillance.

En ce qui concerne la piste 07-rechtdoor jusqu'à Leuven, une solution a aussi été trouvée. Elle fait actuellement l'objet de simulations pour sa mise en œuvre. Lorsque les normes de vent sont dépassées sur la piste 25 et que l'on utilise la configuration 01/07, le trafic en arrivée sera totalement séparé de celui au décollage autour de Leuven, sans aucun conflit ni aucune réduction de capacité. Les trois premiers jours de simulations qui ont été effectivement opérées ne permettent de constater aucune évolution en termes de capacité.

En résumé, sur la question de la sécurité: moins de croisements en l'air; moins de croisements au sol; maintien des normes de 7 nœuds, déjà d'application depuis 2005, avec des garanties supplémentaires; utilisation préférentielle des pistes les plus longues et les mieux équipées.

À côté de la sécurité, il y a la question des nuisances. Ces éléments sont également importants, principalement pour l'ensemble des riverains qui vivent un inconfort quotidien que je ne sous-estime pas. Je comprends, même en habitant à Verviers, à quel point ces nuisances peuvent "taper sur le système" de certaines personnes.

Ik wil zeer duidelijk zijn, opdat hierover geen misverstanden bestaan.

Over capaciteit en overlast wil ik best praten en debatteren. Dat zijn immers punten waarop iedereen volgens politieke strekking, woonplaats of communautaire insteek een ander standpunt kan verdedigen en waarvoor dus naar een compromis dient te worden gezocht. Là-dessus, je prends aussi ma part, sans problème. Veiligheid staat evenwel nooit ter discussie, maar wanneer het over andere aspecten gaat betreft het een duidelijk politiek debat.

Un décollage de la 01/19, c'est tout sur une même route. Par contre, il y a une plus grande répartition pour les procédures de décollage de la 25R. Les chiffres le prouvent: noordrand 40 %, oostrand 50 %, Bruxelles 10 %.

Il est clair que personne n'a la solution optimale. Personne n'est totalement heureux, tout le monde subit une partie des nuisances. C'est cela la philosophie des accords, que j'essaie d'appliquer de la manière la plus stricte possible. J'ai des demandes, même "des miens", pour changer cela. Je suis une autre logique: l'accord, rien que l'accord et tout l'accord!

Il est vrai que pour certains qui subissaient moins de survols suite à une application très large des règles en vigueur depuis 2005, cela va sembler être une grande injustice. Mais cela a fait l'objet d'un accord entre les partis de majorité, et je vais donc totalement l'exécuter.

De approachprocedure voor het inzetten van de landing naar baan 01 is beschreven in de AIP. Die procedure is de voorbije tien jaar niet meer gewijzigd, behoudens enkele minieme aanpassingen aan de variatie in het magnetisch veld van de aarde.

Men heeft vastgesteld dat bepaalde luchtvaartcontroleurs van Belgocontrol van de approachprocedure zoals ze is gepubliceerd, afweken, vooral buiten de piekuren, wat in geen enkel door de Ministerraad goedgekeurd akkoord is terug te vinden.

Het gaat dus om een strikte herinnering van Belgocontrol aan zijn controleurs om niet af te wijken van de procedures, die zijn gepubliceerd en gevalideerd door het DGLV en de nationale toezichhoudende instanties.

En ce qui concerne la capacité, l'ensemble des critères opérationnels ne diminue aucunement la capacité de l'aéroport. Les besoins des compagnies sont pris en compte, notamment les impacts financiers en termes de

retards et de tracés des vols optimisés. Par ailleurs, nous apportons des gains environnementaux en matière de consommation de kérosène, notamment grâce à la nouvelle procédure d'approche récemment lancée.

En ce qui concerne le timing, soyons clairs: 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.

Les prochaines étapes de l'exécution totale des accords aéroportuaires sont planifiées comme suit: le 9 janvier 2014, nouvelles routes de décollage 25R vers Denuit par le noordrand, Chièvres par Bruxelles et le ring, et nouvelles procédures de décollage avec virage à gauche de Charleroi; le 6 février 2014, nouvelles routes de décollage 25R et 25L Delta pour les gros porteurs – de jour – et Zulu pour les avions déviés de la 19 – de nuit –, ainsi que 1 700 pieds radiale Nicky pour les décollages de jour vers l'est, sans passer par la balise Huldenberg; enfin, le 6 mars 2014, nouvelles procédures de décollage 07-rechtdoor jusqu'à Leuven, sans impact sur la capacité si ce n'est la perte de temps liée au temps de vol pour que les avions dépassent Leuven.

Dernier élément, l'implémentation totale des accords s'exécute en toute transparence en associant tous les acteurs concernés.

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 sensible.

Pour conclure, nous tenons à la sécurité avant tout, au plein respect des répartitions des nuisances en parfaite conformité avec les accords de 2008 et 2010 – je sais que ce n'est parfait pour personne, mais j'ai la charge d'exécuter ces deux accords –, au maintien de la capacité de l'aéroport. Nous prenons également en compte la rentabilité des compagnies aériennes. Nous avons la ferme volonté d'introduire ce principe de transparence, qui doit être le garant d'une bonne entente et d'une solution optimale et durable de ce dossier.

04.15 Damien Thiéry (FDF): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour la réponse importante que vous avez donnée. Personnellement, je devrais me sentir satisfait, puisque vous avez répondu à mes trois questions.

Par ailleurs, nous avons à peu près tout entendu, de la vaisselle communautaire au "Belge égal à un Belge" en matière de sécurité. Cela me semble tellement évident! Mais si un Belge était égal à un Belge, monsieur le secrétaire d'État, je le saurais!

À côté de cela, on a parlé de propositions électoralistes, ce qui n'est absolument pas acceptable. On a entendu parler de concurrence avec l'aéroport de Charleroi, ce qui n'est pas acceptable non plus. S'il y a bien un point sur lequel vous nous avez convaincus, c'est bien celui relatif à la sécurité!

De toute évidence, vous allez appliquer les accords tels qu'ils ont été définis par votre prédécesseur, mais c'est peut-être facile de pratiquer de la sorte et de suivre en se dégageant de toute responsabilité! Il s'agissait bien de l'accord de majorité, mais il faut reconnaître que les nuisances, qu'on le veuille ou non, seront présentes plus spécifiquement pour les habitants qui sont de part et d'autre du canal, puisque la piste 25 sera privilégiée. De toute manière, on constate qu'on ne va pas pouvoir satisfaire tout le monde!

En termes d'information, un énorme effort reste à fournir. Il n'est pas normal, même si le sujet en tant que tel est extrêmement passionnant, qu'il y ait autant de questions, autant de soucis et autant de mauvaises versions, car entre ce qu'on lit et ce qu'on entend, on est parfois surpris de la manière dont les choses sont rapportées avec un certain nombre de mensonges.

Dès lors, pourquoi n'allez-vous pas, de votre propre initiative, donner toute l'information par rapport à ce sujet qui concerne une très importante partie de la population et qui, en définitive, vous met, vous et le gouvernement, dans une situation délicate? Pourquoi ne favorisez-vous pas la voie de la consultation, de l'information vis-à-vis de la population? Ce faisant, vous auriez certainement tout à gagner et, surtout, vous pourriez résoudre une bonne partie de vos problèmes.

04.16 Bert Wollants (N-VA): Eerst en vooral wil ik zeggen dat ik in geen van die zones woon, niet in de noordrand, niet in de oostrand en ook niet in Verviers. Ik woon een vijftigtal kilometer van de luchthaven.

04.17 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Het is daar nochtans heel aangenaam.

04.18 **Bert Wollants** (N-VA): Ik stel enkele zaken vast.

Ik hoop dat u gelijk hebt over de 07-rechtdoor. Ik hoop dat de mensen die de simulaties uitvoeren en mij bellen ongelijk hebben, dat er geen reductie is van de capaciteit en dat er perfect kan worden gevlogen. Ik heb niets liever dan dat de 07-rechtdoor wordt uitgevoerd. Ik ben alleen bezorgd. Als de mensen die er dagdagelijks mee bezig zijn daarover aan de alarmbel trekken, dan moeten we kijken waar het probleem zit. Als we gewoon met die routes starten en de luchthaven blijkt vast te lopen, dan hebben wij een probleem. Dan hebt u een probleem. Het volledige economische middenveld heeft een probleem, want dat wordt geconfronteerd met vertragingen en dergelijke. Ik help u hopen dat het goed komt, ik zou niet liever willen.

Over de zone EB(P)-01 heb ik niet veel gehoord. Momenteel is de nieuwe instructie niet compatibel met de SID's, niet compatibel met de routes die mede door de regering zijn vastgelegd. Daarover hoorde ik u niets zeggen. Dat baart mij enorm veel zorgen.

Dat brengt ons bij de windnormen. Tot op heden was ik eerder positief en gaf ik u het voordeel van de twijfel. Dat doe ik bij de windnormen niet. U probeert er een hoopje van te maken: *gusts included*, *gusts excluded*, u noemt wat namen van luchthavens met windnormen. Als we kijken wat er vandaag in AIP wordt verspreid, dan staat er effectief: 12 knopen, *gusts included*.

Ik heb het bij me. Het is geen probleem om het u te laten zien.

Ik lees verder in de studie die uw voorganger, de heer Schouppe, liet uitvoeren. Ik lees dat in de nota aan de regering waarmee het luchthavenakkoord is bezegeld.

Daarin staat: "Op basis van een risicoanalyse moeten de volgende windnormen worden toegepast: rugwindcomponent van maximaal 5 knopen, dwarswindcomponent van maximaal 15 knopen. Deze waarden houden ook de windstoten in."

Zo gaat het een tijdje door, maar iets verder staan de besluiten. De regering beslist daar de volgende windnormen in te voeren: 7 knopen rugwind (windstoten inclusief). U stelt nu voor: 7 knopen (windstoten exclusief).

04.19 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Non! Soyons de bon compte! Que signifie 7 nœuds, rafales incluses? Si, endéans ces 2 minutes de vent moyen de 7 nœuds, il y a une rafale de 12 nœuds, on change. Même si on n'est pas aux 7 nœuds moyens sur les 2 minutes, en cas de rafale de 12 nœuds sur 3 secondes, on change.

04.20 **Bert Wollants** (N-VA): Excuseer, maar dat klopt gewoon niet. Ik heb het artikel in *Le Vif/L'Express* gelezen waarvoor u samen met de heer Touwaide input hebt geleverd. Daarin wordt gezegd...

04.21 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Excuseer...

04.22 **Bert Wollants** (N-VA): Mag ik mijn zin afmaken alstublieft?

De **voorzitter**: Laat de staatssecretaris eerst verduidelijken wat hij bedoelt.

04.23 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Monsieur Wollants, il y a un élément de procédure. Ici, on peut interpellier une personne: c'est moi!

04.24 **Bert Wollants** (N-VA): In het artikel worden u bepaalde woorden in de mond gelegd. In het artikel staat dat de rugwind wordt opgetrokken tot 12 knopen. Er wordt ook vermeld dat u dat heeft gedaan in het voordeel van de Franstaligen en dat het tot gevolg heeft dat 7 % tot 10 % van de vluchten verplaatst worden. Als u dat zegt, en ik heb daar geen rechtzetting van gezien, dan veronderstel ik dat het klopt. Het is niet in de Nederlandstalige pers verschenen, maar in de Franstalige pers pakt u daar op die manier mee uit.

04.25 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Luister liever naar wat ik hier zeg en lees wat ik publiceer in plaats van voor waar te nemen wat er in de pers verschijnt.

04.26 **Bert Wollants** (N-VA): Heeft u dat dan nooit gezegd?

04.27 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Dat van die 12 knopen heb ik nooit gezegd. Ik heb nu net het tegenovergestelde gezegd. Ik heb over 7 knopen gesproken, windstoten inclusief. Die windstoten maken 12 knopen mogelijk gedurende 3 seconden in een periode van 2 minuten. Ik kan het niet anders zeggen.

04.28 **Bert Wollants** (N-VA): In AIP staat iets anders. Ik kan dat alleen maar vaststellen. We zullen zien. In *De Standaard* wordt de vraag gesteld wie er verantwoordelijk is? Ik denk dat we weten wie er verantwoordelijk zal zijn en aan wie het onderzoek moet gericht worden als er een iets misloopt.

04.29 **Sonja Becq** (CD&V): Vooreerst wil zeggen dat ik de heer Wathelet begrijp, maar ik zat ook met de vraag of voor iedereen de veiligheid vooraan staat.

Ik heb ook vragen over de 7 knopen norm. Ik vermoed dat het de moeilijkheidsgraad is die voor de verwarring zorgt. In die zin is communicatie wel belangrijk. Niet iedereen weet of die knopen met of zonder windstoten moeten geïnterpreteerd worden. Ook rond de tolerantie zijn verschillen te vinden in vergelijking met de vorige beslissing: soms is die tolerantie van 2 knopen inbegrepen, soms niet. Er is ook discussie rond de 12 knopen met windstoten. U verwees inderdaad naar de beperkte periode waarin die mag voorkomen.

Maar ik onthoud dat u de garantie geeft dat de veiligheid voor alles komt; daar zal iedereen het mee eens zijn. Ik begrijp echter niet – dat moet wel uitgeklaard worden – waarom piloten en luchtverkeersleiders zo reageren. Misschien reageren ze nu anders dan in 2005, maar toch moeten de normen uitgeklaard worden. Dit zonder de polemiek te willen herbeginnen.

Voorts, onze stelling over geluidsnormen en –overlast is dat we er moeten voor zorgen dat niet 1 regio alle last moet dragen. Ik wil dat niet communautariseren, of Leuven tegen de noord- of ooststrand uitspelen.

Het is belangrijk dat wij iedereen het gevoel geven dat men rechtvaardig behandeld wordt en dat men niet alleen de dupe is of geconfronteerd wordt met vliegtuigen langs de ene of andere kant en met bochten in de ene of andere richting. In uitvoering van het luchthavenakkoord vraag ik wel dat een voldoende spreiding en uitwaaiing meegenomen wordt in een aantal maatregelen. U hebt aangekondigd dat een aantal routes nog verwijnd moet worden en dat daar nog een verdere spreiding kan gebeuren.

Ten slotte, ik kan het maar blijven herhalen: er wordt wel veel informatie gegeven, maar het is belangrijk om op een eenvoudige manier objectieve informatie te blijven geven, toegankelijk te maken en ter beschikking te stellen.

04.30 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Ik apprecieer echt de manier waarop u het debat voert. Het is niet gemakkelijk. Ik weet hoe gevoelig het ligt, maar ik wil de zaken duidelijk stellen.

Ik heb veel verklaringen gelezen, in alle richtingen. Sommigen daarvan waren overdreven. Wat Belgocontrol betreft, Belgocontrol heeft officieel zijn *safety case management* ingediend, op basis van de AIP die ik ingediend had. Ik heb een formeel positief advies van Belgocontrol sinds 18 september. Belgocontrol heeft dus een *go* gegeven op basis van de *safety case analyse*. Belgocontrol zegt dus officieel dat het veilig is en bevestigt ook de onafhankelijke studie die door Egis werd gemaakt.

04.31 **Georges Dallemagne** (cdH): Madame la présidente, j'ai déjà résolu beaucoup de malentendus grâce à la carte de Mme Becq! Nous avons bien avancé sur une série de questions.

Monsieur le secrétaire d'État, je voudrais vous remercier, car vous avez été vraiment limpide et avez donné des informations fondamentales qui manquaient au débat public.

Vous nous avez dit qu'aucun compromis n'a été fait sur la sécurité. Pour ma part, je n'en ai jamais douté. Effectivement, la norme de 7 nœuds n'agrée pas nécessairement la zone de l'est de Bruxelles. La norme

précédente était de 8 nœuds. La sécurité a donc été renforcée. Il est vrai que c'est un compromis, car certains, à Bruxelles, auraient préféré qu'on en revienne à la situation d'avant M. Anciaux. Mais nous acceptons, pour que la sécurité soit renforcée, de mettre un peu d'eau dans notre vin sur le plan des normes de vent et de la répartition des nuisances aériennes.

Pour l'avenir, je crois que nous avons besoin de plus d'informations encore, notamment en matière de transparence au niveau des normes de vent. Il est important pour la clarté des débats que nous puissions avoir régulièrement accès à ces informations.

J'espère que nous parviendrons à l'avenir à discuter de manière intelligente des nuisances aériennes. Nous avons été à Schiphol et avons tous été impressionnés par la qualité du débat qui existait entre les riverains de l'aéroport de Schiphol et cet aéroport, qui prend en compte et intègre les avis des riverains dans ses normes de vent et ses routes aériennes, sans compromis pour la sécurité. Nous devrions essayer de faire la même chose.

04.32 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, je voudrais également vous remercier pour la clarté de vos explications. Vous avez bien remis au centre du débat le thème de la sécurité. Je vous remercie aussi pour votre franchise au sujet des nuisances. Il y a des nuisances et tout le monde ne sera pas satisfait de la situation. Mais, en tout cas, vous l'assumez. Vous l'avez répété, et cela mérite d'être souligné.

Pour ma part, à l'instar de M. Dallemagne, je pense que nous devrions tous l'assumer.

À entendre d'autres collègues, je m'étonne que certains experts se soient exprimés en mettant en doute la sécurité. Selon moi, ils tentent d'instrumentaliser la situation. Quand les accords de 2008-2010 ont été conclus, d'aucuns ont souligné leur côté positif et ont indiqué qu'il s'agissait d'un bon compromis. Maintenant qu'ils sont mis en œuvre, des experts de tout bord interviennent. À mon avis, ce n'est pas une bonne piste.

Pour l'avenir, comme vous, je plaide pour une transparence accrue. Ce souhait de transparence sera rencontré dans la mise en œuvre de ce fameux institut de contrôle qui garantira le respect de ces accords et apportera, je l'espère, un peu plus de sérénité.

04.33 Carl Devlies (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, u hebt een zeer duidelijke en heldere uiteenzetting gegeven. Ik ben wat verwonderd dat niet iedereen het begrepen heeft. Mijnheer Wollants, ik denk dat u niet goed hebt geluisterd. Alle aspecten zijn aan bod gekomen. Onjuiste informatie die hier en daar werd verspreid, is bovendien duidelijk rechtgezet.

Mijnheer de staatssecretaris, ik stel vast dat u het regeerakkoord volledig en correct uitvoert en dat u in feite rechtzet wat er de voorbije jaren is misgelopen in en rond de luchthaven. Ik moet u ook proficiat wensen voor de manier waarop u dat aanpakt. U stelt de veiligheid centraal.

Er zijn belangrijke verbeteringen: als u het kruisen van vliegtuigen in de lucht en op de grond – een zeer onveilige situatie – hebt opgelost, dan zeg ik u bravo. Hetzelfde geldt voor de snelheid van 7 knopen. Als ik goed geïnformeerd ben, bedroeg die snelheid vroeger voor Zaventem 8 knopen. Dat is ook een versterking van de veiligheid. Ik denk dat het globaal een goede aanpak is. U probeert ook om de hinder, die onvermijdelijk is bij een luchthaven, op de meest evenwichtige manier te spreiden. Ik reageer dus zeer positief op uw antwoord.

04.34 Bert Wollants (N-VA): Ik merk dat de heer Devlies het nodig vindt om mijn kennis over dit aspect in vraag te stellen. Men spreekt over *gusts* als het drie seconden duurt. Als het meer dan drie seconden duurt, dan zitten wij niet meer in het *gust*-systeem. Dat wil zeggen dat de staatssecretaris hier wat buigt en kneedt om het allemaal verkocht te krijgen.

Ik heb hier echter het luchthavenakkoord van 2010 dat door uw partijgenoot de heer Schoupe op tafel werd gelegd, inclusief de *gusts* tot 7 knopen. De heer Wathélet gaat tot 12 knopen. Als u met mij een technische discussie wilt voeren, kunnen wij dat misschien ineens doen. U wilt iedereen dat doen geloven, maar ik ben er zeker van dat het verkeerd zit. Wij zullen zien wat er gebeurt. Ik hoop echt voor u dat het niet fout afloopt.

04.35 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, misschien neemt u er veel aanstoot aan, want u

heeft veel wind gemaakt. Ik betwist toch dat de veiligheid hier niet in het gedrang komt.

U verwijst naar briefwisseling uit 2004 van piloten die toen vragende partij waren voor hogere windnormen. Welnu, ik kan alleen vaststellen dat de piloten op dit moment juist geen vragende partij zijn voor hogere windnormen en dus evenmin om met sterke rugwind te landen of te stijgen. Daarbij verwijzen zij onder meer naar de aeronautische logica en zij wijzen erop dat hogere windnormen nodeloos het risico verhogen bij landen en opstijgen.

Mijnheer de staatssecretaris, in uw antwoord hebt u ook verwezen naar de ICAO-richtlijnen, de richtlijnen van de International Civil Aviation Organization. Ook die organisatie verdedigt het principe om met kopwind te landen en op te stijgen, en uitzonderlijk met zijwind of rugwind, die dan nog beperkt moet worden. Ook de ICAO stelt dus de principes die u vandaag hanteert, ernstig in vraag.

De heer Wollants van N-VA wijst er zeer terecht op dat datgene wat u hier vandaag verdedigt, in strijd is met het luchthavenakkoord van 2010. Ik hoop echter dat de heer Wollants daarmee dan ook verder zal gaan en dat zijn partij vanuit de Vlaamse regering dat dossier zal aankaarten binnen het Overlegcomité. Als behoeder van het luchthavenakkoord denk ik dat de Vlaamse regering heel goed geplaatst is om dat te agenderen en om ervoor te zorgen dat het akkoord verder wordt nagestreefd.

Ik kom tot een laatste aspect. U zegt dat we kunnen discussiëren over het aantal vluchten en over het milieuaspect, maar niet over veiligheid. Het systeem dat u nu hebt doorgevoerd, zal echter zorgen voor enorm veel extra vertragingen. Het zal leiden tot meer stress bij de verkeersleiding. Misschien heeft het zelfs tot gevolg dat er minder vluchten boven Brussels Airport zijn, waar anderen dan weer een graantje van zouden kunnen meepikken. Zo zit u in ieder geval in een win-winsituatie.

04.36 Karine Lalieux (PS): Madame la présidente, je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse et le fait qu'il n'y ait pas de compromis pour ce qui est de la sécurité. Je pense que c'était là l'essentiel de ce que nous voulions entendre ici, dans cette commission.

Je tiens cependant à faire passer un message, c'est que l'ensemble des gros porteurs du week-end passe aujourd'hui sur la même route, sur la route du canal de 6 h 15 à 7 h 15. Comme vous avez dit qu'il ne fallait pas sous-estimer les nuisances, je pense qu'il ne faut pas sous-estimer ces nuisances-là les week-ends. Un débat sur la question serait intéressant tout en sachant qu'un accord doit être respecté. Monsieur le secrétaire d'État, je ne vous mets pas en cause sur cette question. Toutefois, il me semble qu'il y a une responsabilité de la part des Régions. Autant les aéroports de Charleroi et de Liège ont mené une politique d'urbanisation et d'expropriation *ad hoc* autour d'un aéroport, autant je crois que la Région flamande n'a jamais pris ses responsabilités par rapport à cette politique d'urbanisation autour de l'aéroport de Zaventem. Cette question aussi doit être posée de manière honnête.

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

De **voorzitter**: Collega's, we kunnen vergaderen tot 17 u 15.

Wie zijn vragen wil omzetten in een schriftelijke vraag kan dat doen, met dien verstande dat het antwoord schriftelijk wordt afgegeven aan de secretaris. Die mailt het morgen door zodat het officieel wordt geregistreerd.

04.37 Tanguy Veys (VB): Vraag nr. 19971 mag schriftelijk worden beantwoord.

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

05 Question de Mme Katrin Jadin au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le permis à étapes pour les automobilistes" (n° 19594)

05 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor

Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het rijbewijs in stappen voor autobestuurders" (nr. 19594)

05.01 Katrin Jadin (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, dans votre interview accordée à *La Dernière Heure* du 3 septembre dernier, j'ai lu avec grande attention que vous évoquez le besoin d'améliorer la formation à la conduite, objectif que je partage.

Ceci est déjà partiellement mis en place pour les motards via les nouvelles directives européennes en la matière.

Pour tout ce qui a trait aux automobilistes, d'autres enjeux interviennent évidemment, comme l'âge élevé de certains automobilistes et leur discernement parfois moins aiguisé pour des situations pouvant s'avérer critiques voir dangereuses. Un test d'aptitude de conduite à partir d'un certain âge ou encore après un nombre déterminé d'accidents de la route me paraissait être une piste très intéressante. J'entends que vous l'avez rejetée.

J'apprends maintenant que vous envisagez d'instaurer un permis à étapes également pour les automobilistes et je souhaiterais connaître vos pistes de réflexion à ce sujet; en effet, cela me paraît difficile à mettre en place et peu relevant pour améliorer la sécurité routière.

Monsieur le secrétaire d'État, avez vous déjà des concepts précis applicables aux automobilistes afin d'instaurer le permis à étapes?

05.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame Jadin, une des recommandations de la Commission fédérale pour la sécurité routière vise une réforme de la formation à la conduite par l'introduction de la matrice GDE – *Goals for Drivers Education* - et le permis par étapes.

Malgré le fait que les Régions soient compétentes en matière de formation à la conduite, on a convenu avec elles qu'on ne peut pas attendre la régionalisation pour préparer et élaborer cette réforme. Je suis persuadé, tout comme vous, qu'une meilleure formation à la conduite joue un rôle fondamental pour améliorer la sécurité routière. Le groupe de travail créé à cet effet réunit non seulement les instances fédérales et régionales mais aussi les experts en matière d'auto-école et de centres d'examen pour permis de conduire.

Dans le cadre de l'état d'avancement actuel des travaux de ce groupe de travail, une grande importance a été accordée à l'analyse des systèmes européens les plus avancés en matière de GDE et de permis par étapes.

En fait, l'obtention d'un permis de conduire ne peut se faire en une fois mais doit être le résultat d'un processus d'apprentissage bien encadré, progressif et l'acquisition d'expériences. Les étapes à parcourir vont même au-delà de l'obtention du permis même par l'introduction d'une période post permis.

Ceci implique également l'introduction de nouvelles matières pour la formation pendant ces étapes qui correspondent mieux aux principes de la GDE, c'est-à-dire sensibilisation aux risques routiers, motivations et attitudes, responsabilité sociale mais également conduite écologique et défensive.

Les objectifs de travail sont donc multiples au sein du groupe de travail: définir les éléments de principe et les différentes phases de cette nouvelle formation; définir les objectifs et curriculums de chaque étape; définir les méthodologies à utiliser; définir les techniques d'évaluation de la conduite; examiner les compétences des instructeurs et accompagnateurs; examiner la façon dont tout cela peut être rendu opérationnel.

Je suis donc particulièrement heureux que le fédéral et les Régions se soient mis ensemble pour partager les mêmes objectifs d'amélioration de la formation à la conduite et de rendre la préparation du travail optimale dès le transfert de la compétence en juillet de l'année prochaine.

05.03 Katrin Jadin (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse très complète. En termes de délai, vous êtes-vous fixé des objectifs de mise en place?

05.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Soyons de bon compte! Aucune modification fondamentale

n'interviendra avant la régionalisation, mais tout le travail aura été fait. Je suppose que ce sera un des grands chantiers dans chacune des Régions sur la base du travail qui aura été préparé, mis sur la table et entamé par ce groupe de travail réunissant les trois Régions.

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

De **voorzitter**: De vragen nrs 19734, 19767 en 19768 van mevrouw Temmerman worden omgezet in schriftelijke vragen.

06 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het groot aantal ongevallen met fietsers" (nr. 19601)

- 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 onrustwekkende evolutie van het aantal fietsslachtoffers" (nr. 20379)

06 **Questions jointes de**

- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le grand nombre d'accidents impliquant des cyclistes" (n° 19601)

- 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 "l'inquiétante évolution du nombre de cyclistes victimes d'un accident" (n° 20379)

06.01 **Karin Temmerman** (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, het is onvoorstelbaar, de statistieken zeggen ons dat in Vlaanderen gemiddeld één fietser per week sterft. De cijfers liggen veel hoger in Vlaanderen dan in Wallonië, om evidente redenen, Vlaanderen is vlakker en er wordt gewoon meer gefietst dan in Wallonië. Als men de globale cijfers bekijkt van de verkeersongevallen, ziet men geen spectaculaire maar toch een zekere daling, maar het aantal ongevallen met fietsers en zeker dodelijke ongevallen blijft onrustwekkend stijgen.

De eerste week van september, nota bene de week dat de kinderen terug naar school gaan, waren er vijf dodelijke verkeersongevallen met fietsers. Er waren ook ongevallen met gewonden waarbij schoolkinderen waren betrokken. Het is duidelijk dat fietsers een van de meest kwetsbare groepen in ons verkeer vormen. De recente golf van ongevallen met fietsers toont nogmaals aan dat er extra aandacht moet uitgaan naar de bescherming van fietsers.

Welke maatregelen zult u verder ondernemen om het grote aantal ongevallen met fietsers terug te dringen?

Het is evident dat de Gewesten daarin ook een zeer belangrijke rol spelen. Hebt u reeds overleg gepleegd met uw collega's van het Vlaams, Waals en Brussels Gewest om gezamenlijk maatregelen te nemen ter bescherming van de fietsers? Mocht dit overleg reeds plaatsgevonden hebben, wat was het resultaat van dit overleg?

*Président: Jef Van den Bergh.
Voorzitter: Jef Van den bergh.*

06.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw Temmerman, ik sluit mij graag aan bij uw bekommernis en uw vragen.

De evolutie van het aantal fietsslachtoffers is heel onrustwekkend. Het aandeel zwaar- en lichtgewonden van het totale aantal verkeersdeelnemers daalt de jongste jaren, maar bij de fietsers gaat dit omhoog. Dat baart ons ernstig zorgen. Als wij de cijfers per leeftijdscategorie analyseren, dan zien wij een enorme toename bij oudere fietsers. Dat is iets waarvoor wij extra aandacht moeten hebben. De cijfers zijn alarmerend. Een aantal jaren geleden heeft het BIVV nog een grootschalig onderzoek uitgevoerd naar fietsongevallen met

een themarapport als gevolg. Dat dateert echter al van 2007 en eigenlijk is de situatie intussen verder verslechterd.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb dan ook enkele vragen voor u.

Wat zijn volgens u de oorzaken van de toename van het aantal gewonde fietsers? Welke maatregelen stelt u in het vooruitzicht? Zal het BIVV een nieuw onderzoek voeren naar fietsongevallen en eventueel aanbevelingen doen?

Tot daar mijn vragen die ook een noodkreet zijn.

06.03 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer de voorzitter, collega's, wij moeten heel voorzichtig zijn met het interpreteren van plotse pieken in de ongevallencijfers en vooral focussen op de evolutie op langere termijn.

Zo blijkt uit de officiële ongevallencijfers van de algemene directie Statistiek dat in de periode 2008-2012 het aantal fietsers dat in het verkeer is omgekomen, is gedaald van 86 naar 68. Uiteraard is een continue focus op de veiligheid van actieve weggebruikers, waaronder fietsers, noodzakelijk.

Ik ben het eens met de Fietsersbond, die stelt dat dit vooral een kwestie is van infrastructurele maatregelen die tot de bevoegdheid van de Gewesten behoren.

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

De campagnes inzake onder meer snelheid en alcohol hebben ook een positief effect op de verkeersveiligheid van de zachte weggebruikers. Traditiegetrouw gaat er bij het begin van het schooljaar extra aandacht naar de schoolomgeving – sensibilisering en handhaving – waar toch heel wat kwetsbare weggebruikers vertoeven.

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

Wat de evolutie van het aantal fietsslachtoffers betreft, kan ik u de statistieken van het BIVV overhandigen. Ik zal ze niet allemaal voorlezen.

De toename van het aantal fietsslachtoffers in het totaal aantal slachtoffers heeft te maken met de veel sterkere daling van het aantal voertuigslachtoffers, vooral dan van de zwaargewonden.

De voornaamste verklaring voor deze slechte resultaten voor de fietsslachtoffers ligt vermoedelijk in het feit dat fietsen tijdens het laatste decennium is toegenomen, ook onder de senioren, die echter fysiek kwetsbaar zijn. Tegelijkertijd is het gemotoriseerd verkeer ook drukker geworden, wat de conflictsituaties ongetwijfeld doet toenemen.

Fietsers moeten een veilige plaats kunnen krijgen in het verkeer. Daarom moet er een goede fietsinfrastructuur aanwezig zijn in verkeersgebieden en moeten de fietsers voorrang krijgen in verblijfsgebieden.

De Gewesten hebben een fietspadenplan en werken ook aan de zogenaamde *missing links*. Via campagnes en controles op snelheid zullen automobilisten ertoe worden aangezet om hun rijgedrag aan te passen aan de aanwezigheid van fietsers.

Het BIVV is van plan om in 2014 opnieuw een rapport over fietsers te publiceren. Dat werd beslist in de raad van bestuur. Hierbij zal de aandacht ook uitgaan naar de onderregistratie van fietsers in de politiegegevens en zal ook een analyse worden gemaakt van de letsels van de fietsers zelf.

06.04 **Karin Temmerman** (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord en uw bereidheid om iets te doen aan deze ongevallen.

Ik meen dat u de voornaamste oorzaken hebt opgesomd. Snelheidscontroles op auto's lijkt mij belangrijk. Fietsers en voetgangers moeten worden gesensibiliseerd om elkaar te respecteren want in voetgangersstraten durft dit al wel eens een probleem vormen.

Ten slotte, moet ook de infrastructuur onder de loep worden genomen. U zegt dan wel dat elk Gewest een plan heeft om de fietspaden te verbeteren, maar er zijn nog heel veel *missing links*. U bent daar weliswaar niet voor bevoegd, maar misschien kunt u uw collega's ter zake tot actie aansporen.

06.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik wil mij hier graag bij aansluiten.

Ik meen dat het een en-enverhaal moet zijn, een verhaal waarbij alle bevoegde overheden worden betrokken. Het lijkt mij niet onbelangrijk dat ook de fietsers zelf hierbij worden betrokken. Ik meen dat er nog heel wat werk en sensibilisering nodig zal zijn. Ook onderzoek lijkt mij ter zake op zijn plaats.

Ik ben ook blij dat het BIVV volgend jaar met een nieuwe studie zal komen. Ik hoop dat de verschillende overheden daar de nodige lessen uit zullen trekken.

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

07 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de studie van het en-routeverkeer door Pisacane Information Services GmbH" (nr. 19606)

07 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'analyse du trafic 'en route' par Pisacane Information Services GmbH" (n° 19606)

07.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, op 18 juni heb ik u een aantal vragen gesteld met betrekking tot de mogelijke uitvoering van FABEC-projecten, die als rechtstreeks gevolg zouden hebben dat er voor meer dan 60 miljoen inkomsten dreigen te verdwijnen uit het businessmodel van Belgocontrol. U hebt die cijfers trouwens ook bevestigd. Op dat moment kondigde u aan dat u gesprekken zou opstarten met onze buurlanden, om de gevolgen daarvan minstens te temperen. Wij weten immers dat de toekomst van Belgocontrol in gevaar is, indien die verschuivingen effectief plaatsvinden.

Mijn verbazing was echter groot toen bleek dat ook buitenlandse partners die evolutie met veel aandacht volgen. Zo werd ik persoonlijk gecontacteerd door Pisacane Information Services. Dat bedrijf meldde mij aan een project te werken dat het Belgische luchtruim en en-routevluchten betreft. Men zocht gedetailleerde informatie over de manier waarop de aangehaalde 60 miljoen euro was berekend. Ons luchtruim en de en-routevluchten lijken mij specifiek de bevoegdheid te zijn van Belgocontrol en het DGLV. Wanneer buitenlandse firma's daarvoor projecten opzetten, roept dat minstens vragen op.

Ten eerste, welke initiatieven hebt u al genomen om de gesprekken met onze buurlanden op te starten?

Ten tweede, hebt u informatie over het project van Pisacane Information Services? Zijn er contacten geweest tussen uw kabinet, Belgocontrol of het DGLV met die organisatie? Indien dat het geval is, zou ik graag een beschrijving van die contacten krijgen en desgevallend informatie over contracten tussen de organisatie en de instanties die actief zijn op het vlak van luchtvaart in dit land.

Ten derde, als de opdracht aan die firma niet door een officiële binnenlandse instantie werd gegeven, dan lijkt het erop dat men vanuit een andere hoek minstens een bijzondere interesse voor ons luchtruim toont. Dat kan het geval zijn op het vlak van investeringen, maar evengoed met het oog op het overnemen, op termijn, van de luchtverkeersleiding. Deelt u die analyse? Welke initiatieven zult u nemen om onze belangen op het vlak van de luchtverkeersleiding te verdedigen?

07.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Wollants, ik bevestig u dat ik de verdediging van de Belgische belangen alsook van de belangen van het overheidsbedrijf Belgocontrol op het niveau van FABEC steeds ter harte neem.

De belangrijkste gesprekken over de betreffende onderwerpen vindt plaats in de Raad van FABEC, waar men toch moet vaststellen dat er de voorbije maanden sprake is van een hardnekkige blokkering als het erop aankomt een oplossing te vinden voor de economische gevolgen van de verplaatsing van de verkeersstromen van één verlener van luchtverkeersdiensten naar een andere volgens de wijziging aan het ontwerp van het luchtruim of van de luchtvaartroutes.

Ik heb mij recent persoonlijk tot mijn collega van FABEC gericht, om hem bewust te maken van de kwestie en opdat er door alle partijen inspanningen zouden worden geleverd om tot een overlegde en constructieve oplossing in het dossier te komen.

Ik werd niet gecontacteerd en heb geen weet van initiatieven van de door u genoemde maatschappij. Dat werd ook bevestigd door het DGLV en Belgocontrol.

Het Belgische luchtruim blijft onder de soevereiniteit van ons land, conform onze rechten en verplichtingen voortvloeiend uit het Verdrag van Chicago. Meer specifiek in verband met de luchtvaarnavigatiediensten en Belgocontrol zijn de herfinanciering van het overheidsbedrijf, de heractualisering van het reglementaire kader en van zijn internationaal beleid cruciale punten voor de toekomst van het bedrijf. Die elementen zullen het voorwerp uitmaken van een overleg met de nieuwe beheersraad en het nieuwe directiecomité, zodra die zijn geïnstalleerd. Ik moet ook zeggen dat ik samen met de nieuwe gedelegeerd bestuurder reeds enkele initiatieven daaromtrent heb genomen en dat hij zich daarmee bezighoudt.

07.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik zei het vorige keer reeds, het is heel moeilijk om als enige verliezer te onderhandelen met alle andere betrokkenen opdat ze, alstublieft, toch een stukje teruggeven. Ik vrees dat dat gedeeltelijk te maken heeft met de hardnekkige houding die wij in het verleden ten toon hebben gespreid. Ik zie aan uw gelaatsuitdrukking dat u het niet helemaal oneens bent met mij.

In verband met de Pisacanehistorie, ik vond het eigenlijk gewoon een vreemde zaak dat men vanuit het buitenland op die manier projecten uitvoert, des te meer omdat zowel vanuit Frankrijk als vanuit Duitsland in het verleden reeds pogingen zijn gedaan – of in elk geval leefde daar dit idee – om single ANSP te worden voor heel het FABEC-blok. Het baart mij zorgen dat er reeds studie bureaus worden ingeschakeld om dat denkspoor te onderzoeken, dat er geld wordt uitgegeven om een en ander in kaart te brengen en om zaken te doen, misschien zelfs om FABEC-projecten uit te bouwen, wat nog meer ten nadele is van ons land.

Ik hoop dat u dat ter harte neemt, maar ik besef tegelijkertijd dat het een nagenoeg onmogelijk gevecht is voor dit land om als enige tegen vijf – eigenlijk zijn het er vier, want Zwitserland is zoals steeds neutraal – op te boksen.

Ik hoop voorts dat we snel tot resultaten komen op het vlak van herfinanciering. Ik heb u enige tijd geleden ondervraagd over een nota van het DGLV over onder andere de bijdrage van de regionale luchthavens en de prijsstijging op Brussel-Nationaal, nota die u toen nog niet kende. Ik hoop dat wij daarover snel duidelijkheid krijgen, want de concurrentiepositie van onze luchthaven staat op het spel.

De **voorzitter**: Mijnheer Wollants, u gaf een lange repliek.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de Mme Katrin Jadin à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "la conduite de tracteurs et l'obligation de sélection médicale pour les ouvriers communaux" (n° 19652)

08 Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "het besturen van tractoren en de verplichte medische selectie voor gemeentearbeiders" (nr. 19652)

08.01 Katrin Jadin (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, concernant la conduite de tracteurs et l'obligation de sélection médicale, une distinction est faite selon que le tracteur est utilisé par des ouvriers communaux en tant que véhicule agricole ou forestier ou lorsque l'activité s'exerce en dehors de ces activités.

En effet, lorsque le tracteur est utilisé comme véhicule agricole ou forestier, il n'est pas nécessaire de passer par une sélection médicale. Le permis camion n'est pas non plus requis si le conducteur est né avant le 1^{er} octobre 1982. Si le conducteur est né après cette date, il doit être titulaire du permis G pour lequel la sélection médicale n'est pas requise.

Lorsque l'activité n'est pas agricole ou forestière, un permis relevant de la catégorie de véhicule correspondant à la masse maximale autorisée est requis. Il faut donc un permis C1 ou C1E pour permettre aux ouvriers communaux de conduire des tracteurs ou remorques.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous confirmer cette distinction entre agriculteur et ouvrier communal? Les communes sont-elles concrètement informées de cette exigence? Reconnaissez-vous l'impact financier considérable pour les communes qu'implique le passage du permis C1 ou C1E pour les ouvriers communaux? L'ancienneté d'un ouvrier communal peut-elle être prise en compte afin de l'exempter de ce permis?

08.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame Jadin, dans le cadre de l'activité agricole, un permis G est requis sauf pour les agriculteurs nés avant le 1^{er} octobre 1982; aucun permis n'est alors requis. Pour les ouvriers communaux, un permis B est requis pour conduire un véhicule d'une charge maximale autorisée inférieure à 3,5 tonnes. Pour une masse maximale autorisée supérieure, un permis C est requis. Les personnes nées avant le 1^{er} octobre 1982 ne doivent détenir aucun permis pour conduire un tracteur agricole dont la vitesse est limitée à 40 km/h.

Une circulaire aux administrations communales disponible sur le site internet du SPF Mobilité et Transports renseigne en son chapitre 9 relatif à la catégorie G (tracteurs) sur cette distinction et sur la nécessité d'être titulaire du permis de conduire requis au regard de la masse maximale autorisée du véhicule lorsque le tracteur n'est pas utilisé dans le cadre de l'exploitation agricole ou forestière.

Les permis de conduire C1 et C ont un impact financier supérieur. De plus, il faut périodiquement mettre à jour l'aptitude médicale du groupe 2 qui s'y attache.

L'ancienneté de l'ouvrier communal ne joue pas. La date de naissance de cet ouvrier (avant ou après le 1^{er} octobre 1982) peut jouer par rapport à l'obtention de la dispense de permis de conduire pour la conduite de véhicules lents.

08.03 Katrin Jadin (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour ces informations complètes et intéressantes.

Si vous voulez bien me transmettre le texte de votre réponse, je me ferai un plaisir de transformer ma question n° 20195 en question écrite.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 19734 van mevrouw Temmerman wordt omgezet in een schriftelijke vraag, alsook vraag nr. 19740 van mijzelf. Vragen nrs 19747 en 19899 van de heer Wollants worden eveneens omgezet in een schriftelijke vraag.

Voor de behandeling van punt 17 op de agenda zou mevrouw Lahaye-Battheu terug aanwezig moeten zijn. Wij zullen eerst punt 20 behandelen en dan terugkeren naar punt 17.

09 **Samengevoegde vragen 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 uitbating van autokeurings- en examencentra" (nr. 19769)

- 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 overnameplannen van Touring"

(nr. 20044)

- mevrouw Jacqueline Galant aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de door Touring geplande overname van autokeuringscentra in ons land, en de vragen die deze controle over 25 tot 30 procent van de markt doet rijzen" (nr. 20294)

- 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 plannen van Touring om voet aan de grond te krijgen in de autokeuringsbranche" (nr. 20394)

09 Questions jointes 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 "l'exploitation des centres de contrôle technique et des centres d'examens" (n° 19769)

- 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 projets de reprise de Touring" (n° 20044)

- Mme Jacqueline Galant 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 questions que pose la reprise envisagée par Touring de 25 à 30 % du marché des centres de contrôle technique" (n° 20294)

- 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 "la volonté de Touring de s'implanter dans le secteur du contrôle technique" (n° 20394)

09.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, op het einde van de zomer meldden *Trends* en Kanaal Z dat Touring dicht bij een overname staat van Autoveiligheid en het Bureau voor Technische Controle, goed voor 26 % van de autokeuringen en 6 examencentra in België, onder meer in de provincies Antwerpen en vooral Limburg.

Het dossier zou in een verre fase zitten. Touring zou hiermee zijn diversificatiestrategie willen voortzetten en zijn activiteiten, naast deparages en herstellingen, verkoop van tweedehandswagens, verkoop van autopolissen enzovoort, willen uitbreiden.

Keurings- en exameninstanties moeten neutraal en in volle onafhankelijkheid kunnen werken. Dat lijkt mij evident. De wetgever verbiedt daarom bepaalde cumuls. Zo mogen de instelling, noch de personen die de instelling vertegenwoordigen, noch haar directeurs, noch haar personeel, een bedrijvigheid uitoefenen in een onderneming die auto's uitbaat, in een onderneming voor de bouw, herstelling of levering van aan de technische controle onderworpen voertuigen, toebehoren of onderdelen ervan. Het lijkt mij evident dat daar geen interferentie mag zijn.

Zij mogen ook geen bedrijvigheid uitoefenen betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorvoertuigen noch een bedrijvigheid uitoefenen in een autorijschool. Ik verwijs naar het artikel in het KB van december '94.

Ik heb hierover de volgende vragen, mijnheer de staatssecretaris.

Klopt het bericht met betrekking tot de overname?

Bent u van oordeel dat de onafhankelijkheid en de neutraliteit van keurings- en examencentra voor de volle honderd procent moeten worden gegarandeerd? Zal dat bij een overname door Touring het geval zijn? Valt dit dan niet onder een van de opgesomde cumuls?

Hoe kan in dergelijke constructies een onafhankelijk en neutraal optreden gegarandeerd worden?

Hebt u, gezien de nakende regionalisering van de keurings- en examencentra, overleg gepleegd met uw collega's van de Gewesten over dit dossier? Zo ja, wat is hun standpunt ter zake?

09.02 Karin Temmerman (sp.a): Ik sluit mij graag aan bij de vraag van collega Van den Bergh.

Volgens de informatie blijkt inderdaad dat de onderhandelingen met de huidige eigenaar al ver gevorderd zouden zijn. De deal zou alleen nog moeten worden goedgekeurd door de Raad voor de Mededinging.

We weten allemaal dat Touring een belangenorganisatie is die heel actief is in de automobielsector. Bij het grote publiek is Touring vooral bekend als pechverhelpster, maar daarnaast biedt het bedrijf ook andere producten aan zoals autoverzekeringen, reisbijstand en medische bijstand. Onder de noemer Touring Glass herstelt het bedrijf ook autoruiten, en via een dochteronderneming worden ook tweedehandswagens verkocht. Kortom, Touring draagt verschillende petjes.

Zoals collega Van den Bergh zegt, daar wringt het schoentje. De autokeurings- en rijexamencentra in ons land voeren een taak uit in opdracht van de overheid. Volstreekte onafhankelijkheid en neutraliteit zijn volgens mij essentiële voorwaarden om die activiteit te mogen en te kunnen uitoefenen. Gezien de brede waaier aan activiteiten met een duidelijke commerciële inslag die Touring in de automobielsector uitoefent, zou dit wel eens tot belangenvermenging kunnen leiden. Bovendien werkt dit marktverstrend. Ik stel mij dan ook ernstige vragen bij de mogelijke overname.

Nochtans is de wet duidelijk. Artikel 17 van het KB van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen, belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen, verbiedt een aantal cumuls.

Mijnheer de staatssecretaris, heeft de Raad voor de Mededinging al een oordeel geveld over de mogelijke overname? Wat was dat?

Bent u van oordeel dat Touring voldoet aan de voorwaarden van volstreekte onafhankelijkheid en neutraliteit om dit te kunnen uitoefenen?

Wat is de positie van de FOD Mobiliteit inzake de overnameplannen van Touring?

Biedt de huidige wetgeving voldoende bescherming tegen dergelijke vormen van belangenvermenging? Zou het nuttig zijn om op dat vlak de wet te wijzigen?

09.03 Jacqueline Galant (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, comme viennent de le dire mes collègues, la société Touring a annoncé son intention d'élargir son *core business* et s'apprête à absorber 25 % du marché des centres de contrôle technique en Belgique. Touring est entre autres actif directement par une filiale dans le dépannage et les réparations de véhicules, le diagnostic et la vente de véhicules ainsi que, plus récemment, la réparation et le remplacement des vitres de voiture.

La société poursuit donc sa stratégie de diversification en s'intéressant aux centres de contrôle technique. Il faut dire que l'enjeu n'est pas négligeable puisqu'il concerne quand même 16 stations de contrôle et 500 employés qui dégageaient un chiffre d'affaires global de plus de 53 millions d'euros en 2011.

La question qui me vient immédiatement à l'esprit est celle-ci: il me semble évident que les stations de contrôle technique demeurent indépendantes et qu'elles puissent effectuer les tâches qui leur sont affectées dans la plus parfaite neutralité et impartialité. Dans cet esprit, l'arrêté royal du 23 décembre 1994 sur l'agrément des contrôles techniques défend d'ailleurs les centres de contrôle technique d'être actifs dans la vente et la réparation de véhicules, les écoles de conduite et l'assurance voiture. Toutes les sociétés actuellement actives dans ce secteur ont toujours veillé à respecter cette indépendance. Aucune d'entre elles n'exploite une autre activité que celle du contrôle technique et l'examen de conduite - et certainement pas une activité automobile. En permettant à une société commerciale comme Touring d'entrer dans ce marché, n'ouvre-t-on pas la porte à une confusion d'intérêts à plusieurs niveaux?

Je prendrai quelques exemples pour illustrer mon propos. Supposons que la voiture d'un membre de Touring soit réparée par cette société. Le véhicule est ensuite présenté dans un centre de contrôle technique lui appartenant. Comment s'assurer de l'objectivité du contrôle? Autre exemple: la voiture d'un membre de Touring vient d'être examinée dans le centre de diagnostic de Touring. Elle est ensuite présentée au contrôle technique de Touring. L'inspecteur va-t-il oser désavouer son collègue?

Bref, je me pose plusieurs questions en termes de neutralité et d'impartialité, mais aussi en termes de

concurrence. Or il semble bien que l'intention du législateur ait été d'empêcher cette confusion et ce cumul d'activités. Je sais qu'il ne s'agit que d'hypothèses et qu'aucune irrégularité n'a été constatée à ce sujet, mais ces questions me semblent légitimes. Je souhaite donc vous demander la position officielle de votre département à ce sujet et, plus spécifiquement, en ce qui concerne la compatibilité de cette extension d'activités envisagée par Touring avec le cadre de l'arrêté royal sur l'agrément des contrôles techniques. Je pense en particulier à l'article 17.

09.04 Isabelle Emmery (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je ne vais pas répéter les développements de mes deux collègues parce que le constat qui a été posé va dans le même sens. Je me limiterai à mes questions ponctuelles.

Monsieur le secrétaire d'État, le Conseil de la Concurrence a-t-il déjà rendu son avis? Dans l'affirmative, dans quel sens cet avis va-t-il? Je reviens également sur la question de la contradiction qu'il y aurait avec l'arrêté royal du 23 décembre 1994. Confirmez-vous cette contradiction? Dans l'affirmative, est-ce de nature à empêcher le rachat par Touring? Dans la négative, quels arguments sont-ils mis en avant par votre cabinet? J'ai été brève mais je pense que tout avait été dit.

09.05 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mijnheer de voorzitter, tot op heden, met een mail van vandaag om 10 u 30 inbegrepen, is mijn departement niet officieel op de hoogte van de overname. Mijn departement werd daarover wel door de Belgische Mededingingsautoriteit bevroegd. Tot nu toe heb ik daarover geen officieel oordeel gekregen.

Van zodra mijn departement op de hoogte zal zijn, wordt het dossier grondig bestudeerd om na te gaan of alle voorwaarden nageleefd werden van de artikelen 17 en 18, omtrent de taken die niet uitgeoefend mogen worden door de organismen, hun personeelsleden en hun directeurs, van het koninklijk besluit van 23 december 1994.

In afwezigheid van een officieel dossier kan ik geen positie innemen ten opzichte van die overname. Alles hangt dus af van de manier waarop Touring die onafhankelijkheid zal organiseren. Ik herinner u eraan dat de organismen voor technische controle privébedrijven zijn die niet onderworpen zijn aan de overheidsopdracht.

Om de neutraliteit en de onafhankelijkheid van de technische organismen na te leven, worden de stations voor de technische controles regelmatig geïnspecteerd en geauditeerd door de directie Certificatie en Inspectie van mijn departement.

Toutefois, je tiens à apporter certaines précisions sur les données dont disposent les centres de contrôle technique et les centres d'examen. La station de contrôle technique voit uniquement le numéro d'immatriculation du véhicule contrôlé et ne visualise absolument pas le nom du propriétaire de ce véhicule, en respect de la loi sur la protection de la vie privée. La banque de données des stations reprend uniquement les informations techniques des véhicules.

Enfin, je ne doute d'aucune manière de l'indépendance et du professionnalisme des inspecteurs des stations de contrôle technique et des examinateurs, d'autant que les centres de contrôle technique et les centres d'examen sont inspectés et audités régulièrement par les collaborateurs de la Direction Certification et Inspection qui vérifie l'application correcte des règlements techniques et de l'arrêté royal du 23 décembre 1994. Le Conseil de la Concurrence n'a pas remis son avis. Comme déjà indiqué, je ne peux pas me prononcer sur une éventuelle contradiction avec l'arrêté royal, puisque mon département ne dispose, à ce jour, d'aucun dossier mentionnant la manière dont Touring souhaiterait opérer cette reprise.

09.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik zal mij ertoe beperken u te bedanken voor uw antwoord.

09.07 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, u weet dus ook niet of de Raad voor de Mededinging al een advies gegeven heeft?

09.08 Staatssecretaris Melchior Wathelet: (...)

09.09 Karin Temmerman (sp.a): Maar er is nog een advies?

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

09.11 **Karin Temmerman** (sp.a): Dan zullen we hierop zeker terugkomen als het advies gegeven is. Misschien moeten we er ook eens over nadenken of die technische controle wel door privébedrijven moet gebeuren. Het zou natuurlijk beter zijn mocht dit volledig in handen zijn van de overheid. Het zou neutraler zijn op alle mogelijke gebieden.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

09.12 **Jacqueline Galant** (MR): Comme mes collègues, je pense que nous reviendrons vers vous quand vous aurez plus d'informations sur ce dossier. De grâce, soyons vraiment vigilants pour éviter de nouveaux dérapages!

09.13 **Isabelle Emmery** (PS): C'est un dossier à suivre et nous sommes en droit de nous demander s'il y a dérapage ou pas.

09.14 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Je peux aussi m'engager à informer le secrétariat de la commission lorsque je recevrai ces informations.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Aldus is agendapunt nr. 20 afgehandeld. Wij keren nu terug naar punt 12 op de agenda, zijnde vraag nr. 19615 van mevrouw Warzée-Caverenne.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Questions jointes de

- Mme **Valérie Warzée-Caverenne** à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "la formation obligatoire pour les chauffeurs" (n° 19615)

- Mme **Sabien Lahaye-Battheu** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la formation continue des chauffeurs d'autocar et de poids lourd" (n° 20373)

10 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Valérie Warzée-Caverenne** aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "de verplichte opleiding voor bestuurders" (nr. 19615)

- mevrouw **Sabien Lahaye-Battheu** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nascholing van bus- en vrachtwagenchauffeurs" (nr. 20373)

10.01 **Valérie Warzée-Caverenne** (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, l'arrêté royal du 4 mai 2007 transpose en droit belge la directive 2003/59/CE du Parlement européen relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés au transport de marchandises ou de voyageurs par route.

Cet arrêté royal est d'application en Belgique depuis le 10 septembre 2009 pour les chauffeurs du groupe C. Concrètement, les chauffeurs doivent suivre, tous les cinq ans, 35 heures de formation donnant droit à 35 points. La fréquence de ces formations n'est pas définie.

Selon la réponse apportée à une précédente question d'un de mes collègues, nous apprenons que plus de 90 000 chauffeurs sont concernés chez nous: environ 75 000 avec le permis C et 15 000 autres avec le permis D (transport de personnes), lesquels doivent se plier à une formation de 35 heures dans un des 94 centres agréés pour pouvoir obtenir le précieux sésame.

Par ailleurs, on apprend que seulement 32 % du total des modules de formation à suivre l'ont été.

Pourriez-vous nous dire comment votre département envisage de "booster" le secteur pour que les chauffeurs soient à jour dans les délais prévus? Je pense non seulement aux chauffeurs du secteur privé, mais aussi et surtout à ceux du secteur public pour le transport de personnes.

Avez-vous un plan de communication spécifique?

Sachant que, souvent, les services de transport de personnes du secteur public s'organisent au niveau communal, comment envisagez-vous la prise en charge des frais de formation pour des employeurs qui sont déjà désargentés à force de prester plus de missions qui leur viennent du pouvoir fédéral sans avoir les moyens de les assumer?

De l'avis de certains formateurs, on risque rapidement de se trouver confronté à une pénurie de dates, car si les prévoyants auront planifié dès le départ l'ensemble de la formation, les autres n'auront plus forcément de choix.

10.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik sluit mij aan bij de vraag van mijn collega en ik stel nog de volgende vraag die ik niet gehoord heb bij mijn collega's. Zijn er sinds november 2012 nog opleidingscentra, instructeurs of modules bijgekomen?

10.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, chères collègues, le 10 avril 2013, un courrier a été adressé par mon département à tous les exploitants d'autobus et d'autocars belges. Ce courrier rappelait non seulement l'obligation de suivre une formation continue avant le 9 septembre 2015 mais aussi les risques que leurs chauffeurs prenaient en ne répondant pas à cette obligation, à savoir ne plus pouvoir exercer leur profession.

En ce qui concerne les services publics communaux, ces derniers sont d'autant plus informés que les communes délivrent les permis de conduire pour les bus et les camions. Ils sont donc parfaitement informés de cette obligation. Par ailleurs, les communes sont régulièrement contrôlées par les inspecteurs de mon département qui leur rappellent cette obligation, non seulement pour leurs propres chauffeurs mais aussi pour les chauffeurs professionnels du secteur privé.

En ce qui concerne les frais de formation, cela ne relève pas de ma compétence. En effet, le rôle de mon département est d'agréer les centres de formation continue et les modules de formation. Je rappelle qu'il s'agit d'une obligation pour tous les pays de l'Union. Je peux toutefois vous informer que certaines écoles de promotion sociale sont reconnues, ce qui permet de réduire le coût des formations.

Mijn departement kan binnen deze korte termijn niet over de gevraagde statistieken beschikken.

Zoals reeds meerdere malen herhaald, is het niet de plicht van mijn departement om de chauffeurs aan te moedigen de nascholing te volgen. Dat is wel de taak van hun werkgevers.

Zonder de vakbekwaamheid zullen de chauffeurs immers geen vervoer meer kunnen verrichten. Het is zo dat vanaf 2016 voor de buschauffeurs en vanaf 2017 voor de vrachtwagenchauffeurs controles op de weg zullen plaatsvinden om na te kijken of de chauffeurs in orde zijn met hun vakbekwaamheid.

Mijn departement heeft wel de plicht om de nascholing te organiseren, wat inderdaad is gebeurd.

Er zijn tot nu toe 99 opleidingscentra, 702 modules en 1 242 instructeurs erkend. Vanaf 2013 werden ook heel wat modules ontwikkeld door de opleidingscentra die alle thema's van de nascholing omvatten, onder meer modules over de wegcode en het aanrijdingsformulier, de fysieke risico's voor de chauffeurs, eerste hulp na een ongeval, klantvriendelijkheid, ecologisch en defensief rijden, rij- en rusttijden en tachograaf, vrachtbrief, ladingszekering, veiligheid en zo meer.

Ik ben van mening dat alle voorwaarden zijn vervuld om het mogelijk te maken dat elke chauffeur de 35 nascholingsuren kan volgen voor 2015-2016.

10.04 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie.

Étant donné les chiffres que vous citez, je suppose que l'on peut être rassuré et que tous les chauffeurs auront la possibilité d'être formés dans les différents centres par les formateurs agréés. J'espère ne pas devoir vous réinterroger pour résoudre le problème de ceux qui n'auraient pas trouvé l'espace pour se former.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Samengevoegde vragen van

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe wegcode" (nr. 19753)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vereenvoudiging van het verkeersreglement" (nr. 20232)

11 Questions jointes de

- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le nouveau code de la route" (n° 19753)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la simplification du code de la route" (n° 20232)

11.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, u bent al enige tijd bezig met het opstellen van de nieuwe wegcode. Af en toe wordt daar in de pers iets over gelost, maar voorlopig hebben we het overzicht van het geheel nog niet gekregen.

Recent werd bekend dat takelwagens en lijkwagens mits zwaailicht en een speciaal geluidstoestel tot de prioritaire voertuigen zullen worden gerekend en de pechstrook zullen mogen gebruiken in geval van file. Op zich is dit een goede zaak, ware het niet dat de huidige wegcode zeer veel lacunes bevat over het inzetten van prioritaire voertuigen en hun vrijstelling. Veel dingen die politie, ziekenwagen en brandweer vandaag op de weg doen, zijn volgens de geldende wegcode niet wettelijk.

Wettelijk mogen prioritaire voertuigen zich niet over de pechstrook begeven. Een pechstrook is als dusdanig niet gedefinieerd in de wegcode. Het is een strook die geen deel uitmaakt van de rijbaan en dus moet worden beschouwd als gelijkgrondse berm. Hetzelfde geldt voor een doorlopende witte streep: ook hier mogen prioritaire voertuigen niet over. Een straat met verkeersbord C1-C3 is ook ontoegankelijk voor een prioritair voertuig en over verdrijvingsvakken mogen ze ook niet rijden.

In Nederland wordt deze problematiek aangepakt door de politiewagens van de wegcode vrij te stellen en hun gedrag op de baan vast te leggen in aparte wetgeving.

Werd aan deze lacunes in de wegcode gedacht bij de uitbreiding van de groep prioritaire wagens? Hoe worden deze aangepakt en weggewerkt in de nieuwe wegcode? Wanneer kunt u die bezorgen en kunnen we die bespreken?

11.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ik sluit mij aan bij de vraag en heb volgende concrete vragen.

Wat is de stand van zaken in de totstandkoming van de nieuwe wegcode? Wat zijn, na het geplande overleg met de Gewesten, uw antwoorden op de oplijsting die door de Gewesten werd gemaakt? Zal de vereenvoudiging deze legislatuur een feit zijn? Is er reeds een definitieve lijst van artikelen die in aanmerking komen voor regionalisering, aangezien de bijzondere wet tot hervorming van de instellingen begin juli werd goedgekeurd?

11.03 Staatssecretaris Melchior Wathélet: Mevrouw de voorzitter, collega's, de politie mag op dit ogenblik inderdaad gebruikmaken van de pechstrook van de autosnelwegen om de plaats van een ongeval te

bereiken. Dat is echter niet toegelaten voor andere voertuigen, zoals brandweerwagens, ambulances, takelwagens, enzovoort, of ze nu prioritair zijn of niet.

Mijn administratie werkt momenteel aan een ontwerp van koninklijk besluit dat in de wegcode een aantal bepalingen invoert die in het licht van de vereenvoudiging werden opgenomen, met name wat betreft het verbod om op de pechstrook te rijden of het introduceren van het ritsprincipe. Wij wachten nog op de laatste adviezen van de Gewesten.

Het koninklijk besluit voorziet in een definitie van de pechstrook en staat er verkeer toe van prioritaire voertuigen die een dringende opdracht uitvoeren en van personen of diensten opgeroepen door het openbaar ministerie of door de federale of lokale politie teneinde zich langs of op de autosnelweg of autoweg naar de plaats van een incident te begeven. Deze voertuigen moeten ook oranjegele knipperlichten gebruiken.

De vraag van verdeling van de huidige en toekomstige bevoegdheden heeft de werkzaamheden van de vereenvoudiging van de wegcode werkelijk gehypothekeerd.

Hoewel het correct is dat het federale niveau het laatste woord heeft in de ontwerpen tot wijziging van de wegcode, heb ik er steeds op aangedrongen dat er rekening zou worden gehouden met het standpunt van de Gewesten die als eerste in de rij staan voor alle kwesties inzake infrastructuur.

Mijn administratie neemt momenteel deel aan de voorbereiding van de regionalisering in werkgroepen die vertegenwoordigers van de Gewesten verenigen. De bedoeling van deze werkzaamheden is met name om een precieze lijst op te stellen van artikelen die naar de Gewesten zullen worden overgeheveld, op basis van de voorstellen van de bijzondere wetten tot hervorming van de instellingen, die momenteel ter discussie voorliggen in het Parlement.

De nieuwe wegcode is een werk van lange adem en er moet ook nog een aantal bevoegdheidsconflicten worden opgelost. Ik zal daarvoor het advies van de Raad van State vragen.

In afwachting werd een ontwerp van koninklijk besluit opgesteld op basis van een inventaris met dringende wijzigingen aan de huidige wetgeving.

11.04 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Voor een aantal zaken zal het dus nog even afwachten zijn, om te zien hoe een en ander evolueert en ook of de nieuwe wegcode er tijdens de huidige legislatuur komt.

Wij blijven allen in afwachting. Twee jaar geleden vroeg de heer Herman De Croo hier in de commissie immers wanneer wij ze zouden kunnen krijgen. Hij had immers gehoord dat ze klaar was. Wij wachten af en zullen zien wat het wordt.

Als parenthesis wil ik wel opmerken dat u alvast een andere discussie hebt opgelost. Zal het wetsvoorstel over ritsen vernoemd worden naar de heer Van den Bergh of naar de heer Wollants? Het wordt echter gewoon het koninklijk besluit van Wathelet. Wij zullen erop wachten.

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

De **voorzitter**: Ons volgende agendapunt is normaal gezien punt 22, de samengevoegde vragen van de heren Schiltz, Vandepuut, Van den Bergh, Balcaen en Veys. Dat zou ons echter te veel tijd kosten, dus ik stel voor hier af te sluiten. Wie zijn vraag schriftelijk beantwoord wil zien, mag dat nog melden aan de staatssecretaris. De andere vragen zullen worden behandeld in de week na de herfstvakantie.

11.05 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, u had gezegd dat de staatssecretaris tot 17 u 15 kon blijven. Er zijn nog twee vraagstellers en één staatssecretaris. Ik vermoed dat onze vragen in die zes minuten nog behandeld kunnen worden?

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

De **voorzitter**: Ik meen niet dat dat zal lukken.

11.07 **Tanguy Veys** (VB): Ik moet mij aan het Reglement houden, net als u.

11.08 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: De ervaring leert dat dit niet lukt.

De **voorzitter**: Dan moeten die mensen ook gewaarschuwd worden. De heer Vandeput zou bijvoorbeeld nog komen.

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