

Sénat de Belgique

Session ordinaire 2013-2014



5-266COM

**Commission des Finances et des
Affaires économiques**

Mercredi 11 décembre 2013

Séance de l'après-midi

Annales

Handelingen

**Commissie voor de Financiën
en voor de Economische
Aangelegenheden**

Woensdag 11 december 2013

Namiddagvergadering

5-266COM

Gewone Zitting 2013-2014

Belgische Senaat

Les **Annales** contiennent le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions – *imprimées en italique* – sont publiées sous la responsabilité du service des Comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

La pagination mentionne le numéro de la législature depuis la réforme du Sénat en 1995, le numéro de la séance et enfin la pagination proprement dite.

Pour toute commande des Annales et des Questions et Réponses du Sénat et de la Chambre des représentants: Service des Publications de la Chambre des représentants, Place de la Nation 2 à 1008 Bruxelles, tél. 02/549.81.95 ou 549.81.58.

Ces publications sont disponibles gratuitement sur les sites Internet du Sénat et de la Chambre:
www.senate.be www.lachambre.be

Abréviations – Afkortingen

CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
cdH	centre démocrate Humaniste
Ecolo	Écologistes confédérés pour l'organisation de luttes originales
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	Parti Socialiste
sp.a	socialistische partij anders
VB	Vlaams Belang

De **Handelingen** bevatten de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling – *cursief gedrukt* – verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

De nummering bestaat uit het volgnummer van de legislatuur sinds de hervorming van de Senaat in 1995, het volgnummer van de vergadering en de paginering.

Voor bestellingen van Handelingen en Vragen en Antwoorden van Kamer en Senaat:
Dienst Publicaties Kamer van volksvertegenwoordigers, Natieplein 2 te 1008 Brussel, tel. 02/549.81.95 of 549.81.58.

Deze publicaties zijn gratis beschikbaar op de websites van Senaat en Kamer:
www.senate.be www.dekamer.be

Sommaire**Inhoudsopgave**

<p>Demande d'explications de Mme Lieve Maes au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes et au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les rapports au Service public fédéral Mobilité concernant des projets du groupe SNCB» (n° 5-3903).....4</p> <p>Demande d'explications de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'alternative aux antibiotiques récemment développée contre les maladies des abeilles» (n° 5-4159).....5</p> <p>Demande d'explications de M. Bart Laeremans au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la dispersion des vols autour de l'aéroport de Zaventem» (n° 5-3934)7</p> <p>Demande d'explications de M. Gérard Deprez au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le montant de l'amende imposée aux cyclistes et aux piétons qui brûlent un feu rouge» (n° 5-4010).....11</p> <p>Demande d'explications de M. Jan Roegiers au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les amendes de roulage pour les étrangers» (n° 5-4205).....13</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'impact du bruit des avions sur la santé publique» (n° 5-4083)16</p> <p>Demande d'explications de Mme Marie Arena au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le nouveau plan de survol de Bruxelles» (n° 5-4217).....17</p> <p>Demande d'explications de M. François Bellot au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les opérations de contrôle visant les camions» (n° 5-4225)19</p> <p>Demande d'explications de Mme Marie Arena au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le plan d'action et l'évaluation du contrôle du commerce illégal de bois en provenance de la République démocratique du Congo» (n° 5-4339)21</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'arrivée de Ryanair à l'aéroport de Zaventem» (n° 5-4340)23</p> <p>Requalification en question écrite avec remise de la réponse25</p>	<p>Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden en aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de rapportering van de NMBS-Groep aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit naar aanleiding van projecten» (nr. 5-3903)4</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het recent ontwikkelde alternatief voor antibiotica tegen bijenziekten» (nr. 5-4159).....5</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de spreiding van de vluchten rond de luchthaven van Zaventem» (nr. 5-3934)7</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Gérard Deprez aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het boetebedrag dat wordt opgelegd aan fietsers en voetgangers die een verkeerslicht negeren» (nr. 5-4010) 11</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de verkeersboetes voor buitenlanders» (nr. 5-4205)..... 13</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de gevolgen van vliegtuiggeluid op de volksgezondheid» (nr. 5-4083)..... 16</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Marie Arena aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het nieuwe vliegplan voor Brussel» (nr. 5-4217)..... 17</p> <p>Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de controleacties op het vrachtvervoer» (nr. 5-4225) 19</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Marie Arena aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het actieplan en de evaluatie op de controle op de illegale houthandel uit de Democratische Republiek Congo» (nr. 5-4339).....21</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de komst van Ryanair naar de luchthaven van Zaventem» (nr. 5-4340)..... 23</p> <p>Herkwalificatie als schriftelijke vraag met overhandiging van het antwoord.....25</p>
--	---

Présidence de M. Ahmed Laaouej*(La séance est ouverte à 16 h 10.)***Demande d'explications de Mme Lieve Maes au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes et au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les rapports au Service public fédéral Mobilité concernant des projets du groupe SNCB» (n° 5-3903)**

Mme Lieve Maes (N-VA). – *Le site Railinvest du SPF Mobilité permet, depuis quelques années, le suivi des investissements ferroviaires. Grâce à un système de fiches de projets, il est possible de se faire une idée relativement précise des investissements en cours et passés dans l'infrastructure et le matériel ferroviaires. La Direction Entreprises publiques et Politique ferroviaire (DEPPF) du SPF Mobilité a l'intention d'actualiser les fiches deux fois par an. Elle se base sur des dossiers que la SNCB est censée lui transmettre tous les trimestres.*

Les dernières fiches actualisées disponibles sur le site Railinvest datent toutefois de fin 2011. En juillet, lorsque j'ai déposé cette question, ce retard s'expliquait largement, pour ce qui concerne les nouveaux projets, par les négociations alors en cours dans le cadre du plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 du groupe SNCB. Cette excuse n'est plus valable aujourd'hui pour les projets en cours et leurs répercussions financières sur les années antérieures à 2013.

Combien de fois la SNCB a-t-elle transmis des rapports à la DEPPF du SPF Mobilité depuis le 1^{er} janvier 2012 ? Quand le prochain rapport est-il prévu ? Quand les fiches seront-elles adaptées sur le site web pour présenter la situation au 31 décembre 2013 ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – *La Direction Entreprises publiques et Politique ferroviaire du SPF Mobilité a reçu ces derniers mois les rapports trimestriels sous la forme de dossiers de projets et dossiers d'ensemble des trois sociétés du Groupe SNCB. Dans les derniers rapports, Infrabel n'a plus communiqué d'évaluation totale actualisée pour les projets en cours et planifiés parce que le plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB n'avait pas encore été approuvé. Il l'a été lors du conseil des ministres du vendredi 19 juillet 2013. Sans mise à jour des estimations totales, l'actualisation des fiches avait peu de sens.*

Depuis début janvier 2012, la DEPPF a reçu les dossiers suivants : le 15 avril 2012, les dossiers avec une situation jusque fin décembre 2011 ; le 30 juin 2012, les dossiers avec une situation jusqu'à la fin du premier trimestre 2012 ; le 15 octobre 2012, les dossiers avec une situation jusqu'à la fin du deuxième trimestre 2012 ; le 31 décembre 2012, les dossiers avec une situation jusqu'à la fin du troisième

Voorzitter: de heer Ahmed Laaouej*(De vergadering wordt geopend om 16.10 uur.)***Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden en aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de rapportering van de NMBS-Groep aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit naar aanleiding van projecten» (nr. 5-3903)**

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – *Voor de follow-up van de spoorweginvesteringen bestaat sinds enkele jaren de website Railinvest van de FOD Mobiliteit. Via een systeem van projectfiches is het mogelijk om een relatief accuraat beeld te krijgen van de lopende en voorbije investeringen in de spoorweginfrastructuur en in het treinmateriaal. De Directie Overheidsbedrijven en Spoorbeleid (DOS) van de FOD Mobiliteit heeft de bedoeling om de projectfiches twee keer per jaar te actualiseren. Daarvoor maakt ze gebruik van de driemaandelijks door de NMBS aan te leveren projectdossiers.*

De laatst beschikbare geactualiseerde projectfiches op de website Railinvest dateren echter van eind 2011. We zijn nu eind 2013. In juli – toen ik deze vraag heb ingediend – had die achterstand voor nieuwe projecten uiteraard grotendeels te maken met de toen nog lopende onderhandelingen in het kader van het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 voor de NMBS-groep. Dat excuus gaat vandaag niet meer op voor reeds lopende projecten en de financiële impact ervan op de jaren voorafgaand aan 2013.

Van de minister had ik dan ook graag vernomen hoeveel keer de NMBS sinds 1 januari 2012 aan de DOS van de FOD Mobiliteit heeft gerapporteerd? Wanneer is de volgende rapportering gepland? Wanneer zullen de fiches met de situatie van 31 december 2013 op de website bijgewerkt zijn?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *De directie Overheidsbedrijven en Spoorbeleid van de FOD Mobiliteit en Vervoer heeft de voorbije maanden steeds de driemaandelijks rapporteringen – in de vorm van project- en verzameldossiers – van de drie vennootschappen van de NMBS-Groep ontvangen. Infrabel heeft in de jongste rapporten echter geen geactualiseerde totaalramingen voor de lopende en geplande projecten meer gecommuniceerd omdat het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep nog niet was goedgekeurd. Intussen heeft de Ministerraad van vrijdag 19 juli 2013 dat plan wel goedgekeurd. Zonder geüpdatete totaalramingen had het weinig zin de webfiches te actualiseren.*

Sinds begin januari 2012 ontving DOS de volgende dossiers: op 15 april 2012 de dossiers met een stand van zaken tot en met eind december 2011, op 30 juni 2012 de dossiers met een stand van zaken tot en met het eerste kwartaal van 2012, op 15 oktober 2012 de dossiers met een stand van zaken tot en met het tweede kwartaal van 2012, op 31 december 2012 de

trimestre 2012 ; le 15 avril 2013, les dossiers avec une situation jusque fin décembre 2012 ; le 30 juin 2013, les dossiers avec une situation jusqu'à la fin du premier trimestre 2013 ; le 15 octobre 2013, les dossier avec une situation jusqu'à la fin du deuxième trimestre 2013.

La DEPPF recevra au plus tard le 31 décembre une situation de tous les dossiers d'investissement jusque fin septembre 2013. L'administration continuera à insister auprès des trois sociétés, en particulier auprès d'Infrabel, pour qu'elles actualisent et complètent le plus possible les informations, en tenant compte du plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 qui a été approuvé.

La DEPPF prévoit une première actualisation des fiches disponibles sur internet pour la fin de cette année sur la base de la situation établie jusqu'à la fin du deuxième trimestre 2013.

La DEPPF recevra le 15 avril 2014 une situation portant sur l'ensemble de l'année 2013. Selon elle, la situation jusqu'à la fin décembre 2013 sera disponible sur le site web Railinvest pour l'été de l'année prochaine.

Mme Lieve Maes (N-VA). – *Le réponse du secrétaire d'État correspond quasi mot pour mot à la réponse que j'ai obtenue du ministre Labille. La raison du dédoublement de ma demande d'explications reste pour moi une énigme.*

M. Melchior Wathelet, *secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles.* – *Cela montre la cohérence du gouvernement.*

Mme Lieve Maes (N-VA). – *Cela indique peut-être aussi qu'il n'utilise pas toujours son temps de manière aussi efficace.*

Demande d'explications de M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'alternative aux antibiotiques récemment développée contre les maladies des abeilles» (n° 5-4159)

M. Patrick De Groote (N-VA). – *Une équipe de chercheurs en microbiologie médicale de l'université de Lund en Suède, dirigée par le Dr Tobias Olofsson et le Dr Alejandra Vásquez, a développé une alternative aux antibiotiques, le SymBeeotic, à partir de bactéries saines de l'estomac de la reine. SymBeeotic contient un supplément naturel en bactéries lactiques et renforce le système immunitaire.*

Le secrétaire d'État est-il au courant des récentes découvertes scientifiques de l'université de Lund ? Est-il prêt à étudier ces résultats dans la perspective d'une éventuelle introduction en Belgique ? Autrement dit, compte-t-il faire réaliser une étude sur l'opportunité de promouvoir ce produit auprès des apiculteurs belges dans la foulée du plan fédéral sur les abeilles ? La mise sur le marché de ce remède naturel est-elle soumise à des conditions ?

Précédemment, le secrétaire d'État m'a renvoyé à la ministre

dossiers met een stand van zaken tot en met het derde kwartaal van 2012, op 15 april 2013 de dossiers met een stand van zaken tot en met eind december 2012, op 30 juni 2013 de dossiers met een stand van zaken tot en met het eerste kwartaal van 2013, op 15 oktober 2013 de dossiers met een stand van zaken tot en met het tweede kwartaal van 2013.

De DOS zal ten laatste tegen 31 december 2013 een stand van zaken ontvangen van alle investeringsdossiers tot en met eind september 2013. In het licht van de bepalingen van het goedgekeurde meerjareninvesteringsplan 2013-2025 zal de administratie er bij de drie vennootschappen, in het bijzonder bij Infrabel, blijven op aandringen de informatie in deze dossiers zo volledig en actueel mogelijk voor te stellen.

De DOS plant om tegen het einde van dit jaar de op het internet beschikbare fiches te actualiseren op basis van de stand van zaken tot en met het tweede kwartaal van 2013.

De DOS ontvangt zelf een stand van zaken over het volledige uitvoeringsjaar 2013 tegen 15 april 2014. DOS plant om de stand van zaken tot en met eind december 2013 tegen de zomer van volgend jaar op de website Railinvest beschikbaar te stellen.

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – Het antwoord van de staatssecretaris stemt bijna letterlijk overeen met het antwoord dat ik van de minister Labille heb ontvangen. Het blijft me dus een raadsel waarom mijn vraag om uitleg ontdubbeld werd.

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Het toont aan dat de regering coherent regeert. Dat is al iets.

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – Het geeft misschien ook wel aan dat ze haar tijd niet altijd even efficiënt gebruikt.

Vraag om uitleg van de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het recent ontwikkelde alternatief voor antibiotica tegen bijenziekten» (nr. 5-4159)

De heer Patrick De Groote (N-VA). – Aan de universiteit van Lund in Zweden heeft een onderzoeksteam in de medische microbiologie onder leiding van dr. Tobias Olofsson en dr. Alejandra Vásquez een nieuw alternatief voor antibiotica, namelijk SymBeeotic, ontwikkeld uit gezonde bacteriën uit de maag van de honingbij. SymBeeotic bevat een natuurlijk supplement aan melkzuurbacteriën om het immuunsysteem te versterken.

Ik had graag vernomen of de staatssecretaris op de hoogte is van de recente wetenschappelijke bevindingen aan de universiteit van Lund. Is hij bereid deze resultaten te onderzoeken met het oog op een eventuele introductie in België? Met andere woorden, wil de staatssecretaris een onderzoek laten uitvoeren naar de wenselijkheid om dit product bij de bijentelers in België te promoten in aansluiting op het federaal bijenplan? Zijn er voorwaarden om dit

de la Santé publique. Le Fumagilline a d'abord été retiré du marché et dernièrement, il y a eu des discussions autour du BeeVital HiveClean. Ce produit est interdit en Belgique car le producteur qui a obtenu une autorisation dans un autre pays européen, n'a pas introduit de demande en Belgique.

Il existe certes des alternatives au HiveClean de BeeVital mais celles-ci ne peuvent être délivrées que par des vétérinaires et des pharmaciens. Or dans notre pays, les vétérinaires sont rarement spécialisés dans les insectes et les connaissances entomologiques des pharmaciens se limitent souvent aux piqûres de moustiques ou de guêpes.

J'espère que le secrétaire d'État ne me renverra plus à la ministre de la Santé publique car celle-ci voudra très certainement protéger ses intérêts. En effet, nous avons ici plutôt affaire à du corporatisme et du formalisme bureaucratique qu'à une connaissance scientifique des abeilles. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle j'ai adressé cette demande d'explications au secrétaire d'État à l'Environnement.

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – *Ma réponse a été rédigée en collaboration avec la ministre compétente pour l'Agence fédérale des Médicaments et des Produits de Santé. Conformément à la directive 2001/82, modifiée par la directive 2004/28 et transposée dans la réglementation nationale au moyen de la loi sur les médicaments du 25 mars 1964 et l'arrêté royal du 14 décembre 2006 relatif aux médicaments à usage humain et vétérinaire, un médicament à usage vétérinaire ne peut être mis en vente qu'après l'obtention d'une autorisation de mise sur le marché.*

Il n'y a pas d'exception pour la mise sur le marché de médicaments à usage vétérinaire à base de probiotiques. Cela signifie que, si le produit est un médicament, il doit répondre à toutes les conditions de l'annexe II de l'arrêté royal du 14 décembre 2006. Un dossier complet prouvant l'efficacité, la sécurité et la qualité du produit doit être déposé.

Si le produit n'est pas un médicament sur la base de ses caractéristiques propres et s'il satisfait à la réglementation en matière de compléments alimentaires pour animaux, le produit peut éventuellement être mis sur le marché comme complément alimentaire pour animaux. Un point de vue sur le statut peut être obtenu en introduisant une demande pour avis auprès de la Commission mixte compétente pour les produits destinés à l'usage animal, conformément aux dispositions de l'article 11 de l'arrêté royal du 28 octobre 2008.

M. Patrick De Groote (N-VA). – *Je remercie le secrétaire d'État de sa réponse mais je pense que nous devons rechercher activement des produits favorisant la santé des abeilles, voire prendre l'initiative d'accompagner les*

natuurlijke medicijn, dat een voor de honingbij lichaamseigen medicijn is, op de Belgische markt te brengen?

De staatssecretaris verwees me voorheen door naar de minister van Volksgezondheid. Eerst werd Fumagilline van de markt gehaald en onlangs was er de kwestie met BeeVital HiveClean. In België is dit product verboden, omdat de producent in een ander Europees land een erkenning kreeg als diergeneesmiddel, maar daartoe geen aanvraag in België heeft gedaan.

Uiteraard zijn er alternatieven voor HiveClean van BeeVital, maar die kunnen alleen door dierenartsen en apothekers worden geleverd. In ons land zijn dierenartsen gespecialiseerd in kleine huisdieren of vee en kippen, maar zelden in insecten. Bij de apothekers beperkt de kennis over insecten zich doorgaans tot muggenbeten, mierenbeten en wespensteken.

Ik hoop dat de staatssecretaris mij voor een antwoord niet doorverwijst naar de minister van Volksgezondheid, want die zal ongetwijfeld haar eigen winkel willen beschermen. Dat bedoel ik bijna letterlijk. We hebben hier immers meer te maken met corporatisme en bureaucratisch formalisme dan met wetenschappelijke kennis over bijen. Dat is trouwens de reden is waarom ik deze vraag om uitleg aan de staatssecretaris voor Leefmilieu heb gesteld.

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Mijn antwoord werd opgesteld in samenwerking met mijn collega bevoegd voor het Federaal Agentschap voor geneesmiddelen en gezondheidsproducten. Overeenkomstig richtlijn 2001/82, gewijzigd door richtlijn 2004/28 en omgezet in de nationale regelgeving middels de wet op de geneesmiddelen van 25 maart 1964 en het koninklijk besluit betreffende geneesmiddelen voor menselijk en diergeneeskundig gebruik van 14 december 2006, kan een geneesmiddel voor diergeneeskundig gebruik enkel in de handel worden gebracht na het bekomen van een vergunning voor het in de handel brengen.*

Er zijn geen uitzonderingsmaatregelen voor het in de handel brengen van geneesmiddelen voor diergeneeskundig gebruik op basis van probiotica. Dat betekent dat als het product een geneesmiddel is, zoals uit de vraag blijkt, aan alle voorwaarden dient te worden voldaan van bijlage II van het koninklijk besluit van 14 december 2006. Er moet bijgevolg een volledig dossier ter onderbouwing van de werkzaamheid, de veiligheid en de kwaliteit van het product worden ingediend.

Indien het product geen geneesmiddel is op basis van zijn eigenschappen en bij afwezigheid van enige medicinale claim, en indien het product voldoet aan de regelgeving voor aanvullende diervoeders, kan het product eventueel in de handel worden gebracht als aanvullend diervoeder. Een advies over het statuut kan worden bekomen door het voorleggen van een aanvraag voor advies aan de Gemengde Commissie bevoegd voor producten bestemd voor gebruik bij dieren overeenkomstig de bepalingen van artikel 11 van het koninklijk besluit van 28 oktober 2008.

De heer Patrick De Groote (N-VA). – *Ik dank de staatssecretaris voor het antwoord, maar ben van mening dat we actief op zoek moeten gaan naar producten die de gezondheid van bijen bevorderen, en zelf het initiatief moeten*

entreprises lorsqu'elles introduisent des demandes visant à faire autoriser leurs produits comme médicament. Les produits destinés à éliminer les abeilles sont disponibles un peu partout, mais lorsqu'il s'agit de soigner celles-ci, il faut recourir à un vétérinaire ou à un pharmacien.

Une étude récente réalisée pour compte de l'Union européenne a montré que la Belgique avait connu, en 2010, le plus haut taux de mortalité des abeilles après la Hongrie, à savoir 27,6%, contre 23% aux Pays-Bas et 20% en France. Je cite ces pourcentages non seulement parce qu'ils permettront, sur la base d'une carte géographique, de refléter les causes éventuelles de la maladie des abeilles mais également parce qu'ils constituent une indication en matière de bonnes pratiques. Pour rechercher les causes de la mortalité massive des abeilles, on ne doit pas uniquement prendre en considération les éléments négatifs, tels que le varroa et les pesticides, mais également les éléments positifs, tels que la disponibilité et la facilité d'accès aux substances curatives. Je voudrais dès lors demander au secrétaire d'État d'aider les producteurs à faire face aux lenteurs administratives. Pour un Autrichien ou un Suédois qui produit des médicaments pour les abeilles, il n'est pas intéressant, sur le plan financier, d'introduire directement des demandes d'autorisation dans 28 États membres de l'Union européenne, et surtout pas en Belgique, où le marché est exigü. Auparavant, BeeVital HiveClean était légal mais bien qu'il ait été prouvé, sur le plan scientifique, qu'il améliorait la santé des abeilles, il a simplement été interdit en Belgique, alors qu'il a été autorisé comme médicament à usage vétérinaire dans d'autres pays. Ce n'est pas parce que l'on peut se procurer, aux Pays-Bas et en France, des médicaments dans des magasins spécialisés dans le traitement des abeilles que la santé publique y est moins bonne qu'en Belgique. En fait, cela n'a rien à voir avec la santé publique, mais tout à voir avec la « paperasserie » qui empêche de prendre des mesures efficaces. On pourrait peut-être procéder à une adaptation de la loi.

**Demande d'explications de
M. Bart Laeremans au secrétaire d'État à
l'Environnement, à l'Énergie et à la
Mobilité, et aux Réformes institutionnelles
sur «la dispersion des vols autour de
l'aéroport de Zaventem» (n° 5-3934)**

M. Bart Laeremans (VB). – Le parlement n'est pas connu pour sa rapidité. Ma question date du 13 septembre. Depuis lors, vous avez été interrogé en commission de l'Infrastructure de la Chambre et vos réponses ont suscité des réactions, notamment de la part de l'association de pilotes BeCA, laquelle vous reproche certaines inexactitudes.

Selon les principes des procédures de vols, énoncés dans l'accord aéroportuaire de 2010, c'est la sécurité du trafic aérien qui demeure prioritaire, la concentration des vols au-dessus de régions densément peuplées doit être évitée le plus possible, les routes les plus courtes devront être prises en considération pour des raisons économiques et écologiques et le nombre de départs normalisés aux instruments devra être réduit le plus possible en raison de la complexité de la gestion du trafic aérien.

nemen om bedrijven te begeleiden bij het indienen van aanvraagformulieren tot erkenning van hun producten als geneesmiddel. Middelen om bijen te doden, zijn overal verkrijgbaar, maar om ze te genezen moet een dierenarts of apotheker worden ingeschakeld.

Een recente studie in opdracht van de Europese Unie heeft aangetoond dat België in 2010 na Hongarije de grootste bijensterfte in Europa had, namelijk 27,6%, tegenover 23% in Nederland en 20% in Frankrijk. Ik haal die percentages aan, niet alleen omdat daarmee de mogelijke oorzaken van de bijenziekte aan de hand van een landkaart kunnen worden weergegeven, maar ook omdat ze een indicator zijn voor *best practices*. Om de oorzaken van de grote bijensterfte te onderzoeken, moet men niet alleen kijken naar de negatieve invloeden, zoals de varroamijt en pesticiden, maar moet ook rekening worden gehouden met de positieve elementen, zoals de beschikbaarheid en vlotte bereikbaarheid van genezende stoffen. Ik wil de staatssecretaris dus vragen de producenten bij te staan in hun confrontatie met de Belgische administratieve molen. Voor een Oostenrijkse of Zweedse producent van een bijengeneesmiddel is het economisch niet interessant om onmiddellijk zwaar te investeren in aanvragen tot erkenning in 28 EU-lidstaten, en zeker niet in België, waar de afzetmarkt zeer klein is. Vroeger was BeeVital HiveClean legaal, maar hoewel effectief wetenschappelijk is bewezen dat de gezondheid van de honingbij er door het middel op vooruitgaat, is het in België gewoon verboden. Elders is het erkend als diergeneesmiddel, maar het heeft geen Belgisch stempel. De volksgezondheid is er in Nederland en Frankrijk niet slechter aan toe dan in België doordat het middel daar in bijenspecialzaken wel vrij te verkrijgen is. Dit heeft echt niets met volksgezondheid te maken, maar alles met een “papieren beleid” dat het nemen van doeltreffende maatregelen belemmert. Misschien is een aanpassing van de wet mogelijk.

**Vraag om uitleg van
de heer Bart Laeremans aan de
staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie
en Mobiliteit, en voor Staatshervorming
over «de spreiding van de vluchten rond de
luchthaven van Zaventem» (nr. 5-3934)**

De heer Bart Laeremans (VB). – In het parlement gaat alles nogal traag. Mijn vraag dateert van 13 september. Intussen zijn we bijna drie maanden verder. Intussen werden er vragen gesteld in de commissie voor de Infrastructuur van de Kamer en kwamen er reacties op het antwoord. Zo schuift de pilotenvereniging BeCA u een aantal onwaarheden en onjuistheden in de schoenen.

Volgens de principes voor de vluchtprocedures, opgesomd in het luchthavenakkoord van 2010, staat de veiligheid van het vliegverkeer voorop, zal de concentratie van vluchten boven sterk bewoonde gebieden zoveel mogelijk worden beperkt, zullen de kortste routes om economische en ecologische redenen, waar mogelijk, in aanmerking worden genomen en zal, om de complexiteit van het beheer van het vliegverkeer te beperken, het aantal *standard instrument departures* zoveel mogelijk worden gereduceerd.

Ces principes, entre autres celui des normes de vent, ne sont pas respectés. Les nouvelles normes de vent définies permettent de décoller ou d'atterrir avec un vent arrière de 7 nœuds au lieu de 5.

Le secrétaire d'État prétend exécuter l'accord de son prédécesseur, M. Schouppe. C'est faux ! Il est question, dans cet accord, d'un vent arrière maximal de 7 nœuds, avec une tolérance de 2 nœuds et de rafales de vent. On parle maintenant de 7 nœuds, sans la tolérance et les rafales. Ceci signifie que l'on pourra utiliser une autre piste à partir de 7 nœuds de vent arrière et que l'on doit changer de piste en cas de vent arrière dépassant 12 nœuds alors que le vent arrière maximal autorisé pour l'atterrissage de presque tous les appareils commerciaux est de 10 nœuds maximum.

Le secrétaire d'État affirme que les vents arrière ne peuvent excéder les 7 nœuds que durant trois secondes, mais la norme de 12 nœuds figure bel et bien dans la décision du 19 septembre 2013. Celle-ci précise clairement que pour une utilisation préférentielle de piste, il s'agit de la 25R, 12 nœuds est la limite.

L'association de pilotes BeCA a signalé à maintes reprises au cabinet du secrétaire d'État que cette augmentation était contraire aux directives de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Le cabinet prétend ainsi que l'organisation des Nations Unies qui veille à la sécurité et au développement de l'aviation civile à l'échelon mondial a, contrairement à ce que la personne affirme, fixé la norme à 7 nœuds lorsque 7 conditions sont remplies. C'est faux. Le cabinet persiste pourtant à diffuser cette information. On propose depuis dix ans déjà de relever la norme de vent arrière maximal autorisé, rafales incluses, à 7 nœuds sans jamais parvenir à consensus. Ces 7 nœuds ne sont donc pas la règle actuellement dans l'aviation civile internationale.

Un autre élément est que le décollage et l'atterrissage avec le vent de face offrent des marges de sécurité plus larges que les mêmes mouvements vent arrière. C'est une simple loi d'aérodynamique.

Le cabinet fait aussi référence à un communiqué de presse de BeCA dans lequel l'association accepte la norme de 7 nœuds par vent arrière. Il est vrai que BeCA a accepté cette norme en 2004 parce que le cabinet avait pu la convaincre que l'OACI modifierait ses recommandations, ce qu'elle n'a jamais fait.

L'atterrissage vent arrière causerait aussi davantage de nuisances sonores, ce qui ne fait qu'aggraver le problème. D'autres aspects encore jouent un rôle. Ainsi, l'accord aéroportuaire prévoyait que des mesures seraient prises concernant les vols détournés, mais rien ne s'est fait.

Quelle est la réaction du secrétaire d'État au point de vue de l'association de pilotes BeCA affirmant qu'il propage de fausses informations ?

Sept nœuds sont en effet un maximum absolu et tous les documents à ce sujet fixent la tolérance entre 5 et 7 nœuds. C'est aussi ce qu'indique le rapport définitif du 24 septembre 2009 que le bureau d'étude airSight a rédigé à la demande du gouvernement : vent arrière de 5 nœuds maximum et vent latéral de 15 nœuds maximum. L'utilisation

Tegen die principes, met name dat van de windnormen, wordt in grote mate gezondigd. De nieuwe windnormen die werden uitgevaardigd laten toe met een rugwind van 7 in plaats van 5 knopen te landen of op te stijgen.

De staatssecretaris zegt dat hij het akkoord uitvoert dat zijn voorganger, de heer Schouppe, heeft gesloten. Dat is niet waar! In dat luchthavenakkoord is sprake van een maximale rugwind van 7 knopen, met inbegrip van twee knopen tolerantie en windstoten. Dat wordt nu 7 knopen zonder de tolerantie en windstoten. Dat betekent dat men pas mag overschakelen vanaf 7 knopen rugwind en moet omschakelen bij windstoten van meer dan 12 knopen terwijl de maximaal toegelaten rugwind bij het landen voor bijna alle commerciële toestellen 10 knopen bedraagt.

De staatssecretaris beweert dat de rugwinden maar drie seconden boven 7 knopen mogen gaan, maar de norm van 12 knopen is wel degelijk opgenomen in de beslissing van 19 september 2013. Hierin staat duidelijk dat voor een piste die als preferentiële piste gebruikt wordt, en dat is dus baan 25R, 12 knopen de limiet is.

De pilotenvereniging BeCA heeft het kabinet van de staatssecretaris er herhaaldelijk op gewezen dat dit strijdig is met de richtlijnen van de *International Civil Aviation Organization*.

Zo beweert het kabinet: "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". Dat klopt niet. Nochtans blijft het kabinet deze informatie verspreiden. Er worden al tien jaar voorstellen gelanceerd om de maximaal toegelaten rugwind, inclusief windstoten, te verhogen naar 7 knopen, maar hierover is nog geen consensus bereikt. Momenteel zijn die 7 knopen dus niet de regel in de internationale burgerluchtvaart.

Een ander element is dat het opstijgen en landen met wind op kop uiteraard zorgt voor grotere veiligheidsmarges, terwijl het opstijgen en landen met rugwind die veiligheidsmarges aanzienlijk verkleint. Dat is louter aerodynamica.

Het kabinet verwijst ook naar een perscommuniqué van BeCA, waarin de vereniging de 7 knopen rugwind aanvaardt. Het klopt dat BeCA dat in 2004 gedaan heeft, omdat het kabinet hen er op dat moment kon van overtuigen dat de aanbevelingen van de ICAO zouden gewijzigd worden. Maar dat gebeurde niet.

Landen met rugwind zou ook voor veel meer geluidsproblemen zorgen. Dit maakt het probleem alleen maar erger. Er zijn nog andere aspecten die een rol spelen. Zo stond in het luchthavenakkoord dat men ook iets zou doen aan de omleidingsvluchten, maar dat gebeurt niet.

Ik kom dan tot mijn vragen. Mijn oorspronkelijke vraag was of de staatssecretaris kan bevestigen dat hij eenzijdig en zonder overleg de normen voor rugwind heeft aangepast. Die vraag is eigenlijk al beantwoord en dus wil ik de staatssecretaris nu vragen hoe hij reageert op het standpunt van de pilotenvereniging BeCA, die vaststelt dat hij foutieve informatie de wereld instuurt?

Zeven knopen is immers een absoluut maximum en in alle

des pistes a alors été légèrement adaptée, mais avec une tolérance de 2 nœuds pour le vent arrière. Cela signifiait que l'on pouvait passer de 5 nœuds à 7. Mais en allant bien au-delà, de 7 nœuds à 12, le secrétaire d'État bafoue les normes de sécurité des appareils, qui n'excèdent pas 10 nœuds.

Deuxièmement, le secrétaire d'État peut-il confirmer qu'il a adapté unilatéralement et sans concertation la limitation de tonnage pour la piste 01/19 ? Dans l'affirmative, peut-il dire dans quel sens et pourquoi ?

Troisièmement, peut-il également confirmer qu'il a ramené unilatéralement et sans concertation l'altitude du virage imposé au départ de la piste 25R de 700 à 600 pieds ? Si oui, pourquoi ?

Quatrièmement, une concertation a-t-elle depuis lors été organisée au sein du gouvernement et avec le gouvernement flamand ? Quel en a été le résultat ?

Cinquièmement, quelles sont les conséquences des adaptations sur l'utilisation des pistes ? Les nouvelles règles sont en application depuis quelques mois. Le secrétaire d'État est-il prêt à faire la transparence ou tient-il à la confidentialité ? Peut-il communiquer le nombre mensuel de décollages pour les pistes 25R et 01/19 et les mêmes chiffres pour le mois correspondant de l'année dernière ? Nous pourrions ainsi vérifier si les nouvelles normes de vent entraînent des différences sensibles. Selon nos informations, la périphérie nord est fortement désavantagée et une nouvelle concentration est apparue.

Sixièmement, le secrétaire d'État a-t-il pris connaissance de l'étude commandée sur l'utilisation des pistes ? Quelles en sont les conclusions ? Peut-il transmettre cette étude au parlement ? Quelles conclusions politiques en tire-t-il ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles.
– *Premièrement, les valeurs des composantes de vent ont été mieux définies, mais elles restent les mêmes que celles qui sont appliquées depuis le 17 mars 2005. Je confirme ce que j'ai dit à la Chambre. La norme est de 7 nœuds et elle reste de 7 nœuds. Les 12 nœuds ne sont pas comparables à ces 7 nœuds. M. Laeremans le sait mais, comme à son habitude, il feint de ne pas le comprendre.*

Deuxièmement, la piste 01/19 ne dispose pas d'une zone de sécurité comme le recommande le rapport de l'accident de l'appareil de Kaliitta Air. C'est pourquoi une limitation de tonnage variant de 80 à 200 tonnes a été instaurée. Cette limitation est appliquée à la demande du commandant de chaque appareil et dépend de la puissance de l'appareil. Un accord a été conclu à ce sujet au sein du groupe de travail d'experts chargés de coordonner la politique générale du 10 juillet 2013.

documenten hierover ligt de tolerantie tussen 5 en 7 knopen. Dat blijkt ook uit het definitief verslag van 24 september 2009 dat het studiebureau airsight maakte in opdracht van de regering. Daarin staat te lezen dat "op basis van de risicoanalyse de volgende windnormen moeten worden toegepast op de luchthaven Brussel-Nationaal: een rugwindcomponent van maximaal 5 knopen en een dwarswindcomponent van maximaal 15 knopen". Het baangebruik is toen lichtjes aangepast. Om het baangebruik te kunnen aanpassen werden toen nog de volgende toleranties voorgesteld: 2 knopen windcomponent voor rugwind. Dat betekent dat men van 5 naar 7 knopen mocht gaan. Maar door veel verder te gaan, namelijk van 7 naar 12, miskent de staatssecretaris de veiligheidsnormen van de toestellen, die niet hoger gaan dan 10 knopen.

Ten tweede, kan de staatssecretaris bevestigen dat hij eenzijdig en zonder overleg de tonnagebeperking voor baan 01/19 heeft aangepast? Zo ja, in welke zin en waarom?

Ten derde, kan de staatssecretaris bevestigen dat hij eenzijdig en zonder overleg de afdraaiverplichting bij vertrek van baan 25R heeft teruggebracht van 700 naar 600 voet? Zo ja, waarom?

Ten vierde, werd hierover inmiddels in de regering en met de Vlaamse regering overleg gepleegd? Wat is het resultaat van dit overleg?

Ten vijfde, wat zijn de gevolgen van de aanpassingen voor het baangebruik? De nieuwe regeling is inmiddels enkele maanden van kracht. Wil de staatssecretaris transparantie scheppen of moet alles geheim blijven? Kan hij cijfers van het aantal opstijgingen per maand voor de baan 25R en de baan 01/19 en vergelijkbare cijfers voor dezelfde maanden vorig jaar meedelen? Zo kunnen we nagaan of de nieuwe windnormen voor opmerkelijke verschillen zorgen. Volgens onze informatie wordt de Noordrand zeer benadeeld en is een nieuwe concentratie ontstaan.

Ten zesde, heeft de staatssecretaris kennis genomen van de bestelde studie over het baangebruik? Wat zijn de bevindingen en conclusies? Kan hij de studie aan het parlement meedelen? Welke beleidsconclusies worden eruit getrokken?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.
– Ten eerste, de waarden van de windcomponenten zijn beter gedefinieerd, maar het blijven dezelfde waarden als die welke sinds 17 maart 2005 worden toegepast. Ik bevestig nogmaals wat ik in de Kamer heb gezegd. De norm is 7 knopen en blijft 7 knopen. De norm van 2005 wordt niet gewijzigd en de 12 knopen zijn niet met die 7 knopen te vergelijken. De heer Laeremans weet dat, maar doet zoals gewoonlijk alsof hij het niet begrijpt.

Ten tweede, baan 01/19 beschikt niet over een veiligheidszone zoals aanbevolen in het rapport van het ongeval met een toestel van Kaliitta Air. Om die reden is een tonnagebeperking tussen 80 en 200 ton ingevoerd. Die beperking gebeurt op vraag van de commandant van elk toestel en is afhankelijk van het vermogen van het toestel. Hierover is een akkoord gesloten in de werkgroep van experts belast met het coördineren van het algemeen beleid van 10 juli 2013.

Troisièmement, l'altitude du virage reste inchangée au départ de la piste 25R. La diminution de l'altitude a été demandée par les compagnies aériennes représentées au sein de la Belgian Air Transport Association (BATA).

Quatrièmement, la gestion de l'espace aérien est une compétence fédérale en vertu de la loi du 8 août 1980.

Cinquièmement, les chiffres sont disponibles.

Sixièmement, l'étude est également disponible.

M. Bart Laeremans (VB). – *J'espère que le secrétaire d'État me communiquera les chiffres rapidement.*

Selon nos informations, la différenciation faite par le secrétaire d'État concernant les nœuds est une nouveauté, il utilise une norme plus faible pour la piste 02-19

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles. – *C'est la conséquence de l'exécution des accords de 2008 et 2010. Ces pistes sont préférentielles pour des raisons de sécurité. Nous ne pouvons tout de même pas envoyer davantage d'avions sur une piste qui est plus courte et moins sûre. Je ne suis pas expert en aviation, mais il me semble que plus une piste est courte, plus elle est dangereuse et que plus elle contient des éléments de sécurité et moins elle contient de croisements, plus elle est sûre. C'est pourquoi nous avons choisi deux pistes préférentielles et une piste moins préférentielle. Mais vous le contestez, monsieur Laeremans.*

M. Bart Laeremans (VB). – *Vous vous faites mener par le bout du nez par M. Touwaide.*

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – *Et vous par votre électorat. J'habite à Verviers et je n'ai donc pas d'électeurs aux environs de l'aéroport.*

M. Bart Laeremans (VB). – *Les règles que vous proposez vont totalement à l'encontre d'une répartition équitable, pour laquelle de très nombreuses personnes se sont battues de manière désintéressée. À un moment donné, le gouvernement a lui aussi été gagné à cette idée. Puis soudain, on a de nouveau opté pour des pistes préférentielles sous prétexte que certaines pistes sont plus courtes que d'autres. Or toutes les études du passé ont montré que la piste 02-19 est sûre mais que les autres pistes le sont aussi. Pour des raisons politiques précises, sous pression d'un groupe déterminé, cette piste doit être moins utilisée. On refuse aussi systématiquement d'équiper dans la direction inverse, les pistes parallèles, avec des systèmes d'atterrissage ILS qui permettraient d'atterrir plus facilement Bruxelles, même la nuit, rien que pour empêcher une répartition équitable des vols.*

Je déplore que des pressions soient exercées pour que les vols ne soient pas dispersés mais concentrés. Cette politique a commencé avec Mme Durant et elle sert aujourd'hui à nouveau de fil rouge.

Le secrétaire d'État dit de manière très laconique qu'il s'agit d'une compétence fédérale et qu'il ne doit donc pas se concerter avec le gouvernement flamand. Si le gouvernement flamand demande une concertation, cela doit être possible ! Cela se faisait d'ailleurs par le passé. Il refuse aujourd'hui la

Ten derde, de hoogte van de bocht blijft ongewijzigd bij een vertrek vanaf baan 25R. Het verminderen van die hoogte is een vraag van de luchtvaartmaatschappijen die vertegenwoordigd zijn in de BATA.

Ten vierde, het beheer van het luchtruim is krachtens de bijzondere wet van 8 augustus 1980 een federale bevoegdheid.

Ten vijfde, de cijfers zijn beschikbaar.

Ten zesde, de studie is ook beschikbaar.

De heer Bart Laeremans (VB). – Ik hoop inderdaad dat de staatssecretaris mij spoedig de studie met de cijfers bezorgt.

Wat de knopen betreft, is het volgens onze informatie nieuw dat de staatssecretaris differentieert, dat hij namelijk een lichtere norm gebruikt voor de baan 02-19 ...

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Dat is het gevolg van de uitvoering van het akkoord van 2008 en 2010. Die banen zijn preferentieel om veiligheidsredenen. We moeten toch niet meer vliegtuigen op een kortere baan sturen die minder veilig is. Ik ben geen expert op het vlak van vliegtuigen, maar ik begrijp toch dat het gevaarlijker is naarmate de baan korter is. Ik begrijp ook dat een baan minder gevaarlijk is als er meer veiligheidselementen aanwezig zijn en er minder kruisingen zijn. Daarom hebben we gekozen voor twee preferentiële banen en één minder preferentiële. Dat betwist u echter, mijnheer Laeremans.

De heer Bart Laeremans (VB). – U laat u leiden door de heer Touwaide, mijnheer de staatssecretaris.

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – U laat u leiden door uw kiespubliek. Ik woon in Verviers en heb dus geen kiezers rond de luchthaven.

De heer Bart Laeremans (VB). – De regeling gaat radicaal in tegen de idee van een billijke spreiding, die een strijdpunt was van heel wat mensen die zich daarvoor onbaatzuchtig hebben ingezet. Op een bepaald ogenblik is die idee ook in de regering aanvaard en is ze dus regeringsbeleid geworden. Plots werd toch weer voor preferentiële banen gekozen. Als argumentatie werd aangevoerd dat sommige banen korter zijn dan andere. Uit alle studies in het verleden is gebleken dat baan 02-19 een veilige baan is, maar dat ook de andere banen veilig zijn. Om welbepaalde politieke redenen, door de druk van een bepaalde groep, mag die baan minder gebruikt worden. Men weigert ook systematisch de lange banen, de parallelbanen, in de omgekeerde richting uit te rusten met ILS-landingssystemen, zodat men ook gemakkelijker, zelfs 's avonds, boven Brussel zou kunnen landen, gewoon om een billijke spreiding onmogelijk te maken.

Ik vind het dus jammer dat vanuit een bepaalde hoek druk wordt uitgeoefend om niet te spreiden, maar te concentreren. Dat beleid is begonnen sinds mevrouw Durant bevoegd was, en nu wordt deze idee opnieuw als leidraad genomen en zorgt ze opnieuw voor concentratie. Dat vind ik heel jammer.

De staatssecretaris zegt heel kort dat het een federale bevoegdheid is en dat hij dus niet moet overleggen met de Vlaamse regering. Als de Vlaamse regering vraagt om

concertation de manière hautaine et arrogante. De plus, cette demande ne vient pas d'un parti politique déterminé. Dans de nombreuses communes, bien des personnes, même de tendance démocrate-chrétienne, sont irritées par cette nouvelle concentration. Mais le secrétaire d'État fait comme si de rien n'était. C'est triste pour les personnes qui subissent cette concentration de vols.

**Demande d'explications de
M. Gérard Deprez au secrétaire d'État à
l'Environnement, à l'Énergie et à la
Mobilité, et aux Réformes institutionnelles
sur «le montant de l'amende imposée aux
cyclistes et aux piétons qui brûlent un feu
rouge» (n° 5-4010)**

M. Gérard Deprez (MR). – L'article 5 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975, portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, dispose ce qui suit : « Les usagers doivent se conformer aux signaux lumineux de circulation, aux signaux routiers et aux marques routières. » L'article 61.1 du même arrêté précise que « ... le feu rouge signifie interdiction de franchir la ligne d'arrêt ou, à défaut de ligne d'arrêt, le signal même ». Le non-respect de ces dispositions constitue une infraction de troisième degré.

L'article 3.1 de l'arrêté royal du 22 décembre 2003 prévoit une amende d'un montant de 165 euros pour les infractions du troisième degré. Conformément à l'article 2.45 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975, « Le terme 'usager' désigne toute personne qui utilise la voie publique », et ce sans aucune distinction, qu'il s'agisse d'un usager de véhicule à moteur, d'un piéton ou d'un cycliste.

Il arrive donc de façon très aléatoire que des officiers de police verbalisent des cyclistes ou des piétons pour avoir franchi le feu tricolore dans sa phase rouge. Ceux-ci doivent alors s'acquitter d'une amende de 165 euros.

Un respect scrupuleux du Code de la route par l'ensemble des usagers est bien entendu nécessaire, d'autant que le vélo est de plus en plus souvent choisi dans nos villes comme alternative à la voiture. Néanmoins, même si la gravité des faits reste identique et que la sanction doit être appliquée, le piéton et le cycliste en règle générale n'ont pas conscience d'engager la même responsabilité financière en choisissant ce mode de déplacement – en règle générale, ils ne risquent pas de provoquer le même type de dégâts – et le montant qui leur est réclamé en cas d'infraction leur semble alors excessif.

Monsieur le ministre, n'estimez-vous pas qu'il faudrait revoir le montant des amendes pour créer une distinction claire entre les usagers de véhicule à moteur et les autres usagers, d'autant que ce montant excessif entraîne un certain laxisme chez des policiers qui, à juste titre, ne souhaitent pas nécessairement infliger un telle amende aux piétons et aux cyclistes ?

N'estimez-vous pas qu'un montant plus approprié permettrait une politique de répression plus ferme et moins aléatoire ?

overleg te plegen, moet dat toch kunnen! In het verleden werd dat trouwens gedaan. Nu weigert hij dit overleg op hautaine, arrogante wijze. De vraag om overleg komt bovendien niet uit een bepaalde politieke hoek. In heel veel gemeenten hebben veel mensen, ook van christendemocratische strekking, zich heel kwaad gemaakt over deze gang van zaken en deze nieuwe concentratie. De staatssecretaris doet echter alsof zijn neus bloedt. Ik vind dat heel erg en triest voor de mensen boven wier hoofden de concentratie van vluchten wordt doorgevoerd.

**Vraag om uitleg van de heer Gérard Deprez
aan de staatssecretaris voor Leefmilieu,
Energie en Mobiliteit, en voor
Staatshervorming over «het boetebedrag
dat wordt opgelegd aan fietsers en
voetgangers die een verkeerslicht
negeren» (nr. 5-4010)**

De heer Gérard Deprez (MR). – Artikel 5 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg bepaalt: "De weggebruikers moeten de verkeerslichten, verkeersborden en wegmarkeringen in acht nemen." Artikel 61.1 van hetzelfde besluit preciseert: "Rood licht betekent dat het verboden is de stopstreep of, zo er geen stopstreep is, het verkeerslicht zelf, voorbij te rijden." Het niet naleven van deze bepalingen betekent een overtreding van de derde graad.

Artikel 3.1 van het koninklijk besluit van 22 december 2003 voorziet in een boete van 165 euro voor de overtredingen van de derde graad. Conform artikel 2.45 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 is een "weggebruiker" elke persoon die gebruik maakt van de openbare weg, zonder onderscheid, of het gaat om een bestuurder van een motorvoertuig, een voetganger of een fietser.

Het hangt dus van het toeval af of politieagenten fietsers of voetgangers bekeuren die het rode licht negeren bij driekleurige verkeerslichten. Overtreders krijgen daarvoor een boete van 165 euro.

De nauwgezette naleving van het verkeersreglement door alle weggebruikers is uiteraard noodzakelijk, vooral omdat in de stad steeds vaker gekozen wordt voor de fiets als alternatief voor de auto. Ook al gaat het om dezelfde ernstige feiten waarvoor een bekeuring moet worden uitgeschreven, toch zijn de voetgangers en de fietsers er zich meestal niet van bewust dat ze bij overtredingen dezelfde geldboete riskeren. Omdat ze niet dezelfde schade aanrichten, vinden ze de opgelegde boete dan ook overdreven.

Mijnheer de staatssecretaris, vindt u niet dat het bedrag van de boetes moet worden herzien en dat er een duidelijk onderscheid moet worden gemaakt tussen de bestuurders van een motorvoertuig en de andere weggebruikers, temeer daar het overdreven bedrag leidt tot een zekere laksheid bij de politieagenten die, terecht, niet geneigd zijn de voetgangers en fietsers een dergelijke boete op te leggen?

Vindt u niet dat een meer aangepast bedrag een krachtiger en minder wisselvallig betugelingsbeleid mogelijk zou maken?

Dans certains cas, il existe pour les conducteurs automobiles une solution alternative à la perception de l'amende. Il s'agit d'une déchéance du droit de conduire de huit jours à cinq ans. Qu'en est-il pour les cyclistes et les piétons ? Y a-t-il également une solution alternative à l'amende ?

De nombreuses personnes sont très intéressées à connaître votre réponse.

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – Nous devons faire la distinction entre le conducteur d'un véhicule, motorisé ou non, qui brûle un feu rouge faisant partie de feux tricolores, un cycliste qui brûle un feu rouge destiné aux cyclistes et un piéton qui brûle un feu rouge pour piétons.

Le piéton qui brûle un feu rouge à un passage pour piétons commet une infraction du premier degré, passible de 55 euros d'amende. Le cycliste qui ne respecte pas le feu rouge pour cyclistes sera également punissable d'une amende de 55 euros, et non de 165 euros comme vous le disiez. Reste le cas de l'automobiliste ou du cycliste qui brûle un feu rouge à un carrefour doté de feux tricolores ; cette infraction donnera lieu, en effet, à la perception immédiate de 165 euros.

Il est hors de doute que brûler un feu rouge constitue un comportement dangereux dont les conséquences peuvent être extrêmement graves, certainement dans le cas d'un automobiliste vis-à-vis des autres usagers, mais aussi dans le cas d'un cycliste qui se met lui-même en danger. On pourrait certes affirmer que la dangerosité n'est pas la même entre un automobiliste brûlant un feu ou un cycliste. L'agent verbalisateur peut tenir compte des circonstances et éventuellement du type d'usager contrevenant.

De toute façon, il est très important de maintenir un signal fort, d'autant que le Code de la route permet d'autoriser les cyclistes à franchir un feu rouge, sous certaines conditions et moyennant une signalisation adéquate. Il faut éviter que, dans l'esprit de ces usagers, le franchissement d'un feu rouge ne devienne la règle.

Une infraction du troisième degré donne lieu, en règle générale, à une perception immédiate, ce qui exclut une déchéance prononcée par le juge. Pour un cycliste, une alternative à l'amende pourrait être un cours éducatif, pratique déjà mise en place par certains parquets.

M. Gérard Deprez (MR). – Je remercie le secrétaire d'État de sa réponse.

J'aimerais poser une question subsidiaire. Si un piéton franchit un feu rouge pour piétons ou un cycliste, un feu rouge pour cyclistes, ils le font généralement après avoir constaté l'absence de danger.

Pour les cyclistes qui franchissent un feu tricolore au rouge, il s'agit d'une infraction du troisième degré, comme vous l'avez dit. Les cyclistes peuvent alors se voir imposer une amende de 165 euros.

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – Franchir un feu cycliste rouge est passible d'une amende de 55 euros. S'il s'agit d'un feu tricolore qui est passé au rouge, le cycliste risque une amende de 165 euros, comme un

In sommige gevallen is er voor de automobilisten een alternatieve oplossing voor de inning mogelijk, namelijk het verval van het recht tot besturen voor een periode van acht dagen tot vijf jaar. Hoe zit dat met de fietsers en voetgangers? Is er ook voor hen een alternatieve oplossing voorhanden?

Heel wat mensen zijn geïnteresseerd in uw antwoord.

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *We moeten een onderscheid maken tussen de bestuurder van een voertuig, al dan niet gemotoriseerd, die het rood licht van een driekleurig verkeerslicht negeert, een fietser die door een rood licht voor fietsers rijdt en een voetganger die door het rood licht voor voetgangers heen stapt.*

Een voetganger die door het rode licht stapt op een oversteekplaats voor voetgangers begaat een overtreding van de eerste graad, beboetbaar met 55 euro. De fietser die het rode licht voor fietsers negeert, riskeert eveneens een boete van 55 euro, maar niet van 165 euro zoals u beweert. Wanneer een automobilist of fietser aan een kruispunt met driekleurige verkeerslichten door het rood licht rijdt, krijgt hij inderdaad een voorstel tot onmiddellijke inning van 165 euro.

Door het rode licht rijden is zeker gevaarlijk en de gevolgen kunnen bijzonder ernstig zijn, vooral als het gaat om een autobestuurder ten opzichte van andere weggebruikers, maar ook in het geval van een fietser die zichzelf in gevaar brengt. Er is uiteraard meer gevaar wanneer een auto een rood licht negeert dan wanneer een fietser dat doet. De verbaliserende agent kan rekening houden met de omstandigheden en eventueel met de overtreder-weggebruiker.

Er moet in elk geval een sterk signaal blijven, vooral omdat het verkeersreglement fietsers toestaat in bepaalde omstandigheden en bij de juiste wegbebakening door rood te rijden. Men moet voorkomen dat het negeren van het rode licht bij fietsers de regel wordt.

Een overtreding van de derde graad wordt meestal afgehandeld met een onmiddellijke inning. Dat houdt in dat de rechter geen verval van het recht tot besturen meer kan uitspreken. Voor de fietser kan een vormingscursus een alternatief zijn voor de geldboete. Sommige parketten passen dit systeem al toe.

De heer Gérard Deprez (MR). – *Ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord.*

Ik heb nog een bijkomende vraag. Als een voetganger een rood licht voor voetgangers negeert of een fietser een rood licht voor fietsers, dan is dat meestal nadat ze vastgesteld hebben dat er geen gevaar is.

De fietsers die de rode fase van een driekleurig verkeerslicht negeren, begaan inderdaad een overtreding van de derde graad. Ze kunnen dus een boete van 165 euro krijgen.

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Door een rood fietslicht rijden is beboetbaar met 55 euro. Als het gaat om een driekleurig verkeerslicht dat op rood is gesprongen, riskeert de fietser een boete van 165 euro, net als de*

automobiliste. Je pense que cette disposition doit rester telle quelle, d'autant plus que l'on vient d'instaurer la possibilité du fameux « tourne-à-droite » qui a déjà suscité un large débat en termes de sécurité routière.

Il est vrai aussi que, dans des conditions normales, un cycliste ne se mettra pas lui-même en danger.

M. Gérard Deprez (MR). – C'est à la suite de l'expérience vécue par deux cyclistes que cette question a été posée.

Les cyclistes disent qu'ils ont une visibilité bien supérieure à celle des conducteurs de voiture pour estimer les risques lorsqu'ils décident de franchir un feu rouge. Mais, même en l'absence de risque, les cyclistes qui ne respectent pas un feu tricolore au rouge sont susceptibles de payer une amende de 165 euros.

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – Cela me semble logique, l'objectif étant aussi de protéger les cyclistes contre eux-mêmes.

En ville, la tentation est très forte... Les cyclistes se faufilent plus rapidement et franchissent plus facilement un feu rouge s'ils voient qu'il n'y a personne sur la route. Mais si un feu rouge a été placé à un endroit, c'est plus souvent pour protéger ceux qui doivent s'arrêter que parce qu'ils pourraient eux-mêmes représenter un danger pour les autres.

Si l'on franchit un feu rouge cycliste ou un feu rouge pour piétons, l'amende doit être la même, à savoir 55 euros. Pour les feux tricolores, cependant, l'amende doit rester à 165 euros, sauf en cas de possibilité du « tourne-à-droite ».

M. Gérard Deprez (MR). – Par ailleurs, si j'ai bien compris, un certain nombre de parquets offrent déjà une alternative au paiement de l'amende.

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – Cela dépend de chaque parquet, mais ils sont déjà nombreux à proposer des cours. On devrait peut-être inciter tous les parquets à agir en ce sens afin de donner une dimension éducative à la sanction.

Demande d'explications de M. Jan Roegiers au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les amendes de roulage pour les étrangers» (n° 5-4205)

M. Jan Roegiers (sp.a). – *Ces cinq dernières années, le nombre d'étrangers sanctionnés par une amende de roulage a augmenté de non moins de 150%. C'est ce que vient d'annoncer l'association d'automobilistes Touring.*

Dans son communiqué de presse, cette organisation met également en exergue la discrimination dont sont victimes les contrevenants belges. En effet, en cas d'infraction du quatrième degré, les Belges doivent comparaitre immédiatement en justice, contrairement aux étrangers. Selon Touring, les amendes reviennent ainsi 60 euros moins cher

automobilist. Deze bepalingen moeten blijven zoals ze zijn, vooral nu de fietsers rechtsaf door rood mogen rijden, wat al een ruim debat op gang heeft gebracht over de verkeersveiligheid.

In normale omstandigheden zal een fietser zichzelf inderdaad niet in gevaar brengen.

De heer Gérard Deprez (MR). – *Ik heb deze vraag gesteld op grond van de ervaringen van twee fietsers.*

Fietsers beweren dat ze een veel grotere zichtbaarheid hebben dan de autobestuurders om de risico's bij het negeren van het rood licht in te schatten. Maar zelfs als er geen gevaar is, moeten fietsers die de driekleurige verkeerslichten niet respecteren een boete van 165 euro kunnen krijgen.

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Dat lijkt me logisch, want het is ook de bedoeling de fietsers tegen zichzelf te beschermen.*

In de stad is de verleiding groot. Fietsers kronkelen sneller door het verkeer en rijden gemakkelijker door het rode licht als ze zien dat er niemand op de weg is. Als er ergens een rood licht geplaatst wordt, dan is dat vaak om degenen te beschermen die moeten stoppen omdat zij voor de anderen een gevaar op de weg kunnen zijn.

De boete voor een fietser of een voetganger voor het negeren van het rode licht moet dezelfde zijn, namelijk 55 euro. Voor het negeren van de driekleurige verkeerslichten moet de bekeuring echter 165 euro blijven, behalve wanneer de fietser de mogelijkheid heeft om rechtsaf door het rood te rijden.

De heer Gérard Deprez (MR). – *Als ik het goed heb begrepen, zijn er al parketten die een alternatief voor de geldboete voorstellen.*

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Dat hangt af van het parket, maar er zijn er al veel die een cursus voorstellen. Misschien moet men alle parketten ertoe aanzetten op die manier te reageren, zodat de straf een opvoedende dimensie krijgt.*

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de verkeersboetes voor buitenlanders» (nr. 5-4205)

De heer Jan Roegiers (sp.a). – *De voorbije vijf jaar steeg het aantal buitenlanders dat in België een verkeersboete kreeg met maar liefst 150%. Dat blijkt uit cijfers die de automobilistenvereniging Touring onlangs uitbracht.*

Die organisatie wees in haar persbericht daarover ook op een opmerkelijke discriminatie van Belgische verkeersovertreders tegenover buitenlandse. Immers, bij een overtreding van de vierde graad moeten Belgen meteen voor de rechtbank verschijnen. Dat is niet het geval voor buitenlanders. Volgens Touring kosten de boetes op die manier 60 euro minder aan

aux étrangers qu'aux Belges. Les étrangers ne doivent en outre pas contribuer au Fonds commun de garantie automobile (FCGA) et ne s'exposent pas à un retrait de permis.

La perception des amendes infligées aux étrangers est en outre toujours très difficile en raison de l'absence d'une bonne collaboration internationale. En organisant des contrôles ciblés aux entrées et sorties d'Anvers, la police anversoise a en tout cas donné le signal que même les automobilistes avec une plaque minéralogique étrangère doivent payer leurs amendes. Mais le fond du problème n'est pas pour autant résolu.

L'information de Touring quant à une discrimination des automobilistes belges pour les infractions du quatrième degré est-elle exacte ? Quelles mesures le secrétaire d'État prendra-t-il pour remédier à cette discrimination et quelle échéance se fixe-t-il ?

Quelles mesures supplémentaires prendra-t-il pour inciter les conducteurs étrangers qui commettent des infractions dans notre pays à payer leurs amendes ? Quels accords ou directives existe-t-il à ce sujet au niveau européen ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles.
– *L'arrêté royal du 22 décembre 2003 relatif à la perception et la consignation d'une somme lors de la constatation des infractions relatives à la loi sur la police de la circulation routière exclut une perception immédiate pour une infraction du quatrième degré lorsque le contrevenant habite en Belgique ou y a sa résidence fixe. Celui-ci est cité en justice. Il se voit infliger une amende de 240 à 3 000 euros et une déchéance de huit jours à cinq ans, à moins que le juge n'estime, en motivant expressément sa décision, que la déchéance n'est pas nécessaire. À cette amende s'ajoute la contribution au Fonds commun de garantie automobile de 150 euros et les frais de justice. Si les contrevenants sont étrangers, l'amende peut par contre être perçue immédiatement en cas d'infraction du quatrième degré.*

L'article 3 de cet arrêté royal prévoit qu'une infraction du quatrième degré peut donner lieu à une amende de 330 euros. Autrement dit, le contrevenant paiera aisément 400 euros, à savoir le montant de l'amende, la contribution ainsi que les frais, et il s'expose même à une déchéance alors qu'un conducteur étranger s'en sort avec l'amende de 330 euros.

Tout n'est cependant blanc ou noir et un étranger peut éventuellement être cité en justice pour une infraction du quatrième degré et il encourt donc également une amende plus élevée. En outre, le juge peut toujours tenir compte de circonstances atténuantes et réduire l'amende minimale de 240 euros sans que l'amende puisse retomber en dessous d'un euro.

Le retrait immédiat du permis de conduire vaut également pour les étrangers. Ceux-ci encourt donc un retrait immédiat de leur permis, étant entendu qu'il doit leur être remis lorsqu'ils quittent le territoire belge. Le retrait reste valable pendant toute la durée du séjour en Belgique.

J'ai chargé mon administration de modifier l'arrêté susmentionné pour augmenter la somme à payer par des contrevenants étrangers en cas d'infraction du quatrième

buitenlanders dan aan Belgen. Bovendien moeten zij ook niet bijdragen aan het slachtofferfonds en riskeren ze geen intrekking van hun rijbewijs.

Ook het innen van openstaande boetes van buitenlanders verloopt nog steeds erg moeizaam door het ontbreken van een goede internationale samenwerking. Met enkele gerichte controles op in- en uitvalswegen gaf de Antwerpse politie de voorbije maanden alvast het signaal dat ook automobilisten met een buitenlandse nummerplaat hun boetes moeten betalen. Maar dat is geen oplossing ten gronde.

Is de informatie van Touring juist, die stelt dat Belgische verkeersovertreders gediscrimineerd worden ten opzichte van buitenlanders bij overtredingen van de vierde graad? Welke maatregelen zal de staatssecretaris eventueel nemen om die discriminatie weg te werken en welke timing staat hem daarbij voor ogen? Welke bijkomende maatregelen gaat hij nemen om buitenlandse chauffeurs die in ons land verkeersovertredingen begaan, ertoe aan te zetten hun boetes toch te betalen? Welke afspraken of richtlijnen bestaan daarover op Europees niveau?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.
– Het koninklijk besluit van 22 december 2003 betreffende de inning en de consignatie van een som bij de vaststelling van de overtredingen van de wet betreffende de politie over het wegverkeer sluit een onmiddellijke inning uit voor een overtreding van de vierde graad indien de overtreder in België woont of er een vaste verblijfplaats heeft. Overtreders met een woon- of vaste verblijfplaats in België worden voor een vierdegraadsovertreding gedagvaard. Ze krijgen een geldboete van 240 tot 3000 euro opgelegd en een vervallenverklaring van acht dagen tot vijf jaar, tenzij de rechter uitdrukkelijk motiveert waarom er geen vervallenverklaring nodig is. Bovenop die geldboete komt nog de bijdrage van 150 euro voor het slachtofferfonds en de gerechtskosten. Bij buitenlandse overtreders kan de boete wel onmiddellijk worden geïnd bij een overtreding van de vierde graad.

Artikel 3 van het genoemde koninklijk besluit bepaalt dat een vierdegraadsovertreding beboet kan worden met een som van 330 euro. Dat betekent dat een overtreder voor een vierdegraadsovertreding al snel 400 euro betaalt, namelijk de boete, samen met de bijdrage en de kosten, en zelfs een vervallenverklaring riskeert, daar waar een buitenlander er met het betalen van een som van 330 euro mee wegstapt.

Dit zwart-witverhaal moet wel worden genuanceerd omdat een buitenlander eveneens kan worden gedagvaard naar aanleiding van een vierdegraadsovertreding en hij dus ook een hogere boete riskeert. Bovendien kan de rechter rekening houden met verzachtende omstandigheden en kan hij zodoende de minimumboete van 240 euro verminderen, zonder dat ze minder dan één euro mag bedragen.

De onmiddellijke intrekking van het rijbewijs geldt evenzeer voor buitenlandse overtreders. Buitenlanders riskeren dus ook een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs met dien verstande dat het hen moet worden teruggegeven wanneer ze het Belgisch grondgebied verlaten. Bij onmiddellijke intrekking van het rijbewijs geldt de intrekking voor de hele

degré. L'objectif est de faire entrer l'arrêté en vigueur en 2014.

De nombreux États européens, dont la Belgique, insistent auprès de la Commission européenne pour que la perception des amendes puisse être transfrontalière. La décision-cadre concernant l'application du principe de reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires offre aux États membres la possibilité de mettre plus facilement à exécution des sanctions infligées à l'étranger.

Mon administration discute actuellement avec la Justice pour vérifier les possibilités qu'offre la décision-cadre. J'attends par ailleurs des initiatives au niveau européen car l'impunité n'est pas admissible eu égard à la directive sur les poursuites transfrontalières de l'UE.

M. Jan Roegiers (sp.a). – *Si la présentation peut paraître un peu manichéenne, le secrétaire d'État confirme bien qu'on fait une distinction entre les Belges et les étrangers. Il a évoqué dans sa réponse diverses situations où le contrevenant est pris en flagrant délit. Le secrétaire d'État prépare une modification législative et il a raison. Le fait est que parmi les automobilistes qui ne sont pas immobilisés et priés de payer une amende sur-le-champ, il y a des étrangers. Certes, on peut les citer au tribunal, mais je suppose – je m'enquerrai des chiffres – que la plupart d'entre eux ne comparaitront pas.*

En ce qui concerne la perception transfrontalière des amendes, le secrétaire d'État et ses prédécesseurs ont déjà pris diverses initiatives au Conseil européen des ministres des Transports, mais il semble que le dossier n'avance pas, ce qui suscite une impression d'impunité et le sentiment que les Belges sont discriminés. J'espère qu'on va progresser, ce qui dissipera le sentiment d'injustice.

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles. – *La mise en œuvre des directives sur les poursuites transfrontalières facilite déjà les échanges d'informations avec la France et les Pays-Bas. Ils vont s'étendre à l'échelon européen. Je suis tout à fait d'accord avec les propos de M. Roegiers. Il est inadmissible que subsistent des éléments discriminatoires et que les gens aient l'impression que les étrangers demeurent impunis ; toutefois, grâce aux réglementations européennes, les choses évoluent dans le bon sens, vers moins d'impunité. Même si ce n'est pas encore assez vite ni assez loin, nous progressons.*

verblijfsduur.

Ik heb mijn administratie de opdracht gegeven om het genoemde koninklijk besluit te wijzigen door de som te verhogen die bij buitenlandse overtreeders voor een vierdegraadsovertreding kan worden geïnd. De bedoeling is dat het besluit voor 2014 in werking kan treden.

Veel Europese lidstaten, waaronder België, dringen er bij de Europese Commissie op aan dat de boetes grensoverschrijdend zouden kunnen worden geïnd. Het kaderbesluit inzake de toepassing van het beginsel van wederzijdse erkenning op geldelijke sancties biedt de lidstaten de mogelijkheid om sancties uit het buitenland gemakkelijker ten uitvoer te leggen.

Mijn administratie overlegt momenteel met Justitie om na te gaan wat er binnen de grenzen van dat kaderbesluit mogelijk is. Ook verwacht ik initiatieven op Europees niveau omdat straffeloosheid niet kan worden getolereerd binnen de *cross border enforcement*-richtlijn van de EU.

De heer Jan Roegiers (sp.a). – Het verhaal mag dan een beetje zwart-wit zijn, de staatssecretaris bevestigt wel dat er een verschil is tussen Belgen en buitenlanders. In zijn antwoord verwees hij nogal veel naar situaties waarbij de overtreder op heterdaad wordt betrapt. De staatssecretaris werkt aan wetgeving ter zake, en dat is goed. Het is natuurlijk een feit dat niet alle mensen onmiddellijk staande worden gehouden om hun boete te betalen en daar zitten ook buitenlanders bij. Laten we eerlijk zijn, we kunnen die dan wel dagvaarden, maar ik vermoed – ik zal de cijfers opvragen – dat niet zoveel van hen ook effectief hier zullen verschijnen.

Inzake het grensoverschrijdend innen van boetes hebben de staatssecretaris en zijn voorganger al verscheidene keren een demarche gedaan op de Europese Raad van Ministers van Transport, maar blijkbaar komt er geen schot in de zaak. Op die manier krijgen we straffeloosheid en het gevoel dat Belgen worden gediscrimineerd. Ik hoop dat er in de toekomst vooruitgang wordt geboekt zodat ook het terechte onrechtvaardigheidsgevoel weggenomen wordt.

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Door de toepassing van de *cross-border regulations* maken we alvast de uitwisseling van informatie met Frankrijk en Nederland gemakkelijker. Hetzelfde zal op Europees niveau gebeuren. Ik ben het helemaal eens met wat de heer Roegiers zegt. Het blijft onaanvaardbaar dat er nog punten van discriminatie zijn, dat mensen het gevoel hebben dat buitenlanders onbestraft kunnen blijven, maar dankzij de Europese regelgevingen gaat het de goede richting uit, met steeds minder straffeloosheid. Het gaat nog niet ver en vlug genoeg, maar er is vooruitgang.

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'impact du bruit des avions sur la santé publique» (n° 5-4083)

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Le secrétaire d'État connaît mes préoccupations et sait aussi que les avions rejettent de très nombreuses substances nocives et sont très bruyants. Des rapports, entre autres de Lieven Annemans, économiste de la santé, démontrent ce que cela coûte à la société.*

Je suis à la recherche d'alliés en vue d'obliger l'industrie aéronautique à prendre plus de responsabilités en matière de santé. D'autres secteurs économiques sont responsabilisés lorsqu'il est question des effets négatifs de rejets et du bruit sur l'environnement et la santé, mais, selon moi, c'est beaucoup moins souvent le cas pour l'industrie aéronautique. J'aimerais savoir ce que le secrétaire d'État peut faire à cet égard ou s'il veut être mon allié.

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles. – *La question a essentiellement trait à des aspects de la santé publique. Je l'ai dès lors transmise à la ministre Onkelinx.*

Je peux dire ce qui suit dans le cadre de mes compétences. J'attire l'attention sur le fait que l'on examine au niveau européen une proposition de modification de la directive 2002/30 relative à des restrictions d'exploitation. Il est proposé de tenir compte autant que possible, dans le cadre de l'analyse coût-efficacité et de la pertinence des restrictions d'exploitation en matière de nuisances acoustiques, des aspects bruit et santé pour limiter au maximum les nuisances dans ces domaines.

Il s'agit concrètement de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union européenne, dans le cadre d'une approche équilibrée et abrogeant la directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil.

Il s'avère dont qu'une discussion est en cours au niveau européen pour faire face au problème. La Belgique suit ce dossier avec beaucoup d'attention et veut déposer sur la table les propositions nécessaires.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *J'estime que nous devons avoir le cran de réfléchir au rôle de l'aéroport de Zaventem, qui est mal situé, si près de Bruxelles.*

Mais je sais que la question est sensible et qu'elle est toujours immédiatement considérée d'un point de vue communautaire. Si l'on commence à parler de réduction, les Flamands vont immédiatement craindre que les avions ne se dirigent vers un aéroport wallon ...

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de gevolgen van vliegtuigeluid op de volksgezondheid» (nr. 5-4083)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – De staatssecretaris kent mijn bezorgdheid en weet ook dat vliegtuigen heel wat schadelijke stoffen uitstoten en veel lawaaihinder veroorzaken. Rapporten, onder meer van gezondheidseconoom Lieven Annemans, tonen aan hoeveel dat de samenleving kost.

Ik ben op zoek naar bondgenoten om de vliegtuigindustrie te verplichten meer verantwoordelijkheid op te nemen op het vlak van gezondheid. Andere economische sectoren worden wel geresponsabiliseerd als het gaat over de negatieve impact van uitstoot en lawaaihinder op het leefmilieu en de gezondheid, maar naar mijn oordeel gebeurt dat veel minder voor de luchtvaartindustrie. Ik had van de staatssecretaris dan ook graag vernomen wat hij ter zake kan doen en of hij mijn bondgenoot wil zijn.

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Voor een groot stuk gaat de vraag over aspecten van volksgezondheid. Ik heb de desbetreffende vragen dan ook naar minister Onkelinx doorgestuurd.

Wat mijn bevoegdheid betreft, kan ik volgend antwoord geven. Ik wil er de aandacht op vestigen dat er op Europees niveau een voorstel tot wijziging van de richtlijn 2002/30 inzake exploitatiebeperkingen wordt besproken. Zo wordt voorgesteld om in de analyse van de kosteneffectiviteit en de relevantie van exploitatiebeperkingen inzake geluidshinder, zoveel mogelijk rekening te houden met de aspecten geluid en gezondheid om de hinder op die gebieden maximaal te beperken.

Het gaat dus concreet over het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op EU-luchthavens in het kader van een evenwichtige aanpak, en tot intrekking van Richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad.

Daaruit blijkt dus wel dat er op Europees niveau een discussie aan de gang is om het probleem aan te pakken. België volgt die zaak met veel aandacht en wil daarvoor ook de nodige voorstellen op tafel leggen.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Ik ben van oordeel dat we het lef moeten hebben om na te denken over de rol van de luchthaven van Zaventem, die nu eenmaal slecht gelegen is, zo dicht bij Brussel.

Ik ben me er echter van bewust dat de kwestie gevoelig ligt en dat ze altijd onmiddellijk vanuit communautair oogpunt wordt bekeken. Als het woord afslanking valt, dan gaan Vlamingen meteen vrezzen dat de vliegtuigen naar een luchthaven in Wallonië gaan uitwijken ...

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – Et à l'inverse, les francophones réagissent vite négativement lorsque Zaventem est évoqué dans les médias.

M. Bert Anciaux (sp.a). – Il est question ici de nuisances sonores et de rejets dus aux avions ; nous devons attaquer le problème à la source, c'est-à-dire l'avion lui-même.

Demande d'explications de Mme Marie Arena au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le nouveau plan de survol de Bruxelles» (n° 5-4217)

Mme Marie Arena (PS). – Je rejoins mon collègue Bert Anciaux au sujet de l'alternative visant à améliorer les qualités techniques des avions et les exigences en matière de qualité sonore et de pollution par le kérosène.

Il conviendra en effet d'améliorer cet aspect-là. Les constructeurs eux-mêmes y sont attentifs.

Par le biais de la norme, on pourrait peut-être accélérer un certain nombre de choses, mais cela ne pourra se faire qu'au niveau européen car les aéroports belges ne sont pas les seuls concernés.

Bert Anciaux l'a dit, l'aéroport de Zaventem est un aéroport particulier, parce qu'il est extrêmement urbain. Les nuisances qu'il peut produire touchent des populations très importantes. Nul n'a envie de voir cet aéroport disparaître compte tenu de sa situation par rapport à Bruxelles et du rayonnement international de cette ville, mais l'équilibre entre les richesses et les avantages qu'il génère et les nuisances qu'il occasionne reste à trouver.

Nous avons récemment été interpellés par des citoyens bruxellois qui sont aujourd'hui à nouveau aux prises avec ces nuisances.

La question des nuisances se pose à divers niveaux.

Premièrement, serait-il possible d'envisager le rejet de l'élargissement du corridor de survol du canal lié à l'autorisation apparemment actuellement accordée aux avions d'amorcer un virage au niveau de Bruxelles Sud ?

Cette question est extrêmement technique mais j'aimerais toutefois savoir si cette solution représente des risques en termes de sécurité.

Deuxièmement, par rapport aux normes de vent actuellement en vigueur, existe-t-il une évaluation des incidences de bruit et de pollution par le kérosène dont pourrait souffrir la population ? Dispose-t-on d'indicateurs à ce sujet ? Il serait en effet préférable de disposer de telles évaluations plutôt que de réagir à l'impulsion. Aujourd'hui, certains groupes d'habitants sont parfois à l'origine de plaintes collectives. Serait-il possible de procéder à des évaluations plus objectives ? Nous sommes parfois face à un phénomène nimby. Ce sont souvent ceux qui se plaignent le plus qui prennent l'avion le plus souvent. Peut-être conviendrait-il

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – En omgekeerd reageert men ook aan Franstalige kant vlug negatief als Zaventem in het nieuws komt.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Waar het over gaat is, dat de lawaaihinder en de uitstoot waar de vliegtuigen voor zorgen, bij de bron moeten worden aangepakt, bij het vliegtuig zelf dus.

Vraag om uitleg van mevrouw Marie Arena aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het nieuwe vliegplan voor Brussel» (nr. 5-4217)

Mevrouw Marie Arena (PS). – Net als collega Anciaux meen ik dat de technische kwaliteiten van de vliegtuigen inzake geluid en vervuiling door de uitstoot van kerosine moeten worden verbeterd. De vliegtuigconstructeurs zelf besteden daar aandacht aan.

Een nieuwe norm zou een en ander kunnen verbeteren, maar die kan slechts op Europees niveau worden uitgevaardigd, want de Belgische luchthavens zijn niet als enige betrokken.

De luchthaven van Zaventem is bijzonder omdat ze in een zeer verstedelijkt gebied ligt. De mogelijke geluidshinder treft dan ook veel mensen. Gelet op haar ligging nabij Brussel en de internationale uitstraling van die stad wil niemand dat de luchthaven verdwijnt. Wel moeten we blijven zoeken naar een evenwicht tussen de voordelen en de rijkdom die de luchthaven genereert en de overlast die ze veroorzaakt.

Ik ben onlangs aangesproken door Brusselaars die opnieuw met overlast kampen.

Er rijzen verschillende vragen met betrekking tot de overlast.

Ten eerste, is het mogelijk om de verbreding van de kanaalroute te verwerpen? Die is gekoppeld aan de toestemming die de vliegtuigen blijkbaar hebben gekregen om een bocht te nemen ter hoogte van Brussel-Zuid. Die vraag is zeer technisch, maar ik wil weten of die oplossing veiligheidsrisico's inhoudt.

Ten tweede, wordt er in het licht van de thans geldende windnormen een evaluatie gemaakt van de mogelijke gevolgen voor de bevolking op het vlak van geluidsoverlast en kerosinevervuiling? Zijn er indicatoren beschikbaar? Het is immers beter over dergelijke evaluaties te beschikken dan impulsief te reageren. Nu liggen bepaalde bewonersgroepen aan de basis van collectieve klachten. Is het niet mogelijk meer objectieve evaluaties uit te werken? We worden soms geconfronteerd met het nimby-syndroom, waarbij diegenen die het vaakst het vliegtuig nemen ook de grootste klagers zijn. Misschien moet dat fenomeen eens onder de loep worden genomen.

Ten derde, is het mogelijk te controleren of er effectief boetes worden opgelegd aan de vliegtuigen die de bestaande geluidsnormen niet naleven?

Ten vierde, is het mogelijk de vliegtuigen te bestraffen die de

d'évaluer le phénomène.

Troisièmement, pourrait-on vérifier l'application effective des amendes infligées aux avions qui ne respecteraient pas les normes de bruit telles qu'elles sont appliquées ?

Quatrièmement, pourrait-on envisager l'application effective des sanctions pour les avions ne respectant pas les corridors de vol qui leur sont imposés ?

Cinquièmement, pourrait-on prévoir la mise en place d'un organisme de contrôle indépendant ayant pour mission de veiller au respect effectif des réglementations existantes ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – Il semble y avoir une confusion entre les routes effectivement suivies. Il faut bien différencier la route delta des routes du canal et du ring.

La route delta passe par Molenbeek, Anderlecht, Forest et Uccle. Elle est utilisée de jour par quelques avions gros porteurs entre six heures et vingt-trois heures en direction du sud-est.

La route du ring est une route vers l'ouest. Elle est utilisée exclusivement du lundi au vendredi en journée et de nuit par les avions avec un quota de bruit supérieur à quatre.

La route du canal n'est utilisée que le samedi et le dimanche en journée et de nuit par les avions avec un quota de bruit inférieur à quatre.

La mise en œuvre progressive des accords aéroportuaires induira la suppression de la route delta. Dès le 6 février 2014, les avions suivront intégralement la route du canal jusqu'à Ittre selon la trajectoire suivante : Diegem, virage à gauche rue de Cureghem et rue du Witloof à Haren, zone SNCB entretien des voies au Pré aux Oies, gare de formation de Schaerbeek, usine d'incinération de Neder-Over-Heembeek, place de l'Yser, porte d'Anderlecht, porte de Ninove, Cureghem, gare TGV Midi, site du complexe de formation de Forest-Midi, gare de Forest, Bempt, usine électrique de Drogenbos, vers Ittre.

Les restrictions d'exploitation liées aux « nuits calmes » sont actuellement contenues dans l'article 7^{quater} de l'arrêté ministériel du 3 mai 2004 relatif à la gestion des nuisances sonores à l'aéroport de Bruxelles-National. Elles sont uniquement relatives aux décollages et à trois nuits par semaine, entre le vendredi et le lundi. Dans ce dossier, il s'agit de s'en tenir strictement aux accords jusqu'à leur complète exécution.

L'exécution des accords de 2008 et 2010 s'est faite en dégageant un compromis sur une base équilibrée où chaque partie doit supporter un certain degré de nuisances, que je ne sous-estime pas. Dans le tracé des nouvelles routes, il a été veillé à éviter autant que possible les zones densément peuplées, dans les limites du strict respect de ces accords. Cet élément est donc prioritaire pour moi.

Les normes de vent telles qu'elles ont été précisées visent surtout à une clarification et une stabilisation des procédures, au bénéfice des contrôleurs, des pilotes et des riverains, en reprenant dans les critères essentiels de choix des pistes les conditions météorologiques.

opgelegde routes niet volgen?

Ten vijfde, is het mogelijk een onafhankelijk controleorgaan op te richten dat moet toezien op de naleving van de bestaande regels?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Blijkbaar bestaat er verwarring over welke routes effectief worden gebruikt. Er moet een duidelijk onderscheid worden gemaakt tussen de deltaroute enerzijds en de kanaal- en Ringroutes anderzijds.

De deltaroute gaat over Molenbeek, Anderlecht, Vorst en Ukkel. Ze wordt overdag tussen 6 en 23 uur gebruikt door jumbojets die in zuidwestelijke richting vliegen.

De Ringroute gaat naar het westen. Ze wordt uitsluitend van maandag tot vrijdag overdag en 's nachts gebruikt door vliegtuigen met een geluidshoeveelheid hoger dan vier.

De kanaalroute wordt alleen op zaterdag en zondag overdag en 's nachts gebruikt door vliegtuigen met een geluidshoeveelheid lager dan vier.

Met de geleidelijke implementatie van de luchthavenakkoorden zal de deltaroute verdwijnen. Vanaf 6 februari 2014 zullen alle vliegtuigen de kanaalroute volgen tot in Ittre. Ze gaan via de volgende route: Diegem, bocht naar links Kuregemstraat en Witloofstraat te Haren, onderhoudszone NMBS Ganzeweidestraat, rangeerstation Schaerbeek, verbrandingsoven Neder-Over-Heembeek, IJzerplein, Anderlechtsepoort, Ninoofsepoort, Kuregem, hst-station Brussel-Zuid, site van het rangeercomplex NMBS Vorst-Zuid, station van Vorst, Bempt, elektriciteitsfabriek Drogenbos, richting Ittre.

De beperkingen voor de "stille nachten" staan momenteel in artikel 7^{quater} van het ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende de lawaaihinder op de luchthaven Brussel-Nationaal. Ze gelden enkel voor de opstijgingen tijdens de drie nachten tussen vrijdag en maandag. Er moet strikt op worden toegezien dat deze akkoorden volledig ten uitvoer worden gelegd.

De akkoorden van 2008 en 2010 worden ten uitvoer gelegd op basis van een evenwichtig compromis. Daarbij moeten alle partijen een deel van de overlast dragen, wat ik niet onderschat. We hebben geprobeerd om te vermijden dat de nieuwe routes over dichtbevolkte gebieden gaan. Daarbij worden de akkoorden strikt nageleefd. Dat element heeft voor mij dus prioriteit.

De windnormen strekken er vooral toe de procedures te verduidelijken en vast te leggen ten voordele van de controleurs, de piloten en de omwonenden. Hierbij worden de meteorologische omstandigheden verwerkt in de criteria die de keuze van de banen bepalen.

De norm van 7 knopen rugwind, die momenteel ophef

La norme de sept nœuds de vent arrière qui a suscité une polémique récente date de 2005. Elle s'inscrit également dans l'exécution des accords pris en Conseil des ministres.

Il n'y a aucune norme de douze nœuds. Simplement, si dans les deux minutes nécessaires au calcul de la norme de sept nœuds se produit une rafale de trois secondes de douze nœuds, il faut changer de piste. Autrefois, ce n'était pas le cas. Un nouveau paramètre est donc pris en considération pour l'élaboration de la norme des vents afin d'accroître la sécurité, mais certains n'ont pas envie de l'entendre.

En 2013, plusieurs procès-verbaux ont été rédigés et transmis au parquet pour des infractions à la réglementation aéronautique relative aux normes de bruit et aux créneaux horaires. Les dossiers classés sans suite par le procureur du roi pour des motifs étrangers aux éléments constitutifs de l'infraction feront l'objet d'une procédure d'amende administrative.

La création d'une autorité de contrôle des procédures aéronautiques de l'aéroport de Bruxelles national, telle que prévue dans l'accord de gouvernement, est toujours à l'ordre du jour ; ce sera ma priorité pour 2014. Il s'agit d'une des étapes finales et nécessaires pour stabiliser définitivement ce dossier. Il était indispensable de finaliser les étapes précédentes avant de concrétiser celle-ci.

Mme Marie Arena (PS). – Les dossiers ont-ils été classés sans suite pour une question de procédure ou pour un autre motif ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – Ce ne sont pas les éléments constitutifs de l'infraction qui ont justifié le classement sans suite.

Demande d'explications de M. François Bellot au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les opérations de contrôle visant les camions» (n° 5-4225)

M. François Bellot (MR). – La police fédérale a effectué, le lundi 22 octobre une opération de contrôle de l'arrimage et de la surcharge des camions, et a encore mené depuis lors une autre opération de ce type. Les résultats sont inquiétants. Sur les 194 véhicules contrôlés, 173 infractions ont été constatées. Près de 90% des camions contrôlés étaient donc en infraction. Pour la grande majorité de ces véhicules, il s'agissait d'une infraction d'arrimage.

Les accidents et pertes de chargement dus à un défaut d'arrimage ne sont pas rares sur nos routes ; il suffit de considérer leur fréquence au carrefour Léonard. Nous connaissons tous leurs lourdes conséquences en termes de sécurité routière et de mobilité, voire d'immobilité quand un accident survient.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous m'apporter plus de précisions sur la coordination des contrôles effectués par la police fédérale et ceux organisés par le SPF Transport et mobilité ? Comment les tâches sont-elles réparties entre les

veroorzaakt, dateert van 2005 en past ook in de uitvoering van de akkoorden die in de Ministerraad zijn gesloten.

Er bestaat geen norm van 12 knopen. Indien er in de twee minuten die nodig zijn om de norm van 7 knopen te berekenen gedurende drie seconden een rukwind is van 12 knopen, dan moet van baan worden veranderd. Dat was vroeger niet zo. Bij de uitwerking van de windnorm wordt dus met een nieuwe parameter rekening gehouden, teneinde de veiligheid te verhogen. Niet iedereen wil dat begrijpen.

In 2013 werden meerdere processen-verbaal opgesteld en aan het parket overgezonden voor inbreuken op de luchtvaartregels inzake de geluidsnormen en de slots. Voor de dossiers die door de procureur des Konings worden geseponneerd om redenen die niets te maken hebben met de constitutieve elementen van het misdrijf zal een administratieve procedure worden opgestart.

De oprichting van een controleorgaan voor de luchtvaartprocedures van de luchthaven Brussel-Nationaal staat in het regeerakkoord en is ook mijn prioriteit voor 2014. Het is een van de laatste en noodzakelijke stappen om dit dossier definitief te stabiliseren. Wel moesten eerst alle voorgaande fasen worden afgerond.

Mevrouw Marie Arena (PS). – Werden de dossiers geseponneerd om procedureredenen of om andere ?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Ze werden alleszins niet geseponneerd omdat de constitutieve elementen niet verenigd waren.

Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de controleacties op het vrachtvervoer» (nr. 5-4225)

De heer François Bellot (MR). – De federale wegpolitie controleerde op maandag 22 oktober de ladingzekering en overbelasting bij vrachtwagens en sedertdien werd nog zo'n controleactie uitgevoerd. De resultaten zijn verontrustend. Er werden 173 inbreuken vastgesteld bij de 194 gecontroleerde voertuigen. Bijna 90% van de vrachtwagens waren dus niet in orde. Bij een grote meerderheid daarvan schortte er iets aan de ladingzekering.

Ongevallen en ladingverlies die te wijten zijn aan het slecht of niet vastmaken van de lading zijn op onze wegen geen zeldzaamheid; alleen al op het Leonardkruispunt komt het vaak voor. De zware gevolgen voor de verkeersveiligheid en voor de mobiliteit wanneer er een ongeval gebeurt, zijn bekend.

Kan de staatssecretaris meer uitleg geven over de coördinatie van de door de federale politie en door de FOD Mobiliteit en Vervoer uitgevoerde controles? Hoe worden de taken tussen die twee diensten verdeeld? Op welke doelgroepen worden de

deux départements ? Comment ces contrôles sont-ils ciblés ? Ont-ils lieu régulièrement ? Envisagez-vous de les renforcer ?

Comment expliquer ce taux de 90% de camions en infraction ? Quelle est l'évolution de leur nombre au cours des trois dernières années ? Les résultats des années précédentes sont-ils aussi inquiétants ? Y a-t-il une évolution des types d'infraction rencontrés : défaut d'arrimage, surcharge, infraction de tachygraphe ?

Quelle est la proportion de véhicules immatriculés à l'étranger dans le nombre d'infractions constatées ?

Envisagez-vous des mesures spécifiques pour améliorer la situation ?

Au regard de ces chiffres, pensez-vous que les sanctions soient adaptées ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – En réponse à votre première question, je préciserai que la collaboration entre les divers services chargés du contrôle du transport routier est établie par le plan d'actions relatif à la collaboration entre les différents services de contrôle en vue d'une coordination des contrôles. Il a été établi en 2001 et modifié en 2006. Les membres de ce plan d'action sont la police fédérale, la police locale, les Douanes et Accises, le Contrôle des lois sociales, le SPF Emploi, Travail et Concertation sociale, l'Inspection sociale du SPF Sécurité sociale, les services d'inspection de l'ONSS et les services d'inspection de la DG Environnement du SPF Santé.

Depuis le mois de mai 2013, le comité directeur du plan d'action a souhaité ouvrir la collaboration à de nouveaux membres, l'ONEM, le *Vlaamse Belastingdienst*, la Police domaniale wallonne, ainsi que l'Unité de répression des pollutions. Il est à noter que le ministère public participe activement aux organes de ce plan d'action.

Il existe neuf cellules provinciales, présidées par un agent du SPF Mobilité et Transports, qui se réunissent trimestriellement. Chaque cellule est chargée d'organiser au minimum un contrôle coordonné par mois dans chaque province. Il y a donc au minimum 108 contrôles coordonnés par an auxquels participent les différents services mentionnés. Bien sûr, cela n'exclut pas d'autres contrôles qui pourraient se faire en commun, de façon appropriée entre le SPF et la police fédérale.

Toutes les compétences attribuées aux contrôleurs du transport routier du SPF Mobilité et Transports sont partagées avec les agents de la police fédérale et locale et des Douanes. Certaines le sont également avec les inspecteurs sociaux, comme le contrôle des temps de conduite et de repos, par exemple.

J'en viens à votre deuxième question. Je tiens à votre disposition la répartition des infractions par année. Vous constaterez qu'il est difficile de dégager une tendance au vu de ces chiffres et que l'on ne peut parler d'une aggravation de la situation.

En réponse à votre troisième question, je dirai qu'en ce qui concerne le rapport des contrôles effectués par nationalité du véhicule, ceux-ci oscillent entre 30 et 35% pour les véhicules

controles toegespitst? Grijpen ze geregeld plaats? Zullen ze nog worden opgevoerd?

Hoe kan het zeer hoge aantal overtredingen, namelijk 90%, verklaard worden? Wat is de evolutie van het aantal overtredingen in de voorbije drie jaar? Zijn de resultaten van de voorgaande jaren even verontrustend? Is er enige evolutie in het type van overtredingen: lading die slecht vastgemaakt is, vrachtwagen die overladen is, inbreuk op het gebruik van de tachograaf?

Wat is het aandeel van de buitenlandse voertuigen in het aantal vastgestelde overtredingen?

Overweegt de staatssecretaris specifieke maatregelen om de toestand te verbeteren?

Denkt hij dat de sancties aangepast zijn, gelet op het hoge aantal inbreuken?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *De samenwerking tussen de verschillende diensten die toezicht houden op het wegverkeer wordt geregeld door het actieplan betreffende de samenwerking tussen de verschillende controlediensten met het oog op de coördinatie van de controles, dat in 2001 werd opgesteld en in 2006 werd gewijzigd. Bij dit actieplan zijn betrokken: de federale politie, de lokale politie, Douane en Accijnzen, de Inspectie der Sociale Wetten, de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, de Sociale Inspectie van de FOD Sociale Zekerheid, de Inspectiedienst van de Rijksdienst voor Sociale Zekerheid en de inspectiediensten van de DG Milieu van de FOD Volksgezondheid.*

Sedert de maand maart 2013 werd die samenwerking verder opengesteld voor de RVA, de Vlaamse Belastingdienst, de Police Domaniale wallonne en de Unité de répression des pollutions. Het openbaar ministerie is ook actief binnen de organen van dit actieplan.

Er zijn negen provinciale cellen die worden voorgezeten door een vertegenwoordiger van de FOD Mobiliteit en Vervoer en die elk trimester samenkomen. Elke cel moet in elke provincie minstens één gecoördineerde controle organiseren per maand. Er zijn dus minstens 108 gecoördineerde controles per jaar waar de vermelde diensten aan meewerken. Dat sluit niet uit dat nog andere opportuun geachte controles gezamenlijk door de FOD en de federale politie worden uitgevoerd.

Alle bevoegdheden van de controleurs van het wegverkeer van de FOD Mobiliteit en Vervoer worden gedeeld met de leden van de federale en de lokale politie en van de Douane. Sommige worden ook gedeeld met de sociale inspecteurs, zoals de controle van de rij- en rusttijden.

Ik houd de cijfers van de inbreuken per jaar te uwer beschikking. U zult merken dat het moeilijk is om uit die cijfers een tendens af te leiden en dat er niet kan gesproken worden van een verslechtering van de toestand.

Wat het verslag van de controles per nationaliteit van het voertuig betreft, zien we dat het voor 30 tot 35% om Belgische voertuigen gaat en 65 tot 70% om niet-Belgische EU-voertuigen en 1 tot 2% om voertuigen van buiten de EU. De verhoudingen zijn precies dezelfde wat de vastgestelde

belges, 65 et 70% pour les véhicules non belges de l'Union européenne et 1 et 2% pour les véhicules hors Union européenne. Le rapport est exactement le même concernant les infractions constatées.

Quant à votre quatrième question, il est prévu, pour le début de l'année 2014, une augmentation forfaitaire de 10% du montant des perceptions immédiates, c'est-à-dire les amendes imposées le long de la route. Pour le reste, les amendes pénales prévues par les différentes législations laissent une marge de manœuvre suffisante à la Justice. Selon la législation actuelle, lorsque des infractions sont commises, les peines peuvent aller de 60 à 60 000 euros d'amendes et/ou de huit jours à un an d'emprisonnement, les peines pouvant être doublées en cas de récidive. Enfin, le service de contrôle est en train de recevoir des renforts humains à hauteur de quinze équivalents temps plein, ce qui permettra en outre d'intensifier la lutte contre la fraude. Une méthodologie est par ailleurs en cours d'élaboration, visant à cibler davantage les contrôles du transport routier sur la base d'un *risk rating* et permettant de focaliser les actions sur les transporteurs qui ne respectent pas suffisamment la réglementation, qui compromettent ainsi la sécurité des usagers de la route et qui créent évidemment de graves distorsions des conditions de concurrence dans ce secteur qui éprouve déjà bien des difficultés.

M. François Bellot (MR). – Le défaut d'arrimage semble être la deuxième cause d'accidents de poids lourds après l'endormissement des chauffeurs.

Je rappelle que le permis poids lourd comporte trois parties : la partie théorique, le stationnement et les manœuvres, et la partie arrimage, laquelle intervient pour 30% de la cotation.

Parmi les défauts d'arrimage, citons les pièces qui basculent ou la porte arrière du camion qui s'ouvre, provoquant la chute du chargement. Le grave accident qui vient de se produire était manifestement dû à un défaut d'arrimage.

Envisagez-vous de prendre des mesures particulières ou de mener des campagnes à cet égard ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – Je me renseignerai auprès de l'IBSR et de mon administration. Si ces informations se vérifient, j'examinerai l'opportunité de mener des actions spécifiques.

**Demande d'explications de
Mme Marie Arena au secrétaire d'État à
l'Environnement, à l'Énergie et à la
Mobilité, et aux Réformes institutionnelles
sur «le plan d'action et l'évaluation du
contrôle du commerce illégal de bois en
provenance de la République démocratique
du Congo» (n° 5-4339)**

Mme Marie Arena (PS). – En février dernier, je vous avais interpellé sur les mesures prises par la Belgique concernant le contrôle du commerce illégal du bois en provenance de la RDC.

inbreuken betreft.

Begin 2014 is een forfaitaire verhoging van de onmiddellijke inningen gepland, dat zijn de boetes die langs de weg worden opgelegd. De bij wet opgelegde strafboetes geven Justitie voldoende manoeuvreerruimte. Volgens de vigerende wetgeving kunnen de straffen in geval van overtredingen variëren van 60 tot 60 000 euro boete en/of een gevangenisstraf tussen acht dagen en een jaar. Die straffen kunnen verdubbeld worden in geval van recidive. De controledienst wordt versterkt met 15 voltijds equivalenten, zodat de fraudebestrijding nog kan worden opgedreven. Er wordt een methode van risk rating uitgewerkt om nog gerichtere controles te kunnen voeren in het wegverkeer en de acties te kunnen toespitsen op de transporteurs die de reglementering niet voldoende naleven. Ze brengen de verkeersveiligheid voor weggebruikers in gevaar en vervalsen de concurrentie binnen een sector die het al moeilijk genoeg heeft.

De heer François Bellot (MR). – Een slecht vastgemaakte lading schijnt de tweede oorzaak van ongevallen te zijn na het in slaap vallen van de chauffeur.

Het rijexamen voor vrachtwagenbestuurders omvat drie onderdelen: een theoretisch gedeelte, het parkeren en de manoeuvres, en de ladingzekering, die goed is voor 30% van de beoordeling.

Fouten inzake ladingzekering zijn bijvoorbeeld de vracht die kantelt, of de achterdeur die opengaat, waardoor de lading van de vrachtwagen valt. Een recent zwaar ongeval was duidelijk te wijten aan zo'n fout in de ladingzekering.

Zal de staatssecretaris bijzondere maatregelen nemen of campagnes voeren in dit verband?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Ik zal hierover informatie opvragen bij het BIVV en bij mijn administratie. Indien zij dit bevestigen, zal ik onderzoeken of het raadzaam is om specifieke acties te ondernemen.*

**Vraag om uitleg van mevrouw Marie Arena
aan de staatssecretaris voor Leefmilieu,
Energie en Mobiliteit, en voor
Staatshervorming over «het actieplan en de
evaluatie op de controle op de illegale
houthandel uit de Democratische
Republiek Congo» (nr. 5-4339)**

Mevrouw Marie Arena (PS). – *In februari laatstleden had ik de minister een vraag gesteld over de maatregelen die België had genomen inzake de illegale handel in hout uit de DRC.*

Uit de statistieken blijkt immers dat de haven van Antwerpen

En effet, les données statistiques montrent que le port d'Anvers est la porte d'entrée principale en Europe des bois en provenance de la RDC.

Le 3 mars 2013, une nouvelle législation européenne en la matière a vu le jour. Cette nouvelle loi sur le commerce du bois en Europe oblige le secteur européen du bois à prouver que le bois importé en Europe provient de coupes légales.

C'est pourquoi il est d'autant plus important que la Belgique se dote d'un certain nombre d'outils de contrôle.

Le 27 novembre dernier, un communiqué de presse de Greenpeace annonçait que pour la première fois depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle législation européenne, du bois illégal avait été confisqué en Allemagne, grâce à des dispositifs mis en place par ce pays. Ce bois avait cependant transité par le port d'Anvers, où il était passé à travers les procédures de contrôle existantes.

Je vous avais interpellé en février dernier, au tout début de l'application de la législation européenne. Vous m'aviez indiqué que vous vous atteliez à la mise en place d'un dispositif de contrôle.

J'aimerais dès lors savoir si des progrès ont été réalisés et si des cargaisons illégales de bois tropical ont entre-temps été arrêtées au port d'Anvers ?

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – À la demande de la commission de la Santé et de l'Environnement de la Chambre, je prépare une évaluation des contrôles effectués en 2013 par le service de l'inspection de la DG Environnement. Cette évaluation sera finalisée au début de 2014.

En 2013, l'administration a développé des outils d'inspection, comme une *check-list* et une politique de contrôle à partir des données de mise sur le marché des produits couverts par cette réglementation. Comme 2013 était la première année de mise en œuvre de cette réglementation européenne, l'administration a travaillé avec le secteur de manière préventive. Des visites dans les grandes entreprises ont permis de tester ces outils. Le dispositif d'inspection atteindra sa pleine maturité en 2014.

Quant à la collaboration entre les administrations, je vous renvoie à mon collègue en charge de la Coopération au développement en ce qui concerne, par exemple, le soutien au processus du Partenariat volontaire entre l'Union européenne et le Congo qui a pour but de renforcer la gestion forestière comme le prévoit le règlement. La coopération avec les pays d'origine de ces produits est en effet primordiale puisque la légalité du bois est définie selon la législation applicable dans le pays de la récolte. Ce n'est en aucune façon une manière de me décharger de ce sujet. Je sais que mon collègue, M. Labille, est très attentif à cette question et qu'il avance bien.

La collaboration avec la Douane est cours de formalisation ; elle prendra la forme d'un protocole de coopération. Ce protocole est en discussion depuis l'entrée en vigueur du règlement en mars 2013.

Nous sommes dans la première année d'application et tout n'a pas nécessairement été parfait, mais il faut repérer les

de belangrijkste Europese toegangspoort is voor hout afkomstig uit de DRC.

Op 3 maart 2013 is een nieuwe Europese wetgeving in verband daarmee tot stand gekomen. Die nieuwe wet op de houthandel in Europa verplicht de Europese houtsector te bewijzen dat het hout dat in Europa wordt ingevoerd afkomstig is van legale houtkap.

Daarom is het des te belangrijker dat België zorgt voor een aantal controle-instrumenten.

Op 27 november jongstleden deelde Greenpeace in een persmededeling mee dat voor de eerste keer sinds de inwerkingtreding van de nieuwe Europese wetgeving illegaal hout in beslag werd genomen in Duitsland, dankzij de instrumenten die dat land heeft ingevoerd. Het hout was nochtans de haven van Antwerpen gepasseerd, waar het door de bestaande controles is geslipt.

Ik heb mijn vraag gesteld in februari laatstleden, bij de inwerkingtreding van de Europese wetgeving. De minister antwoordde mij toen dat hij werk zou maken van die controle-instrumenten.

Is er al vooruitgang geboekt? Zijn er in de haven van Antwerpen inmiddels al illegale vrachten van tropisch hout tegengehouden?

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Op vraag van de commissie Volksgezondheid, Leefmilieu en Maatschappelijke Hernieuwing van de Kamer ben ik bezig met de evaluatie van de controles die in 2013 zijn uitgevoerd door de inspectiedienst van het DG Leefmilieu. Die evaluatie zal begin 2014 klaar zijn.*

In 2013 heeft de administratie controle-instrumenten uitgewerkt, onder meer een checklist en een controlebeleid op basis van de gegevens over het op de markt brengen van producten die onder die reglementering vallen. Aangezien 2013 het eerste jaar was waarin de Europese reglementering van kracht was, heeft het bestuur op een preventieve manier samengewerkt met de sector. Dankzij bezoeken in de grote bedrijven konden die instrumenten worden getest. De inspectie-instrumenten zullen volledig uitgewerkt zijn in 2014.

Wat de samenwerking tussen de administraties betreft, verwijs ik naar mijn collega van ontwikkelingssamenwerking, bijvoorbeeld in verband met de steun aan de procedure van vrijwillig partnership tussen de Europese Unie en Congo met als doel de versterking van het bosbeheer, zoals het reglement bepaalt. De samenwerking met de landen van oorsprong van die producten is immers van fundamenteel belang aangezien de legaliteit van het hout bepaald wordt op basis van de wetgeving die in het oogstland van toepassing is. Ik wil daarmee dat onderwerp niet van me afschuiven. Ik weet dat mijn collega, de heer Labille, veel aandacht heeft voor dat probleem en dat hij vooruitgang boekt.

De samenwerking met de douane is zich aan het formaliseren. Ze zal de vorm aannemen van een samenwerkingsprotocol. De bespreking van dat protocol is aangevat bij de inwerkingtreding van het reglement in maart 2013.

We zijn in het eerste jaar waarin het reglement wordt toegepast. Niet alles is perfect verlopen, maar de

difficultés et les moyens de les supprimer. Je pense que c'est la volonté de tous.

Vous avez fait référence à deux cas. Le premier lot concernait du bois Afrormosia, inscrit sur la liste Cites et donc de la responsabilité du SPF de la Santé. Le deuxième lot, constitué de bois Wengé, a été traité par notre administration. Des informations complémentaires ont été fournies dans les réponses aux questions parlementaires précédentes. Notre administration a joué un rôle-clé dans cette affaire en mettant en évidence une possible falsification des documents destinés à prouver la légalité de ce bois. Nous avons averti les autorités compétentes concernées par la mise sur le marché de ce bois. Ces doutes ont permis à ces autorités de mener une enquête approfondie qui a débouché sur une saisie définitive en Allemagne. L'initiative de cette saisie a été le fait des autorités belges.

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'arrivée de Ryanair à l'aéroport de Zaventem» (n° 5-4340)

M. Bert Anciaux (sp.a). – Ce 27 novembre, lors d'une conférence de presse, Michael O'Leary a annoncé triomphalement à la nombreuse assistance qu'à partir de fin février, Ryanair volerait au départ de Zaventem vers dix destinations en Europe méridionale. Le lendemain, on pouvait déjà réserver des billets pour un vol de Zaventem à Rome. Singulièrement, Brussels Airport, l'exploitant de l'aéroport, a déclaré tout ignorer de ces projets. À Charleroi aussi, la surprise était totale.

Pourtant, les enjeux sont énormes. Certains analystes voient dans cette manœuvre de Michael O'Leary une stratégie économique délétère et dévoyée, qui à long terme fera de nombreux perdants. Par ailleurs, je m'inquiète fort des nuisances environnementales et sociales que ces vols supplémentaires causeront, ainsi que de leur répartition équitable sur les différentes pistes de décollage et d'atterrissage à Zaventem. Je suis très étonné de la facilité avec laquelle Ryanair semble décider, comme si cela allait de soi, de bouleverser tout un système.

Cet épisode soulève donc de multiples questions.

Le secrétaire d'État était-il au courant de cette manœuvre ? Est-il exact que Brussels Airport n'avait pas été prévenu ? Est-ce que Ryanair peut décider unilatéralement d'organiser des vols depuis Zaventem ? Comment va-t-on attribuer les créneaux horaires supplémentaires ? Quelles sont les procédures et les conditions et selon quels critères Brussels Airport ou les autorités peuvent-ils refuser des créneaux à une compagnie aérienne ? Des éléments comme l'environnement, le bruit, la concurrence ou la législation sociale jouent-ils un rôle ? Les lois de l'économie sont-elles omnipotentes, sans la moindre restriction ? Quelle incidence ces projets auront-ils sur le plan de dispersion et sur les relations sociales au sein de la compagnie ? De toute façon, Brussels Airlines sera durement touchée.

moeilijkheden moeten worden opgespoord, alsook de middelen om ze weg te werken. Dat is de wens van iedereen.

Mevrouw Arena heeft verwezen naar twee gevallen. Het eerste lot betrof Afrormosiahout, dat ingeschreven is op de CITES-lijst en bijgevolg valt onder de verantwoordelijkheid van de FOD Volksgezondheid. Het tweede lot, bestaande uit Wengéhout, werd door onze administratie behandeld. In de antwoorden op vorige parlementaire vragen werden bijkomende inlichtingen verschaft. Onze administratie heeft in die zaak een sleutelrol gespeeld door de aandacht te vestigen op de mogelijke vervalsing van documenten die de legaliteit van het hout moesten bewijzen. Wij hebben de betrokken bevoegde autoriteiten gewaarschuwd. Onze twijfels hebben hen ertoe aangezet een diepgaand onderzoek te voeren dat geleid heeft tot een definitieve inbeslagname in Duitsland. Dat is gebeurd op initiatief van de Belgische autoriteiten.

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de komst van Ryanair naar de luchthaven van Zaventem» (nr. 5-4340)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Op woensdag 27 november kondigde Michael O'Leary op een druk bijgewoonde persconferentie triomfantelijk aan dat Ryanair vanaf eind februari vanuit Zaventem naar tien bestemmingen in Zuid-Europa zal vliegen. De daaropvolgende dag kon men op de website van Ryanair al tickets bestellen om vanuit Zaventem naar Rome te vliegen. Vreemd genoeg verklaarde luchthavenuitbater Brussels Airport helemaal niet op de hoogte te zijn van deze plannen. Ook in Charleroi was men totaal verrast.

Nochtans staat hier enorm veel op het spel. Sommigen analisten zien in dit manoeuvre van Michael O'Leary een ongezonde en ontspoorde economische strategie, die op lange termijn vooral veel verliezers zal opleveren. Daarnaast maak ik me ernstig zorgen over de extra milieu- en maatschappelijke overlast die deze extra vluchten zullen opleveren en over de gelijke verdeling ervan over de verschillende aan- en vertrekroutes van Zaventem. Ik verbaas me in het bijzonder over het blijkbaar vanzelfsprekende gemak waarmee Ryanair ogenschijnlijk unilateraal kan beslissen om een heel systeem op zijn kop te zetten.

Dit verhaal roept dus zeer veel vragen op.

Was de staatssecretaris op de hoogte van dit manoeuvre? Klopt het dat Brussels Airport niet bij voorbaat werd geïnformeerd? Kan Ryanair zomaar unilateraal beslissen om binnen drie maanden vluchten vanuit Zaventem te organiseren? Hoe worden de bijkomende slots toegewezen? Welke procedures en voorwaarden gelden er en op basis van welke voorwaarden kan Brussels Airport en/of de overheid slots weigeren aan een luchtvaartmaatschappij? Spelen er andere criteria zoals bepalingen rond milieu, eerlijke concurrentie, geluidsnormen en sociale wetgeving? Hebben de koude economische wetmatigheden voorrang op alles? Zijn er echt geen drempels ingebouwd? Welke impact heeft dit op het spreidingsplan en op de sociale verhoudingen

Dans quelle mesure les autorités arrivent-elles encore à gérer la circulation aérienne ? Ne pourraient-elles pas développer, en liaison avec tous les acteurs, une vision à long terme, une sorte de pax aeronautica, où Zaventem se concentrerait sur ses activités de base alors que les aéroports régionaux accueilleraient les compagnies bon marché et le fret ? On répartirait ainsi équitablement et dans l'intérêt général les avantages et les inconvénients.

M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – *L'annonce de la venue de Ryanair à Bruxelles est une surprise qui ne devrait pas en être une et qui, pour une fois, met tout le monde d'accord. Je m'explique.*

C'est une surprise parce que personne, même pas l'aéroport de Bruxelles-National et encore moins celui de Charleroi, port d'attache de Ryanair en Belgique, n'était au courant de l'initiative de M. O'Leary. Celui-ci, comme il en a l'habitude, a pris tout le monde de vitesse en annonçant, lors d'une conférence de presse il y a quelques jours, son arrivée à l'aéroport de Bruxelles alors qu'il n'avait même pas demandé de créneaux horaires, ce qu'il n'a fait qu'après sa conférence de presse.

D'autre part, cela ne devrait être une surprise pour personne. M. O'Leary applique sa stratégie habituelle : au départ d'un aéroport périphérique et sous le couvert de la sécurité sociale irlandaise, il concurrence déloyalement les compagnies actives dans les métropoles européennes, avant de prendre leur place dans les aéroports centraux. Prenons l'exemple de Gérone et de Barcelone. Jusqu'il y a peu, l'aéroport de Gérone, à quelques dizaines de kilomètres de Barcelone, voyait passer trois millions de clients de Ryanair. Après avoir écrasé toute la concurrence de l'aéroport de Barcelone, Ryanair a quitté Gérone pour s'implanter dans l'aéroport central. Pour l'anecdote, 300 000 passagers transitent encore par Gérone.

Cette stratégie est connue et ne doit pas nous étonner, pas plus que le moment où M. O'Leary la met en œuvre et les destinations qu'il choisit : Vueling vient de présenter ses vols low cost depuis Bruxelles et Ryanair veut maintenant occuper le terrain avec exactement les mêmes destinations.

Pour une fois, tout le monde est d'accord : cette annonce est néfaste pour tout le monde.

L'aéroport de Bruxelles nous a déjà fait part de ses réticences quant à ce projet, qui ne concorde pas avec sa vision de développement à long terme.

Mon opinion sur le modèle Ryanair est connue. Il exploite les actuels points faibles de la réglementation européenne en payant les cotisations sociales et fiscales en Irlande tout en opérant en Belgique, et nuit ainsi à l'emploi des assujettis à la sécurité sociale belge. Je ne l'acceptais pas à Gérone ni à Charleroi, et ne l'accepte pas à Bruxelles. L'Europe a admis qu'il s'agissait d'un problème sérieux et a décidé d'y mettre le holà, mais une période transitoire court malheureusement jusqu'en 2020. M. O'Leary en profite encore au maximum. J'appelle cela du dumping social, et ne l'accepterai jamais.

binnen de luchtvaartmaatschappij? Brussels Airlines wordt in elk geval zwaar getroffen.

In welke mate is de overheid nog bij machte om het luchtverkeer te beheren? Kan de overheid niet in samenspraak met alle betrokken actoren een langetermijnvisie ontwikkelen? Een pax aeronautica als het ware, waarbij Zaventem zich richt op haar corebusiness en lagekostenmaatschappijen en vrachtovervoer worden uitbesteed aan de regionale luchthavens? Zo worden de lasten en lasten op een eerlijke en maatschappelijk nuttige manier verdeeld.

De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *De aankondiging van de komst van Ryanair naar Brussel is een verrassing die geen verrassing zou moeten zijn en die, voor een keer, ervoor zorgt dat iedereen gelijkgestemd is. Ik verklaar me nader.*

Het is een verrassing omdat niemand, zelfs niet de luchthaven van Brussel-Nationaal en nog minder Ryanair's centrale ankerplaats in België, de luchthaven van Charleroi, op de hoogte waren van het initiatief van de heer O'Leary die, trouw aan zijn gewoonte, iedereen te vlug af was door enkele dagen geleden tijdens een persconferentie zijn komst naar de luchthaven van Brussel aan te kondigen terwijl hij zelfs nog geen slots had aangevraagd. Dat deed hij pas na afloop van zijn persconferentie.

Tegelijkertijd hoeft dat voor niemand een verrassing te zijn. De heer O'Leary gaat te werk volgens zijn gebruikelijke strategie: vanaf een perifere luchthaven en dankzij de Ierse sociale zekerheid op een onbillijke manier concurreren met de maatschappijen die actief zijn in de grote Europese steden, om uiteindelijk de plaats van deze maatschappijen in de centrale luchthavens zelf in te nemen. Een voorbeeld: Geron en Barcelona. Tot voor kort had de luchthaven van Geron, op enkele tientallen kilometers van Barcelona, 3 miljoen Ryanair-passagiers. Tot Ryanair, nadat alle concurrentie op de centrale luchthaven van Barcelona verpletterd was, Geron verliet om zich op die grote luchthaven te vestigen. Vandaag, ter anekdote, heeft Geron nog 300 000 passagiers. Deze strategie is bekend, ze moet ons niet verbazen. Het moment waarop O'Leary ze uitvoert en de bestemmingen die hij uitkiest zijn evenmin verbazend: Vueling heeft zojuist lowcostvluchten vanuit Brussel voorgesteld. Ryanair komt nu het terrein innemen met precies dezelfde bestemmingen.

Voor een keer is iedereen het erover eens: deze aankondiging is bijzonder slecht voor iedereen.

De luchthaven van Brussel heeft ons reeds attent gemaakt op haar kritiek op deze komst, die niet past in de ontwikkelingsstrategie van de luchthaven op de lange termijn.

Mijn zienswijze op het Ryanairmodel is bekend. Het bestaat in de uitbuiting van de huidige zwakke punten in de Europese regelgeving en het brengt de Belgische werkgelegenheid van hen die hun sociale zekerheid in België betalen, in gevaar door de sociale en fiscale bijdragen in Ierland te betalen, terwijl men opereert vanuit België. Ik aanvaardde het niet in Geron, ik aanvaardde het niet in Charleroi en ik aanvaard het evenmin in Brussel. Europa heeft erkend dat dit een ernstig probleem is en heeft beslist om een einde te maken aan dit model. Helaas is er een overgangperiode tot 2020.

J'ai appris que le gouvernement et le parlement wallons étaient mécontents du choix de M. O'Leary. Comme toujours, celui-ci prétendra que ses activités bruxelloises n'auront pas d'incidence sur celles à Charleroi.

J'entends que les vols nocturnes suscitent des inquiétudes. Nous devons bien sûr nous préoccuper des nuisances sonores.

La question est : que faire à présent ?

À très court terme, en observant strictement la réglementation européenne, le coordinateur des créneaux (BSC), qui est un organe indépendant, attribuera ce qui peut l'être. Dans le cadre de mes compétences, je continuerai à faire tout mon possible pour lutter contre la distorsion de concurrence, pour renforcer la compétitivité des compagnies aériennes belges et, en concertation avec nos voisins, en particulier la France, à prendre des initiatives auprès de la Commission européenne en vue d'instaurer un système spécifique de sécurité sociale dans le secteur aérien, comme c'est déjà le cas dans le secteur maritime. C'est le seul moyen de mettre rapidement un terme, avant 2020, à cette pollution de la concurrence que causent des entreprises comme Ryanair.

(La séance est levée à 17 h 35.)

Requalification en question écrite avec remise de la réponse

- Demande d'explications de Mme Fauzaya Talhaoui à la secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, à l'Intégration sociale et à la Lutte contre la pauvreté et au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur « le nombre croissant de familles contraintes de faire appel au fournisseur social » (n° 5-3874) (QE 5-10619 et 5-10620)
- Demande d'explications de Mme Fauzaya Talhaoui au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur « les infractions des chauffeurs de poids lourds » (n° 5-4389) (QE 5-10624)
- Demande d'explications de Mme Fauzaya Talhaoui au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur « la constatation automatisée d'infractions relatives à l'interdiction du dépassement pour les poids lourds » (n° 5-4390) (QE 5-10625)
- Demande d'explications de Mme Fauzaya Talhaoui au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur « la constatation automatisée d'infractions relatives à la distance entre les poids lourds sur autoroute » (n° 5-4391) (QE 5-10626)

De heer O'Leary profiteert hier nu nog maximaal van. Dat noem ik sociale dumping. Ik zal het nooit aanvaarden.

Ik heb gehoord dat het Waalse Parlement en de Waalse overheid uiteraard niet blij waren met de keuze van de heer O'Leary. Zoals gebruikelijk zal hij beweren dat de activiteiten in Brussel geen invloed zullen hebben op die van Charleroi.

Ik hoor dat er bezorgdheid is inzake nachtvluchten. We moeten inderdaad bijzondere aandacht hebben voor de impact op de geluidshinder.

De vraag is wat nu kan worden gedaan.

Op heel korte termijn, met strikte inachtneming van de Europese regelgeving, zal de slotcoördinator, een onafhankelijk orgaan, toekennen wat toegekend kan worden. Van mijn kant, in de uitoefening van mijn bevoegdheden, zal ik al het mogelijke blijven doen om te strijden tegen de verstoring van de mededinging, om de competitiviteit van de Belgische luchtvaartmaatschappijen te verbeteren en om met de buurlanden, in het bijzonder met Frankrijk, initiatieven te nemen bij de Europese Commissie om een bijzonder sociaalzekerheidsstelsel in te voeren in de luchtvaartsector, zoals dat reeds bestaat voor de maritieme sector. Het is de enige manier om zo snel mogelijk, en voor 2020, een einde te maken aan de vervuiling van de mededinging veroorzaakt door bedrijven als Ryanair.

(De vergadering wordt gesloten om 17.35 uur.)

Herkwalificatie als schriftelijke vraag met overhandiging van het antwoord

- Vraag om uitleg van mevrouw Fauzaya Talhaoui aan de staatssecretaris voor Asiel en Migratie, Maatschappelijke Integratie en Armoedebestrijding en aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over “het toenemend aantal gezinnen dat een beroep moet doen op de sociale leverancier” (nr. 5-3874) (SV 5-10619 en 5-10620)
- Vraag om uitleg van mevrouw Fauzaya Talhaoui aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over “de overtredingen van vrachtwagenchauffeurs” (nr. 5-4389) (SV 5-10624)
- Vraag om uitleg van mevrouw Fauzaya Talhaoui aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over “de geautomatiseerde vaststelling van overtredingen van het inhaalverbod door vrachtwagens” (nr. 5-4390) (SV 5-10625)
- Vraag om uitleg van mevrouw Fauzaya Talhaoui aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over “de geautomatiseerde vaststelling van overtredingen van de tussenafstand voor vrachtwagens op snelwegen” (nr. 5-4391) (SV 5-10626)