

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

du

MERCREDI 17 OCTOBRE 2012

Matin

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 17 OKTOBER 2012

Voormiddag

De vergadering wordt geopend om 10.26 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.
La séance est ouverte à 10.26 heures et présidée par M. Jef Van den Bergh.

De **voorzitter**: Ik wens de enkele aanwezige collega's een goedemorgen. Ik begrijp dat velen ook actief zijn op een ander niveau, maar ik acht het belangrijk dat wij de werkzaamheden van onze commissie opnieuw aanvatten, zeker gelet op wat er de jongste dagen in Vichte gebeurd is. Onze commissie moet daar toch even bij stil staan. Wij moeten blijvende inspanningen doen voor de verkeersveiligheid.

Ik wil de mensen die aanwezig zijn in ieder geval feliciteren met de inspanningen die ze de voorbije weken geleverd hebben voor hun lokale besturen. Ik hoop dat zij veel succes hebben behaald.

Het eerste punt op onze agenda heeft een link met het laatste punt, dat gaat over een subsidiariteitsadvies inzake een Europees voorstel tot verordening. Daarvoor is een quorum nodig. Het zou dus goed zijn dat de aanwezigen hun collega's oproepen tegen dan aanwezig te zijn.

01 Vraag van de heer Roland Defreyne aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de technische keuring van motoren" (nr. 13214)

01 Question de M. Roland Defreyne au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle technique de motocyclettes" (n° 13214)

01.01 Roland Defreyne (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, goedemorgen. Ik kon vooraf niet weten dat het laatste punt van onze agenda gerelateerd zou zijn aan mijn vraag. Ik zal ze u toch stellen, hopend dat het thema later deze morgen in detail behandeld zal worden.

Mijnheer de staatssecretaris, in de verkeersongevallenstatistieken komen de motorrijders uiteraard vaak voor. Wat daarbij opvalt, is dat de ongevallencijfers voor de andere weggebruikers sneller dalen dan voor de motorrijders het geval is. Jaarlijks laten nog altijd ongeveer 4 500 motorrijders het leven op de Europese wegen. Opmerkelijk is dat 8 % van de ongevallen met motorrijders te wijten zou zijn aan technische mankementen. De Europese Unie heeft dan ook beslist daar bijzondere aandacht aan te besteden, onder meer door de invoering van een periodieke motorkeuring om het aantal ongevallen als gevolg van technische problemen te verminderen.

Het debat over de motorkeuring sleept in België al een hele tijd aan. Het is meer dan eens op de agenda geplaatst en er is overleg gepleegd met de belangengroepen, tot vandaag echter zonder veel resultaat. Sommige verenigingen vrezen dat de Europese commissaris voor Vervoer België zal verplichten de technische controle reeds in te voeren vanaf 1 januari 2013.

Ik kom tot mijn vragen, mijnheer de staatssecretaris. U bent uiteraard op de hoogte van de problematiek. Wat is uw visie inzake de mogelijke invoering van de technische motorkeuring in ons land? Welke concrete maatregelen acht u ter zake wenselijk? Wat zijn de concrete gevolgen van de invoering? Uiteraard zullen wij

die straks kunnen bespreken bij de behandeling van ons laatste agendapunt, maar kunt u de concrete gevolgen van het Europese voorstel voor België schetsen? Welke stappen worden op welke termijn ondernomen?

01.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer Defreyne, op het Europese niveau is er reeds geruime tijd sprake van de invoering van een periodieke keuring voor motorfietsen. Er werd reeds veel gedebatteerd over het nut en de efficiëntie van zo'n keuring, en er zijn zowel voor- als tegenstanders.

Het voorstel tot verordening dat de Europese Commissie op 13 juli 2012 voorgesteld heeft, voorziet inderdaad in een periodieke keuring voor motorfietsen. Het voorstel wordt nu verder besproken door de bevoegde werkgroep binnen de Europese Commissie, en ook mijn administratie zal aan die besprekingen deelnemen.

Ik ben geen voorstander van een verplichte periodieke keuring van motorfietsen maar ik zal het Belgische standpunt verdedigen. Wat voor ons wel bespreekbaar is, is een controle na een heel ernstig ongeval of bij verkoop van motorfietsen. Of de periodieke keuring in alle lidstaten wordt verplicht, of ze facultatief kan worden ingevuld, hangt uiteindelijk af van het Europese beslissingsproces.

Wij bespreken straks het subsidiariteitsprincipe. Ik heb verschillende adviezen gelezen, onder meer van de Franse Senaat en van een van de twee kamers in Nederland maar ik weet niet meer dewelke. Dat zijn interessante en merkwaardige debatten waarmee wij in onze discussie rekening moeten houden.

01.03 **Roland Defreyne** (Open Vld): U bent geen voorstander van een algemene invoering van een periodieke keuring en dat steun ik volkomen. Ik ken nogal wat motorverenigingen. Heel wat motorrijders beschikken over relatief oude voertuigen en vrezende niet meer aan de huidige standaardnormen te voldoen. We kunnen bij een plotse invoering van deze motorkeuring worden geconfronteerd met een verkoopgolf. Ik wijs dus op een bijzonder voorzichtige houding aangaande een algemene verplichting van de motorkeuring.

De **voorzitter**: Mijnheer de staatssecretaris, het was trouwens de Nederlandse Tweede Kamer die een negatief oordeel heeft geveld over het voorstel.

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

Vraag nummer 13220 van mevrouw Jadin en vraag nummer 13253 van de heer Van Esbroeck werden omgezet in schriftelijke vragen.

02 **Vraag van de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de ombudsdienst van de NMBS" (nr. 13262)**

02 **Question de M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le service de médiation de la SNCB" (n° 13262)**

02.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, de Europese verordening 1371/2007 bepaalt dat de klant bij de spoorwegen de mogelijkheid heeft een klacht in te dienen over de dienstverlening van de spoorwegonderneming NMBS en dat dergelijke klachten binnen de maand behandeld dienen te worden. Indien de spoorwegonderneming een diepgaand onderzoek dient te voeren betreffende de klacht wordt deze antwoordtermijn verlengd tot drie maanden.

Op 28 april 2010 werd de wetgeving van toepassing die bepaalt dat de ombudsdienst voor de treinreizigers die onder uw bevoegdheid valt omgevormd wordt tot een beroepsinstantie. De ombudsdienst moet bijgevolg klachten weigeren wanneer deze nog niet zijn voorgelegd aan de spoorwegondernemingen. Pas in tweede instantie mag de ombudsdienst optreden.

Mijnheer de minister, ik heb enkele concrete vragen in dit verband. Ten eerste, hoeveel klachten kreeg de NMBS in eerste instantie te verwerken tussen 1 januari 2011 en 31 december 2011?

Ten tweede, aangezien de NMBS permanent aan een betere dienstverlening werkt of toch zou moeten werken en klachten in eerste instantie door de NMBS en pas daarna in beroep door de ombudsdienst behandeld zouden moeten worden, zouden de cijfers van de door de ombudsdienst behandelde klachten logischerwijze eerder laag moeten zijn. Wij vernemen echter dat de ombudsdienst vorig jaar als beroepsinstantie 6 000 klachten zou hebben verwerkt. Dat lijkt mij veel voor een beroepsprocedure. Mijnheer de staatssecretaris, kunt u dat cijfer bevestigen? Werden deze klachten behandeld conform de wetgeving van 28 april 2010?

Tot slot, hoe zijn die hoge cijfers te verklaren? Welke conclusies zult u hieruit trekken? Graag uw visie.

02.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: In 2011 heeft de NMBS 39 569 reacties gekregen waarvan er 24 759 beschouwd worden als echte klachten. Andere zijn aanvragen tot terugbetaling en vragen voor de dienst na verkoop. De ombudsman heeft in 2011 6 588 klachtendossiers geopend. Daarvan waren er 186 niet ontvankelijk. Er werden dus 6 402 dossiers in behandeling genomen. Uiteraard houdt de ombudsman zich aan de wet van 28 april 2010 en moet hij de clausules zoals voorzien in de Europese verordening respecteren.

Het aantal klachten is een belangrijke indicator maar alleen het cijfer van het aantal klachten zegt niet veel. De oorzaken kunnen te zoeken zijn in de slechtere stiptheidscijfers van 2011 en het beter bekend zijn van de ombudsman.

Wat de voogdijminister betreft moet u de vraag stellen aan mijn collega, de minister van Overheidsbedrijven.

02.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, u geeft eigenlijk geen antwoord op mijn vraag. Het komt erop neer dat er dossiers werden geopend. De vraag is of die dossiers werden geopend nadat eerst werd gevraagd of de betrokkene zich al dan niet reeds had gericht tot de klachtendienst van de NMBS zelf. Dit blijft een duister verhaal. Ik begrijp dat u daarop vandaag niet wilt antwoorden. Ik zal mijn vraag eens op een andere manier opnieuw stellen.

Ik twijfel er heel sterk aan dat er 6 204 klachten zijn binnengekomen die een beroep zijn tegen een antwoord dat men heeft gekregen van de NMBS. Ik ben er pertinent zeker van dat dit niet zo is. Nochtans schrijft de wet voor dat de ombudsdienst er is als beroepsprocedures. Dit is hetzelfde als wanneer men in juridische dossiers onmiddellijk in beroep zou gaan in plaats van eerst zijn gelijk te proberen halen in eerste aanleg.

Op het moment dat de ombudsdienst een vraag of een klacht binnenkrijgt, zou men daar moeten vragen of de betrokkene al een klacht heeft ingediend bij de NMBS zelf en wat daarop het antwoord was. Dit is de procedure die in de wet wordt bepaald. Pas op het ogenblik dat er een negatief antwoord is gekomen, zou men een dossier bij de ombudsdienst mogen openen. Dit gebeurt vandaag niet. De ombudsdienst probeert zich op deze manier groter te maken dan hij is.

Ik zal de vraag nog eens op een andere manier stellen zodat wij tot de grond van de zaak kunnen komen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 **Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het uitblijven van de verkeersborden die het begin en einde aanduiden van de in de wegcode opgenomen fietsstraat" (nr. 13290)**

03 **Question de Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'absence de signaux routiers indiquant le début et la fin d'une rue cyclable telle qu'insérée dans le code de la route" (n° 13290)**

03.01 **Karin Temmerman** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, een tijdje geleden hebben wij de verankering van de fietsstraten in het verkeersreglement goedgekeurd. In deze wet voorziet men in een termijn van zes maanden om de verkeersborden die het begin en het einde van de fietsstraat aanduiden, in het verkeersreglement op te nemen.

In uw antwoord van 24 april op een schriftelijke vraag van collega Van Biesen hebt u aangegeven dat uw administratie reeds een koninklijk besluit met deze verkeersborden had voorbereid. Tenzij ik mij vergis, is dit koninklijk besluit echter nog steeds niet verschenen in het *Belgisch Staatsblad*.

Ik wil erop wijzen dat men in Gent in de zomer van 2011 een eerste fietsstraat heeft geïntroduceerd, weliswaar niet verankerd in de Wegcode. Ze kan dus nog niet echt functioneren als fietsstraat, maar men heeft ze aangeduid en een rode loper gemaakt. Nog geen volledig jaar daarna heeft men een evaluatie gemaakt en ik kan u meedelen dat de evaluatie heel positief is.

In het Provinciaal Centrum voor Volwassenenonderwijs in Hasselt is er ook een thesis gemaakt over het gebruik van de fietsstraat in het algemeen. Ook de casus in Gent is daar onderzocht. Ook daar zegt men dat dit heel positief is. In vergelijking met de periode daarvoor noteert men bijvoorbeeld een verdubbeling van het aantal fietsers tegenover een daling van het aantal auto's met een derde.

Die evaluatie toont echt wel aan dat het concept van de fietsstraat werkt. Het lijkt mij dan ook aangewezen om gevolg te geven aan het kleine vervolg, namelijk het vastleggen van de beide borden.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb de volgende vragen. Ten eerste, in een antwoord op een vraag stelt u dat het koninklijk besluit op 5 maart 2012 voor advies werd bezorgd aan de Gewesten en aan de Raad van State. Hebben deze ondertussen hun advies uitgebracht? Kunt u hun standpunt kort toelichten?

Ten tweede, waarom werd het koninklijk besluit nog niet gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*? Welke timing streeft u na?

Ten derde, in antwoord op vraag 94 stelt u dat uw administratie samen met de Gewesten een aantal mogelijke praktische problemen had geïdentificeerd met betrekking tot de plaatsing van die nieuwe verkeersborden. U meldt ook dat daarover overleg is geweest tussen uw administratie en de regionale wegbeheerders om na te gaan of en welke plaatsingsvoorwaarden noodzakelijk zouden zijn. Kunt u die praktische problemen even toelichten? Is daar al enig schot in de zaak om die praktische problemen op te lossen?

Ten vierde, het Vlaams Gewest stelt in zijn advies op het ontwerp van koninklijk besluit houdende de signalisatie van de fietsstraat dat er nog geen voorstel werd gedaan van bijbehorende aanpassing van het reglement van de wegbeheerder dat de plaatsingsvoorwaarden van de geïntroduceerde verkeersborden regelt en dus aanvullende voorwaarden oplegt boven op de voorwaarden die bij wet zijn opgelegd. Het Vlaams Gewest acht het wenselijk om een begeleidend voorstel tot wijziging van het reglement van de wegbeheerder uit te werken.

Mijnheer de staatssecretaris, zult u op die suggestie ingaan? Zo ja, wat zou het voorstel tot wijziging van het reglement van de wegbeheerder inhouden? Wat is daarvoor de timing?

Ten vijfde, het BIVV zou ook enkele initiatieven nemen om de weggebruikers zo goed mogelijk te informeren over de nieuwe regels die worden geïntroduceerd. Daarover zou een brochure ter beschikking worden gesteld. Graag had ik geweten wat de timing is van die brochure. Wanneer kunnen we die verwachten?

Ten slotte, u stelt ook dat er een evaluatie zou komen over de fietsstraat en over het rechtsaf door rood voor fietsers. Ik weet niet of u ook bedoelt dat er echt ook een evaluatie gemaakt zou worden over de fietsstraat. Indien dat wel het geval is, had ik graag geweten wat de timing daarvoor is? Als u die evaluatie maakt, wil ik u aankondigen dat de stad Gent zeker bereid is om daaraan mee te werken.

03.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Temmerman, in antwoord op uw eerste en tweede vraag kan ik zeggen dat alle adviezen ontvangen werden.

Samengevat, Wallonië vindt dat de voorgestelde borden ter aanduiding van de fietsstraat verward kunnen worden met de borden D7, D9, D10 en F99. De symbolen op het bord zouden zich niet mogen beperken tot de fiets, aangezien ook andere weggebruikers op de fietsstraat toegelaten zijn. Een bord naar analogie van het bord dat een woonerf aanduidt, lijkt meer opportuun. De snelheidsbeperking tot 30 kilometer per uur ontbreekt op het bord.

Brussel stelt eveneens dat de snelheidsbeperking tot 30 kilometer per uur op het bord ontbreekt.

Vlaanderen noemt het bord niet duidelijk en niet leesbaar genoeg. Het symbool van de auto is te klein en het woord fietsstraat ontbreekt.

Ik kom nu tot uw derde en vierde vraag. Meer in het bijzonder gaat het erover of er geen voorwaarden moeten worden bepaald waaraan voldaan moet zijn opdat een fietsstraat mag worden gesignaleerd. Er werd voorgesteld om de signalering van fietsstraten te beperken tot openbare wegen met een maximaal toegelaten snelheid lager dan of gelijk aan 30 kilometer per uur.

Een aanpassing van het reglement van de wegbeheerder in die zin werd aan de Gewesten voorgelegd. In hun advies vragen de Waalse en Vlaamse regering de voorgestelde plaatsingsvoorwaarden verder uit te werken.

Om uit de impasse te geraken, zowel met betrekking tot het bord als met betrekking tot de plaatsingsvoorwaarden, is er op 11 oktober 2012 een kabinetsoverleg geweest met de Gewesten. Er werd tijdens deze vergadering een akkoord bereikt over het bord en over de plaatsingsvoorwaarden.

Vanzelfsprekend ben ik voorstander van een informatiecampagne maar eerst moet er een akkoord zijn over het bord en over de plaatsingsvoorwaarden.

Ik doelde op een evaluatie van rechtsaf door rood voor fietsers. Het BIVV lijkt mij daarvoor de geschikte instantie.

03.03 Karin Temmerman (sp.a): Als ik het goed begrijp is er een akkoord over het bord en over de plaatsingsvoorwaarden.

Ik ben wel verwonderd over de opmerkingen dat het bord niet duidelijk zou zijn. De praktijk bewijst het tegendeel. Het bord werkt effectief. Maar goed, als er een akkoord is over een bord ben ik al heel tevreden. Ik hoop dat we het zeer snel kunnen toepassen.

Wanneer verschijnt het koninklijk besluit?

03.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Op 1 januari 2013.

03.05 Karin Temmerman (sp.a): Wacht men nog ergens op om de brochure te maken?

03.06 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Neen.

03.07 Karin Temmerman (sp.a): Waarvoor dank.

Ik heb ook begrepen dat er geen echte evaluatie komt van de fietsstraat.

03.08 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Zeggen dat die nooit zal komen gaat te ver. Het is in ieder geval niet voorzien.

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

04 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de interpretatie in de wegcode van publiciteitswagens voor verkiezingen" (nr. 13329)

04 Question de Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'interprétation du code de la route en ce qui concerne la publicité électorale sur les véhicules" (n° 13329)

04.01 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, iedereen zal de laatste weken met dit

probleem wel zijn geconfronteerd. Verscheidene burgemeesters hebben mij hierover gecontacteerd omdat zij klachten hadden gekregen. Zij vroegen hoe het nu precies zit met aanhangwagentjes die volhangen met verkiezingsaffiches. Zijn die al dan niet verboden? Past dit al dan niet in de Wegcode?

Ik heb een aantal instanties geraadpleegd en ik heb ook zeer verschillende antwoorden gekregen. Ik wend mij tot u als autoriteit om te horen hoe het nu precies in elkaar zit met deze aanhangwagentjes. Kunnen zij worden gebruikt als verkiezingspropaganda? Waarom wel of waarom niet? Bestaat er een andere wetgeving met een meer heldere definitie van het begrip reclamevoertuig? De ene keer rekent men hen bij de reclamevoertuigen en de andere keer niet. Is een aanhangwagen met een grote sticker van een firma ook een reclamevoertuig? Waarom wel of waarom niet? Dit is belangrijk omdat sommige gemeenten heffingen hanteren voor reclamevoering. De vraag is of dit hier al dan niet onder valt.

Er hebben mij ook schepenen gecontacteerd die iets willen doen aan de reclamevoertuigjes die aan zeer trage snelheid rondrijden en blijven rondrijden. Dit is hinderlijk voor de andere weggebruikers en ook qua uitstoot is dit niet echt aangewezen.

Bestaat er andere wetgeving inzake het gebruik van aanhangwagens voor politieke propaganda? Bestaat hierover regelgeving? Zo ja, kunt u deze toelichten?

Ik dank u alvast en kijk uit naar uw antwoord.

04.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Ik heb een duidelijk antwoord. Dit is allemaal verboden, behalve als de hoofdkleur oranje is.

04.03 **Karin Temmerman** (sp.a): Rood mag ook?

04.04 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Ik kan er ook niet aan doen dat het zo in de Wegcode staat.

Ik kom dan tot het echte antwoord. Het begrip reclamevoertuig wordt in de Wegcode niet nader omschreven. In het woordenboek wordt dit begrip al evenmin verklaard. Wij weten allemaal waarover het gaat.

Het lijkt daarom aangewezen dat de interpretatie van het begrip reclamevoertuig in artikel 2753 wordt overgelaten aan de feitenrechter die discretionair de concrete omstandigheden kan beoordelen. De vraag of een aanhangwagen, gebruikt voor verkiezingspropaganda, als reclamevoertuig moet worden beschouwd, werd in de rechtspraak tot nu toe niet beantwoord.

De Wegcode biedt tot op heden geen antwoord op de vraag of voertuigen met daarop bedrijfsinformatie of een grote sticker van de firma al dan niet als reclamevoertuig moet worden beschouwd.

Tijdens de werkzaamheden van de werkgroep die het verkeersreglement aan een herziening heeft onderworpen en in navolging van bepaalde wetgevende teksten werd daarom voorgesteld om de woorden "voor publicitaire doeleinden" toe te voegen om zo het onderscheid duidelijk te maken tussen bedrijfswagens, die soms van belettering voorzien zijn, en voertuigen die echt voor publicitaire doeleinden bedoeld zijn.

Voertuigen, bedoeld voor publicitaire doeleinden, zijn bijvoorbeeld de minivrachtwagentjes die in stadscentra rondrijden en voorzien zijn van een billboard waarop reclameboodschappen worden weergegeven.

De beperking van de parkeertijd tot 3 uur zal dan ook slechts op dergelijke voertuigen van toepassing zijn.

Dezelfde redenering kan op voertuigen met verkiezingspropaganda worden toegepast.

Er is geen federale kieswetgeving die specifiek het gebruik van aanhangwagens voor politieke propaganda regelt. Deze wetgeving behoort tot de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken.

Samengevat, er staat niets in de teksten dat dit op enige manier verbiedt, maar het mag de verkeersveiligheid uiteraard niet verhinderen. Als een reclame negatieve gevolgen voor de verkeersveiligheid zou hebben, moet dit worden verboden. Zo niet, is er geen bezwaar in de teksten terug te vinden.

04.05 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor de verduidelijking, maar het zal even onduidelijk blijven in de toekomst.

De **voorzitter**: U hebt hiermee de stelling dat een campagne begint de dag na de vorige verkiezingen meteen kracht bijgezet.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la taxe kilométrique" (n° 13364)

05 Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de kilometerheffing" (nr. 13364)

05.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, voilà quelques semaines, la presse s'est fait l'écho des prévisions du Bureau du Plan concernant l'évolution du nombre de véhicules automobiles dans notre pays.

Ce qui a fait réagir le monde rural, ce sont les réflexions perçues au travers de ce document à propos de l'instauration d'une taxe kilométrique. La taxe de circulation devrait ainsi être adaptée en fonction des distances parcourues.

Si cette mesure peut se révéler intéressante pour réguler le trafic des camions, elle ne peut en aucun cas s'appliquer aux véhicules privés, car la conduite doit rester financièrement accessible. Une telle mesure isolerait certains automobilistes et se révélerait asociale.

Je pense ici notamment aux habitants des régions rurales où la densité de population est très faible mais les distances particulièrement importantes. Je pense aussi aux personnes qui ne disposent pas de facilités d'accès aux transports en commun, comme en zone urbaine; nos villages ne disposent pas de métro. En outre, il est inutile de rappeler la ligne 162 et les retards importants à sa modernisation: de 2016, il est question de 2022 voire de 2030 ou 2050, je l'ignore; de plus, nous n'aurons peut-être jamais nos rames à grande vitesse.

Monsieur le secrétaire d'État, que pensez-vous de ces prévisions?

Pourriez-vous envisager une telle formule de taxe kilométrique?

Si oui, serait-elle applicable à l'ensemble des véhicules?

Dans l'affirmative, qu'en est-il des habitants des zones rurales, forcés de parcourir de nombreux kilomètres sans disposer des transports en commun nécessaires?

05.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Arens, dans ces perspectives de la demande de transports en Belgique à l'horizon 2030, le Bureau du Plan met en évidence une forte augmentation - de près de 32 % - du nombre de véhicules/kilomètre.

L'augmentation est plus sensible pour les camionnettes (81 %) et pour les camions (59 %) que pour les voitures. En conséquence, il en résulterait une diminution de 29 % de la vitesse en heures de pointe et de 16 % en heures creuses, donc une forte aggravation de la congestion.

Face à ces prévisions, le Bureau du Plan envisage divers scénarios. L'un de ceux évoqués serait un péage kilométrique pour les camions et les voitures. Toutefois, il faut souligner que les droits d'usage et de péage relèvent d'une compétence régionale et non fédérale.

Je rappelle que le 21 janvier 2011, un accord politique a été conclu entre les trois Régions pour une réforme des taxes routières. Cet accord politique comporte trois éléments: un péage kilométrique intelligent pour les camions de plus de 3,5 T en 2013; l'introduction d'une vignette électronique, avec paiement selon la durée, pour les voitures en 2013, qui compensera partiellement ou totalement le montant de la taxe de circulation; enfin, une coordination entre les trois Régions pour les réformes de taxes de mise en circulation et de

circulation.

Récemment, ce planning a été revu et la fin du projet est prévue pour la fin de 2015 et sera opérationnelle pour le début de 2016.

En conclusion, bien que l'instauration d'un péage kilométrique pour les voitures soit une compétence régionale, je dois dire que les perspectives à long terme du Bureau du Plan qui prévoit une aggravation de la congestion demeurent inquiétantes en termes de compétitivité de notre économie en général et du secteur du transport en particulier. Cela nécessitera évidemment une réponse coordonnée des entités politiques, tant au niveau fédéral que régional, voire communal.

Toutefois, je tiens à rappeler qu'il faudra toujours porter une attention particulière aux zones les plus rurales pour lesquelles les services de transport en commun sont peut-être moins disponibles qu'ailleurs. Il faut savoir, par exemple, que le caractère rural de l'habitation nécessite de plus grands déplacements. Il est donc indispensable de ne pas défavoriser les zones plus rurales de notre pays.

05.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse.

Monsieur le ministre, je comprends la position du Bureau du Plan face à l'évolution qui nous attend à ce niveau. Mais vivant dans une commune rurale comptant 70 habitants au km², je défends les zones rurales et leurs habitants qui doivent effectuer des trajets importants. Il serait inacceptable que ces habitants doivent payer une taxe kilométrique.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. Damien Thiéry au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le passage obligatoire des véhicules étrangers au contrôle technique" (n° 13395)

06 Vraag van de heer Damien Thiéry aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verplichte technische controle voor in het buitenland ingeschreven voertuigen" (nr. 13395)

06.01 Damien Thiéry (FDF): Monsieur le secrétaire d'État, dans un arrêt du 6 septembre dernier, la Cour de justice de l'Union européenne a jugé qu'en soumettant les véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre, qui changent de propriétaire, à un contrôle technique préalablement à leur immatriculation, sans prendre en compte les résultats du contrôle technique mené dans un autre État membre, le Royaume de Belgique a manqué aux obligations qui découlent de la réglementation européenne.

Ainsi, la réglementation belge impose un passage au contrôle technique pour tout véhicule avant son immatriculation au nom d'un autre propriétaire en Belgique. Pour la Cour, cette disposition, en ce qu'elle s'applique également aux véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre sans prendre en compte les éventuels résultats du contrôle technique mené dans cet autre État, constitue une mesure d'effet équivalent à des restrictions quantitatives à l'importation, interdite par l'article 34 TFUE, non objectivement justifiée.

En conséquence, monsieur le secrétaire d'État, pourriez-vous me communiquer les différentes mesures prévues afin de rendre notre réglementation conforme au droit européen?

06.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Monsieur Thiéry, je ne peux nier qu'à la suite de l'arrêt de la Cour, nous sommes confrontés à un problème très sérieux en ce qui concerne la réalisation des objectifs politiques que nous avons voulu mettre en pratique à l'occasion du transfert d'un véhicule à un autre propriétaire.

Il s'agit bien de la sécurité routière et de la protection du consommateur qui veut acquérir une voiture d'occasion.

C'est pourquoi dans le cadre d'une meilleure protection des intérêts de l'acheteur, nous avons ajouté au contrôle technique classique, au contrôle occasion, la délivrance du fameux Car-Pass.

L'Europe nous dit qu'une attestation de contrôle technique encore valide et provenant d'un pays européen doit être acceptée pour l'immatriculation du véhicule en Belgique. Mais l'Europe n'interdit pas qu'un véhicule d'occasion belge puisse être soumis à un contrôle technique avant immatriculation. Cependant, cela voudrait dire qu'on soumet les véhicules belges à un régime plus strict que les véhicules étrangers. Cela s'appelle de la discrimination à rebours.

Ceci doit être examiné plus en profondeur.

En réalité, les véhicules étrangers ne représentent qu'une minorité et pourraient faire exception à la règle générale.

On peut aussi songer à l'avertissement explicite de l'acquéreur qui achète un véhicule étranger qui n'a pas été soumis au contrôle technique avant son immatriculation.

On peut également prévoir le contrôle technique après l'immatriculation. Cette dernière possibilité serait nécessaire pour les véhicules importés qui ont au moins 4 ans et qui, pour la mise en circulation, doivent être en possession d'une attestation belge de contrôle technique.

Cette problématique complexe et délicate a fait l'objet d'un examen par mes services et des pourparlers avec le secteur des contrôles techniques sont en cours.

06.03 Damien Thiéry (FDF): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse.

Je vois que vous avez manifestement planché sur le sujet.

Il s'agit évidemment d'une approche juridique, voire administrative relativement complexe.

La seule chose que nous demandons est de voir plus clair quant à la suite qui va être réservée à ce dossier pour pouvoir nous mettre en conformité avec la réglementation européenne et pour, par ailleurs, éviter des discriminations entre pays.

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

07 Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het intrekken van transportvergunningen voor postbusfirma's" (nr. 13398)

07 Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le retrait des licences de transport pour des firmes 'boîtes aux lettres'" (n° 13398)

07.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, collega's, ik stel mijn vraag naar aanleiding van de actie van verschillende transportbonden en individuele truckers van de laatste weken. Zij klagen de schrijnende situatie in hun sector aan. Ik heb hier nog een artikel met voorbeelden van mensen die van 285 tot 500 euro per maand verdienen, in hun cabine moeten slapen en in mensonterende omstandigheden moeten leven.

Het fenomeen van de postbusfirma's is de laatste jaren steeds geëvolueerd. Wij zien Belgische en andere West-Europese bedrijven nu zusterondernemingen oprichten in Slowakije. Polen is blijkbaar al te duur geworden. De vakbonden stellen dat het vijf voor twaalf is als wij willen dat de Belgische transportsector overleeft. Het is veelzeggend dat koepelorganisatie Febetra de actie van de vakbonden niet steunde en in het ledenblad *Transpo* soms advertenties opneemt hoe men een buitenlands filiaal kan oprichten. Dat is een behoorlijk pervers spel van een werkgeversorganisatie.

Er is het concreet geval van de firma Butter. Daar werd effectief een klacht ingediend door BTB, de transportvakbond van het ABVV. In samenwerking met hun Nederlandse collega's van FNF ondernamen zij actie. Zij stellen de vraag in welke mate de Belgische overheid kan optreden in het kader van, bijvoorbeeld, het respecteren van de Europese vestigingsvoorwaarden volgens de Europese verordening 2009/1051.

Ten eerste, hoeveel controles deden de inspectiediensten van de FOD Mobiliteit naar de omzeiling van de vestigingsvoorwaarden?

Ten tweede, hoeveel inbreuken waren er? Worden deze bedrijven publiek kenbaar gemaakt?

Ten derde, hoeveel transportvergunningen werden er ingetrokken?

Ten vierde, werd een onderzoek gevoerd naar de firma Butter? Zo ja, kunt u dan het resultaat van dit onderzoek meedelen? Werd de transportvergunning van de betrokken firma dan ingetrokken?

07.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Geerts, de verordening 2007/1071 stelt vier vereisten vast voor ondernemingen die het beroep van wegvervoerondernemer wensen uit te oefenen. Zij moeten werkelijk en op duurzame wijze in een lidstaat gevestigd zijn, betrouwbaar zijn, voldoende financiële draagkracht bezitten en de vereiste vakbekwaamheid hebben. Een onderneming die niet langer voldoet aan deze vestigingsvoorwaarden riskeert de intrekking van de vervoervergunning, drie maanden nadat de minister of zijn gemachtigde aan de onderneming heeft laten betekenen dat zij geen bedrijfszetel meer heeft in België.

In principe houdt elke bedrijfscontrole in België een controle op de bovengestelde vestigingscriteria in. In 2012 bedroeg het aantal bedrijfscontroles, en dus het aantal controles op vestigingscriteria tot op heden, 2 062. In het kader van het antifraudeplan 2013 van collega Crombez hebben wij om meer personeelsleden gevraagd om aldus meer controles uit te voeren. Dat staat in de begrotingsdiscussie voor 2013.

Uit deze bedrijfscontroles blijkt echter dat de ondernemingen in België nagenoeg steeds voldoen aan de criteria. Enkel bij de firma Butter bvba bleek er een probleem te zijn.

België lijkt in dit opzicht als land niet interessant genoeg om er een postbusfirma op te richten. Omgekeerd richten Belgische ondernemingen wel frequenter postbusbedrijven op in het buitenland en dan vooral in Oost-Europa en de Baltische staten.

Specifiek wat de firma Butter bvba betreft werd een nader onderzoek gestart naar aanleiding van een brief van de Belgische Transportarbeidsbond BTB. Daaropvolgend heeft de dienst van de FOD Mobiliteit en Vervoer die bevoegd is voor de controle van het wegvervoer twee controles op de zetel van deze onderneming in Vilvoorde uitgevoerd, een aangekondigde op 23 april 2012 en een niet aangekondigde op 9 mei 2012. Bij deze controles kwam de controleur van de FOD tot de bevinding dat niet alle boekhoudkundige bescheiden en niet alle documenten met betrekking tot de personeelsleden in de vestiging aanwezig waren. Teneinde te onderzoeken of Butter bvba wel voldoet aan de vestigingscriteria werden twee nieuwe bedrijfscontroles bij deze firma georganiseerd, een niet aangekondigde op 10 september 2012 en een aangekondigde op 18 september 2012.

07.03 David Geerts (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Samen met collega Bonte heb ik vóór het reces een resolutie ingediend in het Parlement om dit probleem hoog op de politieke agenda te houden. Het betreft een resolutie inzake de interne vrijmaking van de markt van de sector van het binnenlands wegtransport. Het accent in deze resolutie ligt vooral op de controle van de cabotagewetgeving en de detacheringsrichtlijnen. Ik zal deze resolutie ook overmaken aan de andere collega's en ik hoop dat dit aspect de nodige aandacht blijft krijgen van de regering.

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

08 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris

voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de koppeling van de politiedatabanken en de invoering van het rijbewijs met punten" (nr. 13405)

08 Question de Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'accès aux bases de données de la police et l'instauration du permis à points" (n° 13405)

08.01 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, onlangs las ik in *De Standaard* het heuglijke nieuws dat de politiedatabanken in ons land dankzij een nieuw informaticasysteem eindelijk op elkaar afgestemd zullen zijn.

Hierdoor kunnen de overtreddingen in andere politiezones begaan door eenzelfde overtredder aan elkaar worden gekoppeld, wat op zijn beurt moet leiden tot een verbetering van de vervolging van recidivisten.

Ik deel de mening van politierechter Peter D'Hondt, die stelt dat nu niets de invoering van een rijbewijs op punten nog in de weg staat.

Het informaticasysteem luistert naar de naam Mammouth at Central Hosting en laat de parketten toe alle verkeersinbreuken die sinds 1996 in heel het land zijn gepleegd op te zoeken. Deze MaCH moet het perverse systeem van de onmiddellijke inningen, waarbij absoluut geen rekening werd gehouden met iemand die vorige overtreddingen had begaan, eindelijk een halt toeroepen.

Ik denk dat er op die manier ook preventief kan worden gewerkt, dat er een preventief effect kan van uitgaan om erger te voorkomen in de toekomst. Wij hebben deze week opnieuw een ongeval gezien van iemand die voor een tweede of derde keer onder invloed reed, nu met dodelijk gevolg, namelijk vier slachtoffers.

Het logische gevolg van dit nieuw informaticasysteem is dat het rijbewijs met punten, dat reeds in 20 van de 27 EU-lidstaten is ingevoerd, in België zou kunnen worden ingevoerd. De wet van 18 juli 1990 heeft het rijbewijs met punten virtueel ingevoerd in België, maar men heeft altijd gezegd dat de informaticaproblemen verhinderden dat het effectief zou worden toegepast en dat het dus ook niet mogelijk was om uitvoeringsbesluiten te nemen.

Dit probleem is nu van de baan, vandaar mijn volgende vragen. Bent u bereid het rijbewijs met punten in te voeren? Indien ja, welke juridische en operationele stappen moeten nog worden gezet alvorens men effectief kan overgaan tot de invoering? Indien neen, wat zijn uw argumenten om dat niet te doen? Als u het invoert, wat zou de timing kunnen zijn voor dit rijbewijs met punten?

08.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw Temmerman, het rijbewijs met punten werd meer dan 22 jaar geleden goedgekeurd, toen nog maar enkele landen dergelijk systeem hadden en slechts enkele andere landen, zoals Frankrijk, het systeem wilden invoeren. De tijden zijn intussen veranderd. In 1990 vielen er nog bijna 2 000 verkeersdoden per jaar. 20 jaar later zijn het er nog 840. Uiteraard zijn dat er nog altijd te veel. Wij moeten ervoor zorgen dat het aantal tegen 2020 minstens halveert.

Het rijbewijs met punten kan daartoe een middel zijn, maar wij moeten dat systeem ook met de ogen van nu bekijken. In augustus 2012 werd de Europese studie "BestPoint" voorgesteld. Zij moet worden gezien als een handboek met criteria voor de beste praktijken voor het rijbewijs met punten. Mijn diensten bestuderen de uitvoering of de aanpassing van de bestaande wet, die zoals gezegd meer dan 20 jaar oud is.

In elk geval zet Justitie nu een grote stap vooruit door de gegevens uit gerechtelijke dossiers inzake verkeer op het niveau van de politierechtbanken te centraliseren. Daardoor kunnen zowel de parketten als de politierechtbanken meer rekening houden met het profiel van de overtredder om een bepaalde straf te eisen of op te leggen. Het is een noodzakelijke voorwaarde, maar geen voldoende voorwaarde, voor een rijbewijs met punten daar het hier gaat om veroordelingen. Mensen die nog niet veroordeeld geweest zijn, komen daarvoor niet in aanmerking.

Het is bovendien noodzakelijk de digitale transfer van gegevens inzake het verval van het recht tot sturen naar de Kruispuntbank Rijbewijzen tot stand te brengen, daar zowel de gemeenten als de politie de rijbewijsgegevens raadplegen. Zij moeten onmiddellijk op de hoogte zijn van de uitvoering van het verval van het recht tot sturen, wel of niet in combinatie met de verplichting herstelexamens af te leggen. Daaraan wordt op dit ogenblik gewerkt door de ICT-diensten van Justitie en Mobiliteit.

Het ontwerp dat ik binnenkort in de Kamer indien, speelt trouwens in op de vraag meer rekening te houden met de recidivegraad. Wanneer iemand één van de zes zwaarste verkeersovertredingen begaat binnen de drie jaar na te zijn veroordeeld wegens één van die zes overtredingen, zal hij verplicht verval van het recht tot sturen opgelegd krijgen voor drie maanden. Bij tweevoudige recidive wordt dit zes maanden, bij drievoudige recidive minstens negen maanden. Op die wijze krijgen wij dus reeds een soort rijbewijs met punten voor de zes zwaarste categorieën van verkeersovertreding. Dat lijkt mij een grote stap in de goede richting.

08.03 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik ben het met u eens dat het een stap in de goede richting is, maar wij scoren nog altijd zeer slecht als het over verkeersveiligheid gaat. Ik denk dat wij alle mogelijke middelen ter hand moeten nemen om dit tegen te gaan en het aantal doden op onze wegen naar beneden te halen.

Ik heb uit uw antwoord ook begrepen dat de deur niet volledig dicht is. Als dat zo is, zou ik het nu graag horen. U zou nog onderzoeken op welke manier men het zou kunnen toepassen.

Als u zegt dat de deur volledig dicht is, had ik graag van u vernomen wat de andere middelen dan zijn om het aantal verkeersdoden op onze wegen naar beneden te halen.

08.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet: De deur is zeker niet dicht. Ik wil alleen niet zeggen dat ik iets wil doen terwijl ik weet dat het op dit moment niet mogelijk is. Wij zijn nog niet klaar met de uitwisseling van informatie. Ik zeg niet iets dat ik nu niet kan doen en waarvoor ik nog geen redelijke termijn kan bepalen.

Ik doe wat ik wel al kan doen, namelijk het voeren van een recidivebeleid om zeker te zijn dat een soort rijbewijs met punten kan worden ingevoerd.

Wij zullen blijven werken aan de uitwisseling van informatie tussen Justitie en Mobiliteit. Dat is de eerste stap in de richting van een rijbewijs met punten.

08.05 Karin Temmerman (sp.a): Na 20 jaar is er veel gewijzigd, maar informatica kan geen reden zijn om zaken niet te doen. Als wij mensen naar de maan kunnen sturen, moet het mogelijk zijn om een aantal databanken op elkaar af te stemmen.

08.06 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Il y a 20 ans, ils étaient déjà sur la lune.

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

De **voorzitter**: De vragen nr. 13409 van mevrouw Lahaye-Battheu en nr. 13420 van mevrouw Galant worden uitgesteld.

*De behandeling van de vragen en interpellaties eindigt om 11.17 uur.
Le développement des questions et interpellations se termine à 11.17 heures.*