

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

du

MERCREDI 8 MAI 2013

Matin

---

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 8 MEI 2013

Voormiddag

---

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 10.51 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

Le développement des questions et interpellations commence à 10.51 heures. La réunion est présidée par M. Jef Van den Bergh.

**01** **Samengevoegde vragen van**

- de heer Peter Luykx 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 behandeling van het IJzeren Rijn-dossier" (nr. 15587)

- de heer Peter Vanvelthoven 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 IJzeren Rijn" (nr. 15818)

- mevrouw Liesbeth Van der Auwera 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 stand van zaken van het IJzeren Rijn-dossier" (nr. 15886)

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de realisatie van de IJzeren Rijn" (nr. 16346)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de IJzeren Rijn" (nr. 17472)

**01** **Questions jointes de**

- M. Peter Luykx 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 traitement du dossier du Rhin de fer" (n° 15587)

- M. Peter Vanvelthoven 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 Rhin de fer" (n° 15818)

- Mme Liesbeth Van der Auwera 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'état d'avancement du dossier du Rhin de fer" (n° 15886)

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la réalisation du Rhin de fer" (n° 16346)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le Rhin de fer" (n° 17472)

**01.01** **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, u heeft in dit Parlement al op verschillende momenten een stand van zaken in dit dossier gegeven. Meestal klonk het dat er een en ander werd voorbereid en nog moest worden afgesproken. Ik herinner u aan het ministerieel overleg België-Nederland

dat nu bijna twee jaar geleden heeft plaatsgevonden, op 4 juli 2011. Toen werd een akkoord gesloten over het historisch tracé, dat door beide zijden werd erkend als het definitieve tracé voor de IJzeren Rijn. Nog eens bijna twee jaar geleden werd opdracht gegeven aan de administraties van beide landen om tegen 1 november 2011 een ontwerp te maken voor verdeling van de kosten tussen België en Nederland voor ingebruikname van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied.

We zijn nu bijna twee jaar verder. U heeft in januari in deze commissie aangekondigd dat het ontwerp van memorandum van overeenstemming aan de Ministerraad zou worden voorgelegd, waarna het zou worden verzonden aan de bevoegde Nederlandse minister. Ik moet u niet zeggen dat het hier gaat om een belangrijk economisch dossier voor de haven van Antwerpen, voor Vlaanderen, voor België. Ik kreeg dan ook graag een stand van zaken.

Ten eerste, werd dat memorandum van overeenstemming ondertussen ter goedkeuring voorgelegd aan de Ministerraad?

Ten tweede, kunnen wij kennis krijgen van de inhoud van het memorandum van overeenstemming?

Ten derde, acht u het niet nuttig om ondertussen al een kalender vast te leggen voor afronding van de besprekingen met uw Nederlandse collega?

Ten vierde, wat is de verdere procedure die werd afgesproken met België, Nederland en Duitsland?

**01.02 Peter Luykx** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik wil mij in grote lijnen aansluiten bij de vragen die mijn collega Vanvelthoven hier heeft gesteld.

Wij kaarten dit dossier al verschillende jaren en zelfs legislaturen aan in deze commissie. In het licht van de SALK, verschillende initiatieven die men in Limburg wil nemen tegen de economische crisis die daar meer dan elders heeft toegeslagen, willen wij dat dossier in beweging krijgen.

Mijnheer de staatssecretaris, kunt u ons over het aangepaste *memorandum of understanding* meer informatie bezorgen? Hoe verloopt dit verder, wat is de kalender?

Hebben er gesprekken plaatsgevonden met Nederland?

Welke concrete voorbereidingen staan er op til?

Wij zitten op hete kolen en hopen dan ook een duidelijk antwoord van u te krijgen.

**01.03 Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, op 20 december 2012 werd een belangrijke stap gezet op de weg naar een gemeenschappelijk Europees transportbeleid en de ontsluiting van Belgische havens en industriezones. Transportministers uit zes landen – België, Duitsland, Frankrijk, Italië, Luxemburg en Nederland – en de Europese Commissaris voor Transport, Siim Kallas, hebben een beslissing ondertekend van de *executive boards* van de Spoorcorridors nummers 1 en 2 die het raam moeten schetsen voor de toekenning van de capaciteit op twee spoorwegcorridors.

In uw beleidsnota 2013 staat over mobiliteit het volgende: "De IJzeren Rijn moet volgens België integraal deel uitmaken van de goederencorridor richting Polen. De staatssecretaris zal samen met zijn collega bevoegd voor Overheidsbedrijven de onderhandelingen met Nederland en Duitsland verder zetten met het oog op de ondertekening in de loop van 2013 van een overeenkomst over de modernisering en heropening van deze spoorverbinding."

Bij de bespreking van die beleidsnota's stelde u, in al uw enthousiasme omtrent de realisatie van de IJzeren Rijn, dat er toch ook wel een prijskaartje aan vast hangt en dat de financiering niet min zal zijn. De minister van Overheidsbedrijven heeft meegedeeld dat de IJzeren Rijn en de tweede spoortoegang tot de Antwerpse haven begroot worden op 1,5 miljard euro, maar niet opgenomen werden in het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep.

Concreet is het toch wel belangrijk om in dit dossier de zaken op de voet te volgen, zeker omdat er al zoveel tijd verloren is gegaan. Er werd al heel veel onderhandeld, overlegd en vergaderd. Als er in 2013 evenwel zeer concrete resultaten uit de bus moeten komen, is het belangrijk dat u vandaag in de commissie de

nodige duidelijkheid kunt verschaffen.

Ik heb dan ook enkele vragen. Welke planning is er in 2013 voorzien inzake de ondertekening, samen met Nederland en Duitsland, van de modernisering en de heropening van de IJzeren Rijn? Welke maatregelen werden er genomen om tot de financiering van de realisatie van de IJzeren Rijn te komen?

De **voorzitter**: Mevrouw Van der Auwera zit vast in de commissie voor het Bedrijfsleven en mevrouw Lahaye-Battheu kan ook niet tijdig hier zijn.

**01.04** Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Het MOU over de reactivering van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied bevat alle concrete beleidsafspraken tussen beide landen over dit ontwerp. De tekst bevat een inventaris van de te realiseren werken, de procedure en de realisatieplanning en een uitgebreid hoofdstuk over de regeling van de financiële aspecten en de kostenverdeling.

Indien de Ministerraad groen licht geeft om de onderhandelingen met Nederland op deze basis te hervatten, zullen mijn collega bevoegd voor Overheidsbedrijven en ikzelf hiertoe onmiddellijk het nodige doen.

Het overleg met Nederland zal worden hernomen, eens wij groen licht van de Ministerraad hebben gekregen om verder te onderhandelen.

Na een bilateraal akkoord met Nederland zal trilateraal overleg volgen met Nederland en Duitsland. Het overleg met Duitsland zal in hoofdzaak gebeuren met het federaal ministerie dat bevoegd is voor het spoorvervoer.

Er is geen rechtstreekse koppeling tussen het dossier van de IJzeren Rijn en HSL-Zuid. De recente problemen van de Fyra hebben dan ook geen invloed op dat dossier. Bij de onderhandeling over beide dossiers zijn wel gedeeltelijk dezelfde personen betrokken en dit in beide landen. Het is dan ook logisch dat beide dossiers in het verleden soms tijdens hetzelfde overleg aan bod zijn gekomen.

Met betrekking tot de financiering van dit project heb ik weinig toe te voegen aan het citaat van mijn geachte collega van Overheidsbedrijven: "Het voorstel van investeringsplan van 2013-2025 is het onderwerp van overleg met de Gewesten. Rekening houdend met hun prioriteiten en hun bereidheid van cofinanciering kunnen projecten zoals de IJzeren Rijn in het plan worden opgenomen".

**01.05** **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik moet mij een beetje inhouden om nu niet tot het gebruik van krachttermen over te gaan.

Het MOU ligt minstens van begin dit jaar op uw bureau. In oktober 2012 hebt u een laatste advies van een advocatenkantoor over dat dossier gekregen. Dat is klaar. Dat is besproken tussen de twee administraties.

In januari zegt u dat dit op de Ministerraad moet komen. U hebt een dergelijk belangrijk dossier in economisch moeilijke tijden op uw bureau laten liggen en nagelaten om dat voor de Ministerraad te agenderen.

Ik vind het een schande dat dit gebeurt in tijden waarin wij allemaal roepen dat de procedures in ons land heel lang duren. Hier is het een staatssecretaris die het dossier gewoon op zijn bureau laat rusten en er niets mee doet. Ik vind het een schande.

**01.06** **Peter Luykx** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb ook de indruk dat men dit niet anders kan noemen dan een zeker schuldig verzuim. Ik heb het plan van de NMBS voor de IJzeren Rijn hier bij me. U verwijst er ook naar. Er staat dat het een prioriteit is om de IJzeren Rijn, zeker het gedeelte Mol-Lommel-Neerpelt-Hamont, te heropenen en er investeringen in te doen. Dat is een prioriteit voor de NMBS, maar niet voor u en voor deze regering.

Alle collega's uit de meerderheid en de oppositie onderschreven mijn resolutie om die IJzeren Rijn prioritair op de agenda van de regering te plaatsen. Voor alle Vlaamse partijen in de federale regering en in de oppositie was dat een prioriteit. Voor u is dat blijkbaar tot op heden geen prioriteit. Wij zijn dus teleurgesteld.

Ik kan u alleen vragen eens te komen bekijken wat het probleem is. Heel Noord-Limburg heeft nood aan die verdere ontwikkeling. De Antwerpse haven smeekt om een verdere uitbreiding van de logistieke capaciteit

en de transportcapaciteit via de IJzeren Rijn. Er wacht een groot terrein aan mogelijke tewerkstelling en mogelijke investeerders op dit dossier. Door dit dossier niet snel op de agenda te plaatsen, gaan er indirect arbeidsplaatsen en investeringen verloren.

**01.07 Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik begrijp de verontwaardiging en de ergernis van mijn twee collega's. Als Limburgers hebben zij terecht kritiek op de stiefmoederlijke behandeling van dit dossier. Ik durf zelfs te spreken over politieke sabotage.

Het is duidelijk dat u uw taak als staatssecretaris niet vervult en dat u dit dossier gewoon laat aanslepen om opportuniteitsredenen. Mocht een Waals dossier op een gelijkaardige manier behandeld worden, zou men moord en brand schreeuwen. Nu moddert u maar wat aan. U wringt zich in allerlei bochten om in dit dossier geen concrete realisaties te brengen.

U bent in het verleden zeer creatief geweest met allerlei argumenten over de redenen waarom de onderhandelingen in het slop zaten en waarom bepaalde beslissingen nog niet genomen waren. In deze tijden waarin de provincie Limburg en de Vlaamse havens zwaar onder de economische crisis te lijden hebben, moet u uw verantwoordelijkheid opnemen. U maakt zich er te gemakkelijk vanaf. Ik betreur dat de kiezer u de rekening niet kan presenteren.

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

**02 Question de Mme Linda Musin au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation de l'IP tracking par les opérateurs de transport" (n° 15627)**

**02 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van IP tracking door de vervoersoperatoren" (nr. 15627)**

**02.01 Linda Musin** (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, alors que la protection des données personnelles devient impérative, de plus en plus d'internautes, usagers de sites d'achat de billets en ligne, relayés en cela par un article du journal *Le Monde* du 24 janvier, se disent victimes de l'IP tracking (ou ciblage IP) utilisé par les opérateurs de transport ferroviaire et aérien.

L'IP tracking est une méthode qui consiste, lorsqu'un usager effectue une recherche de billets, à enregistrer cette recherche et l'associer à l'adresse IP du terminal utilisé. Si l'utilisateur n'achète pas immédiatement, et se décide un peu plus tard, l'opérateur ayant gardé en mémoire l'intérêt manifesté par l'utilisateur pour ce trajet, propose alors un prix un peu supérieur, ceci afin de susciter l'achat immédiatement en laissant penser à l'internaute que le nombre de places diminue et que le prix augmente, ce qui constitue un puissant levier incitatif.

Selon ce même article, l'efficacité de la méthode - généralisée chez les compagnies aériennes asiatiques - serait prouvée. L'opacité des tarifs étant encore renforcée par l'optimisation des recettes tarifaires qui applique des classes de réservation différentes sur une même catégorie de sièges.

Monsieur le secrétaire d'État, ces pratiques sont-elles avérées? Le cas échéant, le gouvernement envisage-t-il de diligenter une enquête à ce sujet? Quelles mesures envisagerait-il de mettre en place pour mettre un terme à d'éventuels abus?

**02.02 Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Chère collègue, la SNCB m'a certifié que la pratique de l'IP tracking lors de la réservation de billets n'est pas en vigueur chez SNCB Europe, en précisant que lors d'une vente par le canal internet, seul le canal de vente est identifié par les clients qui l'utilisent. Il n'y a donc aucun lien entre l'adresse IP d'un client et les mécanismes de tarification.

Mon administration pour sa part ne dispose pas d'éléments tendant à prouver le contraire.

Je n'ai connaissance d'aucune plainte concernant le problème évoqué, ni dans le domaine ferroviaire, ni dans le domaine aérien.

En tout état de cause, cette matière relève principalement du ministre de l'Économie compétent pour ce qui concerne le respect des droits des consommateurs et de la ministre de l'Intérieur en ce qui concerne la protection des données à caractère personnel.

**02.03** **Linda Musin** (PS): Monsieur le président, je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse. J'interrogerai donc les deux ministres qu'il vient de citer.

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

**03** **Vraag van mevrouw Bercy Slegers 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 invordering van gedepenaliseerde overtredingen begaan door Fransen in Belgische steden en gemeenten" (nr. 16393)**

**03** **Question de Mme Bercy Slegers 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 recouvrement des infractions dépenalisées commises par des ressortissants français dans les villes et communes belges" (n° 16393)**

**03.01** **Bercy Slegers** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, op 13 oktober 2008 werd te Parijs het verdrag tussen België en Frankrijk ondertekend betreffende de uitwisseling van informatie over voertuigen opgenomen in de nationale inschrijvings- en kentekenregisters, teneinde de verkeersovertredingen te bestraffen. Op 20 november 2009 heeft het Belgische Parlement dit geratificeerd en in 2011 heeft het Franse Parlement hetzelfde gedaan.

Begin 2012 kondigde u in antwoord op een parlementaire vraag aan dat het verdrag in de praktijk moest kunnen functioneren in de loop van het jaar 2012. Uw diensten hadden contact opgenomen met de Franse autoriteiten en hebben verscheidene malen vergaderd om concrete afspraken te maken om dit operationeel te maken, technische gegevens uit te wisselen, IT-diensten met elkaar in relatie te brengen en politiediensten afspraken te laten maken.

Mijnheer de staatssecretaris, wij zijn nu een jaar verder. Wat is de huidige stand van zaken bij de uitvoering van het verdrag en het bilateraal overleg tussen de diensten, dat daarop is gevolgd?

Is het verdrag al operationeel inzake elektronische data-uitwisseling? Zo ja, sinds wanneer? Is er wederkerige toegang tot elkaars databanken? Kunnen de politiediensten met andere woorden op dit moment al efficiënt optreden?

**03.02** **Staatssecretaris Melchior Wathelet**: Mijnheer de voorzitter, ten eerste, na meerdere vergaderingen tussen ons land en Frankrijk werd er een akkoord gesloten omtrent de praktische modaliteiten van de implementatie van het bilateraal verdrag. Daardoor is de uitwisseling van persoonsgegevens ter identificatie van elkaars overtreders van start kunnen gaan op 30 juni 2012.

Ten tweede, de informaticadienst van de federale politie staat in voor de verdere ontwikkeling van de applicatie, zodat op het terrein elke lokale politiezone en de verkeersdienst van de federale politie nummerplaten kunnen opvragen via de EUCARIS-applicatie. Momenteel zijn alle eenheden van de federale wegpolie aangesloten op EUCARIS, net als bepaalde politiezones, voornamelijk uit de grenszone. De informaticadienst van de federale politie maakt deze toepassing momenteel bruikbaar voor elke zone.

Politiezones die nog geen rechtstreekse toegang hebben, kunnen nog steeds nummerplaten opvragen via het CCPD van Doornik. De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft zelfs het contactpunt voor België aangesloten op het EUCARIS-netwerk en heeft alle technische voorzieningen getroffen om de toepassingen die door dat netwerk worden geboden, te benutten.

De FOD heeft op informaticavlak een toepassing ontwikkeld die de politiediensten toegang verschaft tot de Prümapplicatie van EUCARIS. Op die manier kan de politie de identificatiegegevens van Franse overtreders op geautomatiseerde wijze raadplegen, aan de hand van de nummerplaat van het betrokken voertuig. Ook de Fransen maken van die toepassing gebruik om de Belgische overtreders te identificeren.

Ten derde, wanneer de politie een of meerdere overtredingen begaan door een in Frankrijk ingeschreven voertuig vaststelt en de overtreder niet staande kan worden gehouden, dan identificeert zij de overtreder via de Prümtoepassing van EUCARIS en maakt zij een proces verbaal op. Dat proces-verbaal wordt naar het openbaar ministerie verstuurd dat vervolgens een voorstel tot minnelijke schikking aan de overtreder kan versturen. Indien de Franse overtreder echter onmiddellijk onderschept kan worden bij het begaan van een overtreding, dan wordt de procedure van de onmiddellijke inning toegepast.

**03.03 Bercy Slegers** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik hoor dat er al heel veel werk gebeurd is en dat er al veel zaken operationeel zijn in de strijd tegen de grenscriminaliteit. Bij ons, aan de grens tussen Zuid-West-Vlaanderen en Frankrijk, is dat een zeer belangrijk punt.

Ik wil u bedanken voor de inspanningen die u daarvoor geleverd hebt.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

#### **04** **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Bercy Slegers** 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 invoering van het rijbewijs in bankkaartmodel" (nr. 16394)

- mevrouw **Julie Fernandez Fernandez** 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 gevolgen van de uitreiking van het nieuwe rijbewijs voor het dagelijkse functioneren van de stads- en gemeentebesturen" (nr. 16771)

- de heer **David Geerts** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de uitreiking van de nieuwe rijbewijzen en de implementatie van de nieuwe wetgeving" (nr. 17422)

- de heer **Bert Wollants** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de invoering van de nieuwe rijbewijzen" (nr. 17450)

#### **04** **Questions jointes de**

- Mme **Bercy Slegers** 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'introduction du permis de conduire au format d'une carte bancaire" (n° 16394)

- Mme **Julie Fernandez Fernandez** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les implications de la délivrance du nouveau permis de conduire sur la gestion quotidienne d'une ville" (n° 16771)

- 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 "la délivrance des nouveaux permis de conduire et la mise en oeuvre de la nouvelle réglementation" (n° 17422)

- M. **Bert Wollants** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'introduction de nouveaux permis de conduire" (n° 17450)

**04.01 Bercy Slegers** (CD&V): Nadat de perikelen van vorig jaar omtrent de aanbesteding voor het produceren van de nieuwe rijbewijzen in bankkaartmodel werden beslecht, ligt de weg open voor de lancering ervan. Een pilootproject werd in 38 gemeenten doorlopen.

Wat waren de bevindingen na afloop hiervan? Zijn de opmerkingen in rekening gebracht?

Wanneer wordt het rijbewijs in bankkaartmodel ingevoerd? Wat is het tijdschema?

De **voorzitter**: Mevrouw Fernandez en de heer Geerts zijn niet aanwezig.

**04.02 Bert Wollants (N-VA):** Mijn vraag is in een later stadium toegevoegd, zodat ze een andere zijde van het probleem belicht.

De rijbewijzen zijn momenteel in heel Europa in omloop. Onze deadline was gezet op eind 2013. Die hebben we niet gehaald door vertragingen in de openbare aanbestedingen voor de leveranciers. Sinds maart zijn steden en gemeenten toch kunnen starten met het nieuwe rijbewijs. De uitreiking daarvan gebeurt niet zonder slag of stoot. Wij horen vanuit heel wat gemeenten de klacht dat er geen handleiding is voor gemeentelijk en stedelijk personeel. Bovendien wordt de daaraan gekoppelde centrale helpdesk bemand door slechts een persoon. Onze diensten in Lier hebben zelf vastgesteld dat de telefoon de hele dag bezet is en de mailbox doorlopend vol is, zodat antwoorden uitblijven.

Verschillende gemeenten klagen die problemen in een brief aan u aan. Het moet een stuk vlotter. Wat is de algemene stand van zaken van de invoering van het rijbewijs in de Vlaamse steden en gemeenten?

Klopt het dat de steden en gemeenten die zijn gestart met de uitreiking van de rijbewijzen, niet beschikken over een handleiding van het systeem? Waarom werd er bijvoorbeeld niet in een opleiding voorzien?

Bij de startfase van een nieuw project is een goed functionerende helpdesk noodzakelijk. Klopt het dat die onderbemand is en niet toegankelijk? Komt daar verbetering in, zodat een ander vlotter kan verlopen?

**04.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet:** Mijnheer Wollants, u hebt het enkel over de Vlaamse steden en gemeenten. Ik heb enkel elementen betreffende de steden en gemeenten van het hele land. Ik heb het onderscheid tussen de Vlaamse steden en gemeenten en de rest niet gemaakt.

**04.04 Bert Wollants (N-VA):** Ik vergeef het u.

**04.05 Staatssecretaris Melchior Wathelet:** De 38 pilootgemeenten die al sinds 2010 met het nieuwe systeem werken, getuigen dat de nieuwe toepassing meer comfort en een echte vereenvoudiging heeft gebracht. Zowel op technisch, logistiek als administratief vlak is de algemene uitrol naar alle gemeenten goed verlopen. De feedback van de recent aangesloten gemeenten is ook positief.

Er is wel degelijk voorzien in de opmaak van noodzakelijke en nuttige handleidingen voor de gemeenten. Zij werden naar alle gemeenten opgestuurd. Zij werden ook op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer gepubliceerd. Nieuwe aanpassingen of gewenste toevoegingen en uitleg over reglementeringen of de operationele toepassing worden per omzendbrief toegestuurd.

De dienst Rijbewijzen heeft, gelet op de aflevering van de nieuwe rijbewijzen door de gemeenten, verscheidene informatiesessies volgens taalrol georganiseerd. Ook hebben de 38 pilootgemeenten, die met de nieuwe werkmethode al vertrouwd zijn, de omliggende gemeenten uitgenodigd om de nieuwe procedure te tonen en in te leiden.

Er was in een geleidelijke instap, gespreid over de maanden maart en april 2013, voorzien. De operatie in kwestie is sinds eind april 2013 voltooid, zodat iedere gemeente op 1 mei 2013 operationeel was.

L'introduction du permis de conduire en modèle carte bancaire est enfin réalisée. Ce résultat aura effectivement un impact sur la manière de travailler des communes, dans le sens où le traitement des demandes et des délivrances se trouvera simplifié.

La photo et la signature du citoyen pour le permis de conduire sont ainsi extraits du registre national. Le cahier de charges émis par le SPF, qui constitue la base du contrat liant l'État à Zetes (le fabricant du permis de conduire), prescrit que soit fourni pour chaque commune un équipement (scanner et Pen Pad) par point de délivrance. Cette quantité suffit pour rencontrer et couvrir les cas exceptionnels où les photos et signatures ne sont pas disponibles. Cet appareillage est donc mis gratuitement à disposition.

Si, pour quelque raison que ce soit, la commune décide d'installer davantage d'équipements au même endroit, elle a la possibilité d'en acheter auprès de Zetes. Certaines villes et communes possédant un siège central de guichets et quelques antennes locales se sont vu livrer autant d'équipements qu'elles comptent de points de délivrance. La ville de Liège a, par exemple, opté pour un système particulier consistant à donner à des citoyens la possibilité d'introduire leur demande de permis de conduire dans chacune de ces entités

décentralisées, mais la délivrance s'effectue aux guichets centraux uniquement.

Les raisons de ce choix appartiennent entièrement aux autorités municipales et à leur administration. En conséquence, puisque c'est au moment de la demande de permis de conduire que la captation d'une photo, d'une signature sont nécessaires, il a bel et bien été livré à Liège autant d'équipements qu'il existe de mairies, soit un total de 11 éléments, guichets centraux compris.

Les contacts ont été pris à cette fin et les actions entreprises pour que la ville commence la nouvelle procédure au terme prévu, soit à partir de ce 5 avril effectivement. La directive européenne est entrée en vigueur le 19 janvier 2013. À côté de l'introduction d'un nouveau modèle unifié de permis de conduire, le texte prescrit également l'entrée en vigueur d'une nouvelle catégorie de permis.

Afin de respecter, aussi vite qu'il était techniquement possible de le faire, le délai d'application de la directive, la Belgique a décidé de faire entrer le tout en application à dater du 1<sup>er</sup> mai 2013.

**04.06 Bercy Slegers** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, het is zeer positief dat het systeem sinds 1 mei operationeel is en dat de uitrol ook zeer vlot is verlopen. Dat op twee maanden tijd in alle gemeenten implementeren, is een goede zaak.

Ik dank u voor uw antwoord.

**04.07 Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik zal exact het tegenovergestelde zeggen van mevrouw Slegers.

Wat ik van diverse gemeenten onthoud, is dat men op alle vlakken tekort is geschoten. Ik geef als voorbeeld de nieuwe wetgeving, die op 1 mei 2013 van kracht is gegaan.

Er is in een opleiding voorzien voor 20 personen. Het gevolg hiervan is dat de opleiding volledig overbezet is en er in een extra opleidingsmoment werd voorzien op 18 april. De FOD heeft vervolgens de opleiding geannuleerd, omdat hij wordt overstelpt met vragen over het nieuwe systeem, dat niet naar behoren werkt. Als men de FOD probeert te bellen, dan wordt er niet opgenomen of duurt het veel te lang vooraleer er wordt opgenomen. Mails worden niet beantwoord. Het programma Mercurius werkt onvolledig of slecht. Bepaalde applicaties zoals de elektronische fiche, zitten er nog niet in.

Net als u heb ik een brief gekregen van alle gemeenten uit het arrondissement Mechelen – Sint-Katelijne-Waver, Willebroek, Puurs, Putte, Berlaar, Duffel, Bonheiden, Mechelen, Bornem, Heist-op-den-Berg en Lier – waarin wordt gezegd dat het systeem absoluut niet functioneert, dat er onvoldoende opleiding is en dat het niet loopt zoals het moet.

Misschien hebben die gemeenten een ander programma gekregen dan het systeem waarmee de FOD werkt, want ik merk hier toch op dat er een zekere discrepantie is tussen het verhaal dat u vertelt en dat mevrouw Slegers ondersteunt, en de ervaringen op het terrein in mijn omgeving. U moet misschien eens nakijken hoe het komt dat het in het arrondissement Mechelen blijkbaar helemaal anders verloopt.

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

**05 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "gewichtsfraude bij luchtvaartmaatschappijen" (nr. 16406)**

**05 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la fraude concernant le poids des avions auprès des compagnies aériennes" (n° 16406)**

**05.01 Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb deze vraag op 5 maart ingediend.

De Duitse krant *Die Welt* stelde toen dat Ryanair foutieve informatieve doorgaf over het startgewicht van

haar toestellen. De luchtvaartmaatschappij zou zo in Duitsland per vlucht 17 euro aan belastingen besparen, zoals dat met een mooi woord heet. Op jaarbasis komt dat neer op 370 000 euro. In de volledige EU zou het gaan om ongeveer 50 miljoen euro.

Mijn collega in het Europees Parlement stelde in de commissie de vraag naar de controle op het doorgeven van correcte informatie door de luchtvaartmaatschappijen. Uit het antwoord bleek dat de lidstaten erop moeten toezien dat het heffingstelsel volledig en correct wordt toegepast. Die controle is van groot belang opdat de concurrentievoorwaarden voor alle gebruikers in het luchtruim identiek zouden zijn.

Mijn vragen aan u zijn dan ook de volgende.

Welke instantie is in ons land bevoegd om te controleren of aan het Central Route Charges Office van Eurocontrol de correcte maximum *takeoff weight* wordt doorgegeven?

Hoeveel controles waren er in 2012? Werden er onregelmatigheden vastgesteld bij deze controles?

**05.02** Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Wollants, ik wil u eerst meedelen dat de controles op de correctheid van de maximum *takeoff weight* noodzakelijk kunnen zijn wegens veiligheidsredenen of voor de facturatie van de luchtvaarnavigatiediensten. Inzake de facturatie moet een onderscheid gemaakt worden tussen de en-routeheffingen en de heffingen voor plaatselijke luchtvaarnavigatiediensten.

Het MTOW staat vermeld op het certificaat voor luchtwaardigheid van het luchtvaartuig, dat afgeleverd wordt door de luchtvaartautoriteit van het land waarin het luchtvaartuig ingeschreven is. Het wordt ook opgenomen in andere officiële documenten, zoals het *noise certificate*.

Op uw vraag over de nationale instanties die de correctheid van de MTOW controleren, deel ik u de volgende informatie mee. De facturatie voor TNC op EBBR door Belgocontrol gebeurt al lang op basis van een databank die beheerd wordt door de BAC, dankzij de data die deze laatste van de luchtvaartmaatschappijen ontvangt. Voor de regionale luchthaven wordt er geen TNC geheven.

Facturatie voor de en-routeheffing wordt door het CRCO, Central Route Charges Office, namens de lidstaten gedaan op basis van de eigen databank, eveneens gebaseerd op de gegevens ontvangen van de luchtvaartmaatschappijen. De Eurocontrollidstaten hebben immers het beheer van het systeem van en-routeheffingen aan het CRCO toevertrouwd, in overeenstemming met de multilaterale overeenkomst inzake en-routeheffingen. Volgens die overeenkomst en zoals u het correct aanhaalt, dienen de staten enkel op de correcte toepassing van het systeem toe te zien. De staten vervullen die opdracht van toezicht via het uitgebreid comité voor en-routeheffingen. Naar aanleiding van de persartikels over de fraude in verband met de MTOW, zal dat comité in zijn volgende vergadering aan het CRCO vragen om daarover nadere toelichting te geven.

Controles die het DGLV om veiligheidsredenen uitvoert op buitenlandse luchtvaartuigen zijn door EASA opgelegd. Het gaat dan om de SAFA-inspectie, of Safety Assessment of Foreign Aircraft.

Voor de controles van MTOW's om veiligheidsredenen zijn er 270 SAFA-inspecties uitgevoerd in 2012. Op basis van risicoanalyses werden sommige inspecties uitgevoerd op de *weight and balance sheet*. Recent is het aantal inspecties op vliegtuigen van Ryanair wel opgedreven, onder andere vanwege het probleem rond brandstofhoeveelheden.

Maatschappijen en piloten die zich schuldig maken aan foute aangiften, met inbegrip van MTOW, in de voorbereiding van een vlucht, kunnen onderworpen worden aan strafrechtelijke en administratieve boetes.

Met betrekking tot uw derde vraag over het aantal vastgestelde onregelmatigheden kan ik u meedelen dat wat de controle om veiligheidsredenen betreft, het DGLV geen enkele frauduleuze gewichtsaangifte geconstateerd heeft op de *weight and balance sheets*, het effectief startgewicht. Voor de en-routeheffingen heeft het CRCO geen onregelmatigheden aan het DGLV meegedeeld.

**05.03** **Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik meen dat het er dan vooral op aankomt te bekijken hoe dat systeem internationaal gezien geoptimaliseerd

kan worden zodat fouten onmogelijk worden. Het is inderdaad zo dat de maximum *takeoff weight* op alle documenten moet verschijnen. Het is dan toch een beetje kijken op welke manier Ryanair die fraude effectief heeft kunnen plegen in Duitsland en op welke manier het CRCO daar dan mee kan omgaan. Eventueel kan men nagaan hoe de controles die vanuit de lidstaten gebeuren, afhankelijk van het soort heffing dat wordt geheven, kunnen worden geoptimaliseerd op basis van de manier waarop dit frauduleus zou kunnen worden gebruikt.

Wij kijken uit naar een eventuele aanpassing van de methodiek op het vlak van het CRCO. Daar zien wij dan wellicht hier bij ons de gevolgen van bij het aanpakken van de controles door het DGLV en dergelijke meer.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**06** Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les déplacements domicile-lieu de travail" (n° 16431)

**06** Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het woon-werkverkeer" (nr. 16431)

**06.01** Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, en 2003, nous avons voté une loi instaurant l'obligation pour les entreprises de plus de 100 travailleurs d'établir un diagnostic de leurs déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Tous les employeurs de plus de 100 travailleurs et, dans cette catégorie, les unités d'établissements de 30 personnes, sont tenus d'établir tous les trois ans un diagnostic.

Je pense qu'il s'agit d'une source d'information très riche. Selon le mécanisme prévu, les informations fournies doivent être utilisées dans les discussions lors des conseils d'entreprise. D'une manière générale, il me semble que nous avons peu de retour, notamment au sein de cette commission. Cela étant, à l'époque de M. Landuyt, nous avons pu débattre d'une première évaluation, si je me rappelle bien.

Pourriez-vous me dire quand a eu lieu la dernière évaluation? Ce diagnostic est-il pertinent au regard des objectifs poursuivis? Quelles sont les retombées tangibles à ce jour? Sont-elles à la mesure des investissements des entreprises pour faire face à leurs obligations? Que peut-on faire des chiffres récoltés pour l'amélioration des conditions de déplacement et de la mobilité en général?

**06.02** Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Chère collègue, la dernière enquête sur les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail a eu lieu en 2011. La collecte et le traitement des données se sont poursuivis jusqu'en juin 2012. Le rapport final a été publié et mis à disposition du public le 21 décembre dernier sur le site de mon administration. L'évaluation interne du diagnostic est en cours au sein de la direction Mobilité et donnera lieu à des adaptations. Des outils d'aide pour les entreprises seront également proposés. Une consultation des partenaires sociaux sera ensuite effectuée et un rapport final sera rédigé.

Le diagnostic est un outil indispensable pour l'analyse de la mobilité en Belgique. L'objectif est d'aider les autorités en charge de la gestion de la mobilité à la prise de décision, et ceci à différents niveaux de pouvoir: fédéral, régional ou communal. Les données récoltées permettent à ces autorités d'avoir accès à des informations très riches qu'elles peuvent utiliser pour définir et évaluer leurs politiques en matière de mobilité.

Ces informations sont également mises à disposition sur demande des sociétés de transport ainsi que des organismes ayant pour objectif l'amélioration de la mobilité, comme par exemple les centres universitaires.

Le diagnostic remplit aussi un rôle important au niveau des entreprises publiques ou privées qui disposent d'un outil leur permettant de développer une politique de mobilité plus active. L'obligation de soumettre le questionnaire complété aux représentants des travailleurs qui, eux-mêmes, remettent un avis à cet égard dans les deux mois, vise à faire des déplacements domicile-travail un thème d'échanges de vues et de propositions au sein des entreprises et des organismes publics.

De cette manière, les employeurs sont incités à prendre davantage de dispositions sur mesure au profit des

modes de transport durables. Les résultats sont d'ailleurs déjà visibles puisque depuis 2005, le nombre de mesures prises dans les entreprises est en augmentation.

L'analyse du rapport a permis de réfléchir à la mise en œuvre de nouvelles mesures concrètes en faveur des modes actifs. Ces mesures sont en cours de négociation auprès des autorités concernées et feront l'objet d'une consultation publique dans le courant de cette année.

*Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.*

*Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.*

**06.03 Valérie De Bue (MR):** Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse complète. Je ne doute pas de l'utilité de l'outil. Je me souviens que la première évaluation était assez nuancée par rapport à son rôle dans la définition d'une politique de mobilité. Je crois qu'il faudrait sans doute encore le renforcer.

L'évaluation et les discussions qui vont suivre vont sûrement être utiles, à la lumière du rapport de l'OCDE qui vient de paraître et qui met en évidence le problème d'un manque de vision à long terme dans notre pays, notamment dans le domaine de la mobilité, eu égard à la difficulté de la définition des compétences entre différents niveaux de pouvoir.

Le problème est d'autant plus crucial que nous sommes souvent épinglés pour la congestion de nos routes et aussi dans le domaine du rail, nous avons souvent l'occasion d'en parler! Beaucoup de progrès restent à faire en matière de politique de mobilité, et je pense qu'il faut vraiment renforcer la réflexion globale.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

La **présidente**: La question n° 16433 de M. Bernard Clerfayt est reportée.

**07 Vraag van de heer Peter Logghe aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "de opvolging van een levenslang rijverbod" (nr. 16442)**

**07 Question de M. Peter Logghe à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "le suivi de l'interdiction de conduite à vie" (n° 16442)**

**07.01 Peter Logghe (VB):** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik zal het niet hebben over een concreet dossier, maar het verhaal van een hardleerse overtreder die er na zes rijverboden en tal van snelheidsovertredingen in slaagde om nog een zevende rijverbod te krijgen, roept toch vragen op.

Ik begrijp dat men geen agent naast elke autobestuurder kan plaatsen, maar worden voertuigen van mensen met een levenslang rijverbod aangeslagen, verbeurdverklaard, ingehouden of geïmmobiliseerd? Zo ja, in hoeveel gevallen dan? Wat gebeurt er als men vaststelt dat het ene rijverbod het andere opvolgt?

Kan men niet sneller tot een controle overgaan als het adres van het ingeschreven voertuig, eenvoudig te controleren via de computergegevens van de DIV, verwijst naar een tot levenslang rijverbod veroordeelde bestuurder? Wordt dit effectief gedaan? Heeft u daarover cijfergegevens?

Worden gegevens over de verplichte BA-verzekering van voertuigen van mensen met een levenslang rijverbod uitgewisseld met de verzekeringsmaatschappijen? Bestaat er een geformaliseerde procedure voor zulke gevallen?

Als iemand met een levenslang rijverbod met het voertuig van zijn kinderen of met zijn eigen voertuig een ongeval veroorzaakt, dan komt dat onverzekerd risico ten laste van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds, zijnde de gemeenschap. Wij allemaal betalen dat schadegeval. Is dat te voorkomen?

Kan de DIV de verzekeringsmaatschappijen verwittigen dat een persoon met vermelde kwalificaties geen voertuig meer kan inschrijven of verzekeren?

Nemen de politiediensten of uw diensten bijkomende maatregelen om deze gevaarlijke bestuurders permanent uit het verkeer te halen?

**07.02** Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, ten eerste, in artikel 50 en volgende van de wet betreffende de politie over het wegverkeer wordt beschreven dat de rechter het voertuig tijdelijk kan immobiliseren voor de duur van het tijdelijk verval van het recht tot sturen. De rechter kan ook de verbeurdverklaring van het voertuig uitspreken wanneer het verval definitief is of ten minste zes maanden bedraagt. Grosso modo is dit alleen maar mogelijk voor de zwaarste verkeersovertredingen, zoals vluchtmisdrijf, rijden zonder rijbewijs of ondanks een verval van het recht tot sturen, rijden onder invloed van alcohol of drugs enzovoort. Bovendien moet het voertuig eigendom zijn van de overtreder.

Ten tweede, in het geval dat u citeert weet ik niet wat de rechter heeft beslist, maar het is een feit dat niets zo gemakkelijk is als een andere auto te kopen, eventueel op naam van een andere persoon of op naam van een firma. Met andere woorden, er bestaat niet noodzakelijk een verband tussen het hebben van een rijbewijs en het bezitten van een voertuig. De meest efficiënte maatregel bestaat erin om het recht tot sturen af te nemen en niet de auto waarmee men rijdt, want het bezit van een auto kan gemakkelijk omzeild worden.

Ten derde en ten vierde, uit informatie van Assuralia blijkt dat wanneer iemand een autoverzekering afsluit, hij of zij dient aan te tonen dat hij over een geldig rijbewijs beschikt. Bijgevolg zal een verzekeringsmaatschappij geen verzekering afsluiten voor iemand die een levenslang verbod heeft. Evenwel kan het voertuig worden verzekerd op naam van een andere persoon die wel over een geldig rijbewijs beschikt. Het is immers de wagen die verzekerd wordt en deze kan door meerdere bestuurders gebruikt worden, zoals de partner of kinderen van een zelfde familie. De autoverzekering is bijgevolg geen sluitend middel om iemand met een rijverbod niet te laten rijden. Het rijbewijs is dit wel, omdat dit persoonlijk is. Ook de weigering bij de DIV om een voertuig in te schrijven is niet efficiënt, gelet op, zoals ik reeds eerder zei, het rijden met een voertuig van iemand anders.

Ten vijfde, wij moeten strenger optreden tegen zware recidivisten. Daarom kom ik binnenkort naar de Kamer met een wetsontwerp om recidive bij een aantal zware verkeersinbreuken zwaarder te bestraffen, met een verplicht verval van het recht tot sturen. Rijden terwijl men vervallen is van het recht tot sturen, is een van deze zware overtredingen. Uiteindelijk zijn het de rechtbanken die deze personen moeten veroordelen. Er bestaat daarbij ook de mogelijkheid om gevangenisstraffen uit te spreken.

**07.03** **Peter Logghe** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord.

Het is inderdaad niet evident om het ene aan het andere te koppelen. U zegt dat het verbeurdverklaren van het voertuig alleen voor de zwaarste misdrijven gebeurt. Dan nog kan de rechter de verbeurdverklaring uitspreken, maar hij moet dat niet doen. Hij heeft nog altijd een eigen interpretatieveld.

U zegt dat u met een wetsontwerp zult komen om recidive strenger te bestraffen. Ik hoop dat er ook een soort van automatisme in zal zitten, wat het verbeurdverklaren van het voertuig betreft. Assuralia maakt er zich iets te gemakkelijk van af. Het is zeer gemakkelijk, mijnheer de staatssecretaris, om een verzekering af te sluiten, als eigenaar van een voertuig, zonder dat men zijn rijbewijsnummer moet ingeven. Men kan perfect eigenaar zijn van een wagen zonder zijn rijbewijs te moeten ingeven.

Ik vraag mij soms af of het niet nodig is om voor mensen met een levenslang rijverbod eventueel op het voertuig een klever "levenslang rijverbod" aan te brengen, of iets in die zin. Ik vraag mij ook af of u niet automatisch keuringsbedrijven en verzekeringsmaatschappijen op de hoogte moet brengen van uitspraken over een levenslang rijverbod.

Ik wacht uw wetsontwerp af en ik kom hier zeker nog op terug.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**08** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Tanguy Veys** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van het blauw zwaailicht en de pechstrook bij verkeersongevallen" (nr. 16447)

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor

**Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het statuut van prioritair voertuig voor takelwagens" (nr. 17624)**

**08 Questions jointes de**

**- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation du gyrophare bleu et de la bande d'arrêt d'urgence lors d'accidents de la circulation" (n° 16447)**

**- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le statut de véhicule prioritaire pour les dépanneuses" (n° 17624)**

**08.01 Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de staatssecretaris, de aanleiding van mijn vraag is een verkeersongeval op maandagochtend 4 maart met heel wat hinder in beide richtingen op de E40-autosnelweg van Gent naar Brussel.

Dat had niet alleen enorme files tot gevolg. Bovendien konden ook de takelvoertuigen en de hulpdiensten zeer moeilijk ter plaatse geraken. Vorig jaar heb ik er bij u al op aangedrongen dat takeldiensten ook gebruik zouden kunnen maken van de pechstrook en van een blauw zwaailicht. U stelde toen in de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven dat u vooral heil zag in het opzetten van een informatie- en bewustmakingscampagne om weggebruikers aan de geldende reglementering te herinneren, waarbij de rol van de takeldiensten in het bijzonder zou kunnen worden toegelicht.

Naar aanleiding van de zware verkeershinder van 4 maart stelde minister van Openbare Werken en Mobiliteit Hilde Crevits in het debat in de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement op 6 maart: "Het is inderdaad zo dat er geen toelating werd verleend om van de takelwagens prioritaire voertuigen te maken. Het gaat over een zwaailicht dat men plaatst op takelwagens en over een geluidsinstallatie om aan te duiden dat zij prioritair zijn. Er was nog een tweede vraag, namelijk om die wagens ook toe te staan gebruik te maken van de pechstrook. Ik heb een werkgroep incident management opgericht, waar ook de federale politie en het parket naartoe komen. Alle adviezen daar zijn negatief. Er is een advies van Centrex, het expertisecentrum inzake verkeershandhaving ten behoeve van de geïntegreerde politie, er is een advies van het College van procureurs-generaal en er is een advies van de federale hulpdiensten. Ze zeggen unaniem dat de toelating niet mag worden gegeven, dat slechts heel beperkend blauwe zwaailichten mogen worden verleend. Ik heb ondertussen vernomen dat ook de brandweerwagens en de civiele bescherming in principe geen gebruik mogen maken van de pechstrook, en ook zij zijn vragende partij. De adviezen zijn negatief, maar ik blijf van mening dat het toch een goede zaak zou zijn om het te doen, vandaar dat op het overleg van 30 januari – dus voor het ongeval – gevraagd werd dat ik een nieuwe afspraak zou maken met staatssecretaris Wathélet om de problematiek nog eens politiek te bespreken. Er zijn wel negatieve adviezen, maar de staatssecretaris kan nog altijd beslissen om de toelating wel te geven. We hebben eerst gepoogd om die adviezen in een andere richting te krijgen, wat dus niet gelukt is".

In dat verband konden wij eind april via uw woordvoerder in de media het volgende vernemen: "Het is nog niet duidelijk of er heel veel voordelen verbonden zijn. Wij hebben nu allerlei adviezen gevraagd, bijvoorbeeld aan de politie. Als wij alle adviezen hebben, nemen wij een beslissing".

Mijnheer de staatssecretaris, gelet op de vragen vanuit Vlaanderen – en ik vermoed dat Wallonië ook vragende partij is –, gelet op het standpunt van uw kabinet en gelet op alle negatieve adviezen, wil ik graag vernemen wat er uit de bus is gekomen.

Bent u er zelf voorstander van dat takelwagens in specifieke gevallen gebruik moeten kunnen maken van een blauw zwaailicht en een bijbehorende geluidsinstallatie? Zo ja, welke maatregelen hebt u genomen? Zo neen, waarom niet?

Bent u er voorstander van dat takelwagens, brandweerwagens en de civiele bescherming in specifieke gevallen gebruik moeten kunnen maken van de pechstrook? Zo ja, welke maatregelen hebt u genomen? Zo neen, waarom niet?

**08.02 Jef Van den Bergh (CD&V):** Takelwagens zijn vandaag nog geen prioritaire voertuigen. Nochtans lijkt het ons een terechte vraag om die voertuigen toch te erkennen als prioritair voertuig en dan zeker in bepaalde omstandigheden, waarbij ernstige ongevallen op autosnelwegen zorgen voor heel wat fileed. Het kan vaak uren duren vooraleer de weg weer vrij kan worden gemaakt. De onbereikbaarheid voor

takelwagens speelt daarin soms een rol.

Ik heb een jaar geleden de vraag ook voorgelegd aan u, mijnheer de staatssecretaris. U antwoordde toen dat in het ontwerp van nieuwe wegcode, dat zich toen in de overlegfase met de Gewesten bevond, rekening zou worden gehouden met het feit dat takelwagens zich snel naar de plaats van een ongeval zouden moeten kunnen begeven. Personen of diensten die door de federale of lokale politie werden opgeroepen, zouden de pechstrook mogen gebruiken, teneinde zich naar de plaats van een ongeval, langs of op autosnelwegen, te begeven.

Zoals de collega al aanhaalde, is de problematiek weer actueel naar aanleiding van het ongeval in Vrasene. Vlaams minister van Mobiliteit, mevrouw Crevits, herhaalde haar vraag om takelwagens te erkennen als prioritair voertuig. Uw diensten zouden dat voorstel bestuderen.

Mijnheer de staatssecretaris, bent u het idee genegen om takelwagens te erkennen als prioritair voertuig, eventueel met bijkomende restricties, bijvoorbeeld enkel in gevallen van zware incidenten?

Wat is de stand van zaken in dit dossier?

Op welke manier kan men snel vooruitgang boeken? Opteert men om te wachten op de nieuwe wegcode? Wanneer zal die er komen? Of denkt men aan een andere manier van werken? Volgens het KB kunt u uitzonderingen toestaan wat het uitrusten van voertuigen met blauwe knipperlichten betreft.

Tot slot, wanneer mag een oplossing worden verwacht?

**08.03** Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Ik ben er geen voorstander van om takelwagens de toelating te geven om een blauw knipperlicht en een sirene te gebruiken. Prioritaire signalisatie moet worden gegeven aan prioritair voertuigen die snel op de plaats van een ongeval of gebeurtenis moeten zijn om mensenlevens te redden, rampen te voorkomen, de orde te handhaven, het verkeer te regelen enzovoort. Het gaat hierbij dus om de politie, de brandweer, de ambulance, de Civiele Bescherming en dergelijke meer.

Takelwagens zijn alleen bedoeld om een voertuig na een ongeval weg te slepen als zij daarvoor de toelating krijgen van de politie of het parket. De afwikkeling van een ongeval is niet altijd eenvoudig, want de gewonden moeten worden verzorgd, de politie moet de nodige vaststellingen doen, eventueel komt er een gerechtelijk deskundige en moet de rijbaan schoon worden gemaakt. In die context kan een takelwagen moeilijk of niet als een prioritair voertuig worden beschouwd, dat snel op de plaats van het ongeval moet zijn. Het takelen kan bijgevolg alleen pas na een tijdje beginnen.

Ik ga er wel mee akkoord dat wij een oplossing moeten vinden voor het probleem van de takelwagen die in de file staat en daardoor de plaats van het ongeval moeilijk kan bereiken, nadat men door de politie werd opgeroepen. In dat verband overweeg ik om de wegcode aan te passen en een takelwagen die door de politie wordt opgeroepen, de mogelijkheid te geven om bij files op de pechstrook te rijden en aldus vlotter op de plaats van het ongeval te raken. Wij mogen echter niet vergeten dat dat niet zonder gevaar is en dat men daarbij de nodige voorzichtigheid in acht moet nemen.

Op het ogenblik gebeurt het trouwens dat de politie een takelwagen begeleidt op de pechstrook. De politie mag gebruikmaken van de pechstrook op de autosnelwegen, maar dat is niet toegelaten voor andere prioritair voertuigen, zoals brandweerwagens en ambulances. Dat zou dus ook moeten worden geregeld. Dat voorstel werd geformuleerd in het kader van de herziening van de wegcode.

Die herziening is een werk van lange adem. Ook een aantal bevoegdheidsconflicten moet nog worden opgelost. Daarom laat ik een inventaris opmaken van dringende wijzigingen van de wegcode. Ik meen dat het gebruik van de pechstrook door takelwagens, ambulances en andere daarvan deel zal uitmaken.

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

Ik begrijp voor een stuk uw terughoudendheid om geen blauwe zwaailichten toe te staan voor andere diensten dan de politiediensten. Ik zou alleszins brandweerwagens, de Civiele Bescherming en ook takelwagens laten gebruikmaken van de pechstrook, in de veronderstelling dat de wegcode op korte termijn gewijzigd zou worden. Het is echter ook nodig om de takelwagens van een blauw zwaailicht te voorzien, want ik meen dat een snelle interventie, ook van takelwagens, essentieel is en ervoor zorgt dat heel veel

hinder vermeden wordt. Ook het vlot ter plaatse raken door andere hulpdiensten maakt daarvan deel uit.

Ik ben alvast blij te vernemen dat u van plan bent om over een afzienbare tijd de wegcode in die zin aan te passen, maar dat had misschien al veel vroeger kunnen gebeuren. Ik verwijs naar eerdere vragen van zowel collega Van den Bergh als van mijzelf. Tot nu toe bent u in gebreke gebleven om de wegcode in die zin te wijzigen. Ik maak u aan tot grote spoed.

**08.05 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor uw antwoord.

Ik voel wel wat voor de oplossing, die u voorstelt, namelijk dat enkel hulpdiensten als prioritair voertuig bestempeld kunnen worden terwijl er toch een oplossing wordt geboden voor takendiensten, die snel ter plaatse moeten zijn. Het kan een werkbare oplossing zijn dat zij na oproep van de politie onder politiebegeleiding ter plaatse worden gebracht. Ik wil erop aandringen dat hier snel werk van gemaakt wordt.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **09 Questions jointes de**

- Mme Jacqueline Galant au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la suppression d'un guichet DIV dans le Hainaut" (n° 16449)

- M. Franco Seminara 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 fermeture de l'antenne DIV de Maisières (Mons)" (n° 16490)

#### **09 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Jacqueline Galant aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de sluiting van een DIV-kantoor in Henegouwen" (nr. 16449)

- de heer Franco Seminara 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 sluiting van de DIV-antenne in Maisières (Bergen)" (nr. 16490)

**09.01 Jacqueline Galant (MR):** Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, suite aux restrictions budgétaires, le SPF Mobilité et Transport a décidé de fermer ses bureaux montois. Cette décision signifie, concrètement, qu'un seul guichet sera dorénavant conservé par province. Dans le Hainaut, c'est celui de Gosselies qui sera maintenu. Évidemment, cette décision va poser un certain nombre de problèmes aux usagers hennuyers qui devront, dans certaines situations, faire la route jusqu'à Charleroi.

J'ai bien compris qu'il est ici question de rationalisation du service. Toujours est-il que le fait de privilégier le maintien d'un bureau à temps plein plutôt que deux antennes paraît surprenant. Heureusement, la décision ne s'accompagne d'aucune suppression de personnel. Mais se pose toujours la question de savoir pourquoi il a été décidé de ne conserver qu'un seul bureau. Vous me répondrez, sans doute, que vos services ont constaté une utilisation de plus en plus importante du site web de la DIV pour effectuer les démarches d'immatriculation, ce à quoi je vous rétorquerai que les démarches d'immatriculation ne sont qu'un des services fournis par la DIV. Il y a aussi les radiations de plaques ainsi que – en tout cas, je l'imagine – d'autres services qui ne peuvent être organisés via le web. Je pense aussi aux personnes plus âgées pour qui il est plus difficile de se déplacer pour remplir leurs formalités.

En outre, je constate que le guichet d'immatriculation de Maisières est le seul en Wallonie à faire les frais de ces restrictions budgétaires. Qu'est-ce qui justifie cette décision? Quelles économies cette décision permettra-t-elle de faire? D'autres suppressions de guichets sont-elles envisagées? Êtes-vous sûr que cette décision ne posera aucun problème à la population du Hainaut? Que répondez-vous aux personnes âgées?

**09.02 Franco Seminara (PS):** Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, mon intervention portant sur le même sujet, j'en viendrai immédiatement à mes questions afin de gagner du temps.

Monsieur le secrétaire d'État, pourriez-vous nous exposer dans le détail les raisons qui ont justifié une telle décision? Pourquoi le guichet d'immatriculation de Maisières est-il le seul, en Wallonie, à faire les frais des

restrictions budgétaires? La décision est-elle définitive? Au vu de l'étendue géographique du Hainaut, ne pensez-vous pas qu'il serait opportun de maintenir deux guichets dans la province? Enfin, pouvez-vous nous rassurer quant à l'avenir des trois agents employés actuellement au guichet montois?

**09.03 Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Madame la présidente, chers collègues, j'ai effectivement approuvé la proposition qui a été soumise à mon administration relative à la fermeture de l'antenne DIV de Maisières. La province du Hainaut qui, contrairement aux autres provinces wallonnes, disposait de deux antennes sera, désormais, desservie par la seule antenne de Gosselies dont les locaux permettent d'accueillir le public dans de bonnes conditions, ce qui n'était pas forcément le cas à Maisières.

Pour être complet, je rappelle que l'approche a été la même pour la province de Flandre occidentale, seule province flamande à disposer de deux antennes où celle de Harelbeke sera fermée. Cette décision a été prise en raison de la situation difficile de la DIV. En effet, pour garantir un service de qualité au public et les conditions de sécurité optimales, il est indispensable de disposer en permanence, dans chaque antenne, d'un effectif suffisant.

Les difficultés budgétaires actuelles de l'État fédéral et le départ à la pension de collaborateurs de la DIV empêchent la DIV de pouvoir garantir cela actuellement.

De plus, il a été constaté que plus de 40 % des demandes introduites auprès de ces antennes auraient parfaitement pu être immédiatement introduites de façon électronique par les personnes concernées via leur assureur en s'épargnant donc un déplacement et une file au guichet.

En effet, l'introduction des demandes par le web se fait par l'assureur ou le courtier, pas par le demandeur lui-même, ce qui rend cette manière de procéder très facile pour toutes les catégories de la population, quel que soit leur âge, leur accès aux nouvelles technologies, etc.

Pour une demande ordinaire d'immatriculation, le point d'immatriculation est donc l'assureur ou le courtier, donc un lieu de proximité pour les personnes concernées, ce qui doit être vivement apprécié par les personnes âgées.

Conformément à la philosophie du SPF Mobilité et Transport en matière de gestion des ressources humaines, chacun des trois collaborateurs de l'antenne de Maisières a eu l'occasion d'avoir un entretien personnalisé avec le chef de service et le responsable des ressources humaines de la direction générale. En parfaite concertation avec ces trois personnes, il a été convenu que deux d'entre elles rejoindraient l'antenne de Gosselies et que la troisième irait au siège central de Bruxelles.

**09.04 Jacqueline Galant** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Je peux comprendre la rationalisation. La province du Hainaut est peut-être particulière vu son étendue, mais je peux comprendre les choix budgétaires et la situation actuelle du gouvernement fédéral.

Par rapport aux immatriculations via les assureurs ou au dépôt des plaques via le facteur, un problème se pose en termes de sécurité, puisque le paiement est directement effectué au facteur. En tout cas, chez nous, cela se passe ainsi. Lorsque je vais chercher le courrier pour l'administration communale, j'ai déjà dû payer plusieurs fois (20 euros/plaque). Inévitablement, un problème se posera pour les facteurs en termes de sécurité. Supposons que le facteur doive délivrer plusieurs plaques lors de leur tournée, il peut ainsi faire l'objet d'agressions pour ce domaine. Je regrette vivement cette suppression, même si je peux comprendre les impératifs budgétaires. Mais ce service était apprécié par l'ensemble de la population.

**09.05 Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: De toute façon, ils ne peuvent pas aller chercher la plaque directement. Même s'ils se rendent à Maisières, à Gosselies, la plaque leur sera envoyée par bpost le lendemain.

**09.06 Jacqueline Galant** (MR): Oui, le citoyen doit aller la chercher au guichet de bpost ou la recevoir à domicile, mais il doit la régler au facteur.

**09.07 Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Non, elle est payée auparavant! Mais je vais vérifier, car cet exemple m'intéresse. Et il s'agit de 30 euros et non de 20 euros!

**09.08 Jacqueline Galant** (MR): En tout cas, chaque matin, je vais enlever le courrier et lorsqu'il y a une

plaque, je dois la payer directement.

**09.09 Franco Seminara (PS):** Monsieur le secrétaire d'État, j'ai bien entendu vos explications. Vous nous dites qu'il y a des assurances au niveau du service internet mais il faut considérer qu'il y a encore des gens qui éprouvent de grandes difficultés à accéder aux nouvelles technologies.

Vous avez dit également que la province de Luxembourg était vaste, mais il en va de même pour le Hainaut!

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **10 Questions jointes de**

- **Mme Sabien Lahaye-Battheu** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les plaques minéralogiques spéciales" (n° 16538)

- **M. Jef Van den Bergh** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'immatriculation des tracteurs agricoles" (n° 17800)

#### **10 Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de speciale nummerplaten" (nr. 16538)

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nummerplaat voor landbouwtractoren" (nr. 17800)

**10.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld):** Mijnheer de staatssecretaris, dit is een opvolgingsvraag. Het invoeren van speciale nummerplaten voor landbouwvoertuigen en brommobielen is aangekondigd voor dit jaar. De Directie Inschrijving en homologatie van Voertuigen kondigde ook een zuivere exportnummerplaat aan, die beperkt geldig zou zijn. Ook deze nummerplaat zou in de loop van dit jaar het licht zien. Verder hebt u aangekondigd dat er bijkomende pistes ontwikkeld worden voor de toekenning van gepersonaliseerde kentekenplaten.

Mijnheer de staatssecretaris, wat is de stand van zaken van de invoering van speciale nummerplaten en exportnummerplaten met beperkte geldigheid?

Hoeveel gepersonaliseerde kentekenplaten werden vorig jaar uitgereikt? Tegen welke prijs?

Wat is de stand van zaken in het overleg over bijkomende pistes inzake de toekenning van gepersonaliseerde kentekenplaten?

**10.02 Jef Van den Bergh (CD&V):** Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag gaat specifiek over de nummerplaten van landbouwtractoren. Zowel de landbouwsector als de transportfederaties vragen hiervoor al lang een regeling. Die bleef tot nu toe uit, maar ik verneem dat de knoop nu zou zijn doorgemaakt?

Het is belangrijk dat deze kentekenplaat op een doordachte wijze wordt ingevoerd. Om daarvoor een draagvlak te verkrijgen, is het belangrijk dat zowel de administratieve lasten als de kosten beperkt blijven, dat het systeem een eenvoudige controle toelaat en voldoende rechtszekerheid biedt aan landbouwers, tuinbouwers en loonwerkers om hun activiteiten met een gerust gemoed uit te oefenen.

Ik kom tot mijn concrete vragen, mijnheer de staatssecretaris.

Klopt de berichtgeving dat het besluit over de invoering van kentekenplaten voor landbouwvoertuigen rond is? Wat is de precieze inhoud ervan? Op basis van welke modaliteiten zal een dergelijke kentekenplaat worden toegekend?

Is er een akkoord bereikt met alle betrokken partners: de federaties voor wegvervoer, de landbouwsector enzovoort? Is bij hen een draagvlak gevonden voor de voorgestelde aanpak? Wat zijn hun eventuele bezwaren?

Wanneer meent u effectief van start te kunnen gaan met de kentekenplaat voor landbouwvoertuigen? Als ik het goed begrepen heb, wordt het een rode plaat met witte letters, maar dat zullen wij misschien dadelijk van u vernemen?

**10.03** Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Ik geef eerst een globaal antwoord op de vraag van de voorzitter, en daarna een meer concreet antwoord op de vraag over de landbouwtractoren.

Het dossier inzake de invoering van een landbouwkentekenplaat wordt op dit ogenblik zowel op het logistieke als het operationele vlak gefinaliseerd. In overleg met de FOD Financiën zal de invoering van de landbouwkentekenplaat plaatsvinden vanaf 1 juni.

Het dossier inzake de inschrijving van bromfietsen en brommobielen wordt door de administratie verder uitgewerkt. Ik hoop dat het na de zomervakantie klaar zal zijn.

Het dossier inzake de invoering van een zuivere exportplaat bevindt zich nog in een beginstadium en vraagt nog overleg met onder andere de verzekeringswereld.

In 2012 werden 3 640 gepersonaliseerde kentekenplaten uitgereikt. De inkomsten met betrekking tot die gepersonaliseerde kentekenplaten bedroegen in 2012 3 371 000 euro. Het huidige tarief voor de reservatie van een gepersonaliseerd opschrift bedraagt 1 000 euro.

Een analyse om het aantal combinaties van letters en cijfers uit te breiden met het oog op een liberalisering van de gepersonaliseerde kentekenplaten is bezig. De bedoeling is om in 2014 over te gaan tot de ingebruikname ervan.

Mijnheer Van den Bergh, ik kom aan uw eerste en vierde vraag. De rode nummerplaat GLAA 001, met de L van landbouw, voor landbouwtractoren treedt in werking op 1 juni 2013. De eerste dergelijke nummerplaat zal dus begin volgende maand afgeleverd worden.

Het betreft een nieuwe nummerplaat in rode kleur met een specifiek opschrift voor de landbouw- en bosbouwtractoren die gebruik mogen maken van de niet-belaste rode diesel waarvan de landbouwers en aannemers werkzaam in de landbouwsector reeds kunnen genieten mits toelating van Financiën. Deze nummerplaat zal voortaan verplicht zijn om een beroep te kunnen doen op deze uitzondering. Deze toelating zal dus steeds een onderdeel zijn van het uitzonderingsregime en zal de visuele controle van tractoren vergemakkelijken.

De gebruikers van landbouwtractoren die niet kunnen genieten van die uitzondering op het betalen van accijnzen, zoals de aannemers van openbare werken, zullen hun tractoren moeten inschrijven met een gewone nummerplaat die gelinkt is aan het gebruik van witte diesel en in principe aan alle andere verplichtingen inzake mobiliteit, zoals het rijbewijs C, ladingszekeringen, vergunning voor vervoer voor rekening van derden enzovoort.

Daarenboven zullen de begunstigen van een toelating door Financiën, mits een verklaring van bijkomende activiteiten, ook indien het gaat om andere dan landbouwactiviteiten, met de rode nummerplaat en rode diesel mogen blijven rijden. Dit vermijdt administratieve lasten bij het verwisselen van de nummerplaat indien van activiteit wordt veranderd, wat ook op een bepaald moment werd voorzien. Zo wordt ook de noodzaak vermeden te beschikken over twee gescheiden brandstoftanks, mits ze de accijnzen aan het volledig tarief betalen, aan 430 euro per duizend liter, a rato van de gerealiseerde activiteiten.

De nieuwe verplichtingen met betrekking tot de accijnzen op diesel nopen tot bijkomende maatregelen, die eind dit jaar van kracht zullen zijn.

Deze maatregelen zullen samen met mijn collega van Financiën worden uitgewerkt. De transportsector en de landbouwsector kunnen zich vinden in de beslissingen die in dit dossier zijn genomen.

**10.04** **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor de duiding bij de timing voor de invoering van die verschillende nummerplaten.

Opvallend zijn de gepersonaliseerde nummerplaten die vorig jaar een grote stijging gekend hebben. Ik had

het cijfer voor 2011; toen waren het er 2 029. Nu zegt u dat het er in 2012 3 640 waren. Ik meen nochtans dat ze duurder geworden zijn. Blijkbaar is de vraag toch almaar groter geworden. De inkomsten zijn ook gestegen.

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

**10.06** **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Dan zal het inderdaad nog stijgen. Ik vraag u dus om dit verder te liberaliseren zodat de inkomsten verder kunnen stijgen en de mensen vrijer hun nummerplaat kunnen kiezen.

**10.07** **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Het verheugt mij dat de beslissing er is en dat dit op 1 juni van start kan gaan. Het is ook belangrijk dat dit in goed overleg met de betrokken sectoren is gebeurd en dat men tot een akkoord is gekomen.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

#### **11** Questions jointes de

- **Mme Marie-Martine Schyns** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les tests de consommation de carburant" (n° 16757)

- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les cycles de tests des constructeurs automobiles" (n° 16971)

#### **11** Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Marie-Martine Schyns** 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 brandstofverbruiktests" (nr. 16757)

- mevrouw **Thérèse Snoy et d'Oppuers** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de testcycli van de automobielconstructeurs" (nr. 16971)

**11.01** **Marie-Martine Schyns** (cdH): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, un rapport de la fédération européenne Transport & Environment signalait que les consommations de carburant publiées par les constructeurs sont, en moyenne, 23 % plus basses que les consommations en conditions réelles. Selon ce rapport, les constructeurs disposent d'une vingtaine de manières leur permettant d'interpréter à leur avantage les procédures de test afin d'améliorer l'image "verte" de leurs véhicules. Par contre, lorsque les mêmes tests sont effectués par un laboratoire indépendant sur des voitures standard directement issues des chaînes de fabrication, l'écart entre les consommations est en moyenne de 23 %.

Selon Inter-Environnement Wallonie, qui a réagi à cette étude, cela signifie que les constructeurs trompent les consommateurs et les législateurs, vu que les objectifs fixés par les règlements européens visant à abaisser les émissions de CO<sub>2</sub> ne sont finalement pas respectés sur la route. La seule manière de rétablir la confiance et d'atteindre les réductions de CO<sub>2</sub> est de fermer les échappatoires dans les procédures de test.

Monsieur le secrétaire d'État, avez-vous consulté cette étude? Allez-vous plaider pour l'introduction d'un nouveau cycle de tests? Allez-vous plaider pour que les contrôles sur les véhicules neufs soient plus réguliers afin de vérifier que leurs performances sont conformes aux résultats des tests des constructeurs?

**11.02** **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Madame la présidente, l'étude de Transport & Environment indique en effet ce que l'on sait depuis longtemps, à savoir qu'il existe une différence entre les émissions mesurées lors du cycle d'essais NEDC (New European Driving Cycle) défini dans la législation européenne et les émissions réelles produites lors de l'utilisation.

Depuis quelques années, une nouvelle procédure d'essais WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) et un nouveau cycle d'essais WLTC (Worldwide harmonized Light vehicles Test Cycle) ont été élaborés. Ce nouvel essai doit être plus représentatif des conditions réelles de la conduite d'un véhicule,

ce qui ferait que les émissions produites dans les conditions réelles concorderaient mieux avec celles mesurés lors de la réception type par type. Ce nouvel essai remplacera ainsi l'essai NEDC actuel.

Au niveau européen, il existe des dispositions relatives tant à la conformité de la production qu'à la conformité lors de l'utilisation afin de garantir que les prestations des véhicules restent bonnes. La Commission européenne développe également un essai supplémentaire dans le cadre de la réception par type en vue de déterminer les émissions dans les conditions réelles de conduite.

**11.03 Marie-Martine Schyns** (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. On peut effectivement espérer que la mise en place de ces nouvelles procédures offrira moins de possibilités de contourner ces émissions de CO<sub>2</sub>. Malheureusement, certains sont très doués pour cela! Pouvez-vous me donner un délai?

**11.04 Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Non.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**12 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les travaux de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 16608)**

**12 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de werken op Brussels Airport" (nr. 16608)**

**12.01 Valérie De Bue** (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, l'année passée, l'aéroport de Bruxelles-National a entrepris des travaux durant la première quinzaine du mois d'août. Ces travaux, qui sont compréhensibles durant la période la plus calme de l'année à Zaventem, sont susceptibles d'entraîner la fermeture d'une piste préférentielle et, par conséquent, une concentration des survols sur certaines zones, par exemple les riverains de la 02 l'année passée.

Des actions ont été promises, en 2012, pour éviter la concentration des survols uniquement sur les mêmes zones et assurer une information adéquate et suffisamment longtemps à l'avance afin que les citoyens puissent anticiper les travaux en partant au même moment en vacances, par exemple.

En outre, Belgocontrol pourrait étudier la faisabilité et l'opportunité – en termes de sécurité, de capacité et de réduction des nuisances – de schémas alternatifs et temporaires, comme les atterrissages via la 25L avec décollages 02 et les atterrissages 20 avec décollages 07.

Monsieur le secrétaire d'État, des travaux sont-ils programmés pour l'été 2013? Si oui, quel est l'agenda exact des travaux?

Quel sera l'impact sur les fermetures de pistes? Une information correcte sera-t-elle diffusée aux riverains? Via quel moyen de transmission? Quel sera l'impact en termes de fermeture de pistes?

Des schémas alternatifs ont-ils été étudiés afin d'éviter la concentration des survols uniquement sur les mêmes zones?

**12.02 Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Madame la présidente, madame De Bue, Brussels Airport annonce que l'infrastructure aéroportuaire fera l'objet de travaux au cours du mois d'août prochain. En vue de préserver la sécurité du trafic aérien, des travaux importants en infrastructure de la piste 25 droite 07L sont prévus ainsi que la rénovation du système d'évacuation des eaux de la piste 25R, la rénovation complète d'une route de sortie et entrée de la 25R vers Brucargo, ainsi que la rénovation totale du balisage, y inclus le remplacement de l'éclairage halogène par un éclairage LED, plus écologique. Des travaux d'entretien annuels seront également effectués.

Tous ces travaux nécessitent une mise hors service totale de la 25R/07L pour les atterrissages et décollages pendant 14 jours. À partir du 15<sup>e</sup> jour et pendant 9 jours, la piste 25R/07L sera opérationnelle sur une distance réduite, ce qui veut dire qu'un nombre réduit de types d'avions pourront l'utiliser.

Les travaux seront exécutés pendant le mois d'août, cette période offrant la meilleure combinaison de température élevée et de précipitations faibles; de plus, à part les mois d'hiver, on compte alors le moins de mouvements par jour. Ce choix permet de limiter au maximum la durée du chantier.

Les travaux commenceront le 1<sup>er</sup> août et se termineront le 23 août 2013. Cependant, en cours de chantier, des événements imprévus peuvent entraîner des travaux supplémentaires; ceux-ci ainsi que les conditions météorologiques peuvent avoir une influence sur la durée du chantier. C'est pourquoi il n'est pas possible d'en prévoir à l'avance la durée avec exactitude.

Deuxièmement, un communiqué de presse a été distribué le 15 mars 2013. Les riverains des communes de Boortmeerbeek, Bruxelles, Evere, Grimbergen, Haacht, Herent, Ixelles, Jette, Kampenhout, Koekelberg, Kortenberg, Kraainem, Louvain, Machelen, Meise, Molenbeek, Rotselaar, Schaarbeek, Steenokkerzeel, Tervuren, Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppeem, Zaventem, Zemst, Woluwe-Saint-Lambert, Woluwe-Saint-Pierre ont reçu un folder d'information dans leur boîte aux lettres.

L'information générale, tout comme l'information précise concernant les travaux ainsi que la répartition d'utilisation des pistes, dès qu'elle sera connue, seront disponibles en permanence sur le site [runwayworks.be](http://runwayworks.be).

Toute personne intéressée peut également s'inscrire via ce même site web pour recevoir une lettre d'information digitale contenant des informations générales sur les travaux et sur l'aéroport, mais aussi les détails concernant l'exécution concrète des travaux et l'utilisation des pistes, dès que ceux-ci seront connus.

En outre, l'utilisation des pistes sera communiquée quotidiennement pendant la durée des travaux par l'aéroport via le réseau social Twitter. Ces travaux ont inévitablement une répercussion sur l'utilisation des pistes d'atterrissage et de décollage et sur l'application normale du plan de répartition des vols. Lorsque la piste 25R est fermée ou partiellement ouverte, les atterrissages et décollages s'effectuent sur les deux autres pistes disponibles: la 02.20, la 25 gauche, 07R en tenant compte du fait que la 07R n'est pas équipée pour l'atterrissage en mode de guidage de précision. Les pistes seront donc utilisées soit pour des atterrissages en piste 02 couplée avec des décollages en piste 07R, soit des décollages 20, couplés avec des atterrissages 25L.

La décision en matière d'utilisation des pistes pendant les travaux sera prise en concertation avec Belgocontrol, la direction générale, les compagnies aériennes et moi-même. Sur la base des mêmes principes qu'en août 2012 avec une différenciation des heures creuses et des heures de pointe, de façon à limiter l'impact sur les riverains tout en préservant la capacité et la sécurité de l'aéroport.

**12.03 Valérie De Bue (MR):** Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse détaillée. J'avais posé la question, il y a longtemps déjà. En termes d'information et d'accompagnement des riverains, l'agenda me semble répondre aux attentes.

En ce qui concerne les schémas alternatifs, vous avez détaillé toutes les pistes, mais vraisemblablement, il y aura de nouveau des survols sur la piste 02, ces schémas alternatifs n'étant pas possibles, si je vous ai bien compris.

**12.04 Melchior Wathelet,** secrétaire d'État: Sur la 02 ou la 25 gauche. Il y a trois pistes. S'il y en a une en moins, on utilise les deux autres et la durée des travaux sera réduite. Jamais autant d'information n'a circulé en la matière! Nous distinguons chaque fois les différentes heures afin de réduire l'impact au minimum. Il est difficile de faire mieux en termes de minimalisation et de transparence en la matière.

**12.05 Valérie De Bue (MR):** Comme vous le savez, c'est un sujet très sensible et déjà pendant les vacances de Pâques, les plaintes ont fusé.

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

### **13 Samengevoegde vragen van**

**- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het alcoholslot" (nr. 16758)**

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Justitie over "het alcoholslot" (nr. 16767)

**13** Questions jointes de

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'alcolock" (n° 16758)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu à la ministre de la Justice sur "l'alcolock" (n° 16767)

**13.01** Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, deze vraag werd reeds gesteld aan de minister van Justitie. Zij heeft geantwoord dat er sinds de invoering van de wetgeving op het alcoholslot een achttal vonnissen is geweest waarbij een alcoholslot werd opgelegd, maar dat er tot op vandaag volgens haar informatie nog geen alcoholsloten zouden zijn geïnstalleerd. U hebt bij de bespreking van uw beleidsnota begin dit jaar gezegd dat alles klaar is om de alcoholsloten te implementeren, maar dat er nog moet worden gewerkt aan het bewustzijn van het nut van de maatregel.

Hoeveel modelgoedkeuringen werden er tot op heden verleend? Zijn er nog aanvragen lopende?

Hoeveel instellingen zijn er erkend om het omkaderingsprogramma te verzorgen? Hoeveel dienstencentra werden erkend die de installatie van het alcoholslot voor hun rekening mogen nemen?

Welke initiatieven plant u eventueel om het bewustzijn van het nut van de maatregel te vergroten?

**13.02** Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mijn administratie heeft officieel nog geen weet van een veroordeling, aangezien zij nog geen kopie van een kennisgeving van het parket heeft ontvangen. Het BIVV deed een rondvraag bij de parketten en er zou tot nu toe sprake zijn van acht veroordelingen, die de parketten weldra ter kennis zullen brengen. Er werd tot vandaag 1 model van goedkeuring verleend aan het bedrijf Dräger door de FOD Economie. De FOD Economie bevestigt dat er geen andere aanvraag loopt.

Tot nu toe werd enkel het BIVV als omkaderingsinstelling erkend. Er werden nog geen andere erkenningsdossiers ingediend. Enkel KRAUTLI is als dienstencentrum erkend, weliswaar met vier vestigingen. Ook hier loopt geen andere erkenningsaanvraag. Het BIVV heeft verschillende parketten bezocht om de vragen en bedenkingen aangaande het alcoholslot op te tekenen. Samen met mijn administratie werden daarop antwoorden geformuleerd, die recent aan het College van procureurs-generaal werden bezorgd.

Op 28 maart werd in Antwerpen voor de magistratuur een uiteenzetting gehouden over het alcoholslot door het BIVV en Dräger. Voorts plant de ETSC op 5 september in het federale Parlement een Safe and Sober Seminar, waarbij het de bedoeling is om het alcoholslot onder de positieve aandacht van alle belanghebbenden te brengen.

**13.03** Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor het antwoord.

Blijkbaar worden er wel al vonnissen ter zake uitgesproken, maar aangezien er nog niet tot installatie is overgegaan, betekent het dat de vonnissen blijven liggen bij de veroordeelden, die er dan hopelijk voor kiezen om niet meer te rijden. Dit is een aandachtspunt: de alcoholsloten werden hier goedgekeurd en moeten dan ook worden geïnstalleerd bij diegenen bij wie dat nodig is.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**14** Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les gestes qui sauvent pour le permis de conduire" (n° 16807)

**14** Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de integratie van levensreddende handelingen in het rijexamen" (nr. 16807)

**14.01** Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, une récente étude menée de concert par Touring et La Croix-Rouge de Belgique montre que huit conducteurs belges sur dix

sont incapables de porter secours en cas d'accident. Ce chiffre montre que beaucoup d'efforts sont encore à faire surtout quand on sait que la moitié des victimes d'un accident de la route meurent dans les premières minutes qui suivent.

Même si tout le monde n'est peut-être pas apte à réaliser un massage cardiaque et qu'il vaut peut-être mieux ne pas prendre de risques, une donnée alarmante indique que 37 % ne connaissent pas le numéro d'urgence international 112.

Je ne sais si cette étude est pertinente et si elle pourrait apporter des modifications en termes de formation à la conduite mais j'aurais voulu savoir si vous comptez vous inspirer de ces résultats pour adapter les questions de l'examen théorique.

**14.02 Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Madame la présidente, chère collègue, tout d'abord, je voudrais vous dire que faire baisser le nombre d'accidents sur la route pour éviter des drames qu'ils provoquent dans les familles est évidemment ma priorité.

Je le dis et je l'ai montré: je pense que les initiatives prises vont dans cette direction.

Ensuite, je voudrais apporter quelques éclaircissements à la suite de la diffusion du reportage dont vous parlez.

Il faut différencier deux choses: d'une part, les premiers actes à poser et, d'autre part, les premiers soins.

Je suis convaincu que le plus important est de respecter quatre principes:

1. assurer sa propre sécurité;
2. appeler l'aide de toute personne autre que vous sur les lieux;
3. parler à la victime pour évaluer son état de conscience;
4. enfin et surtout, appeler le 112 pour décrire l'état de la victime, prendre des instructions et définir de manière précise le lieu de l'accident.

Suivre des cours de premier secours est certainement très utile, notamment pour connaître les limites et les dangers de toutes les interventions, mais le plus important reste de s'assurer que les secours professionnels arrivent le plus vite possible et que l'endroit ne devienne pas encore plus dangereux qu'il ne l'était auparavant.

**14.03 Valérie De Bue** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse.

Je partage votre point de vue.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 16824 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 16829 van de heer Wilryckx wordt uitgesteld op zijn verzoek.

Dan komen wij aan de samengevoegde vragen nr. 16830 van de heer Van den Bergh en nr. 17456 van mevrouw Warzée-Caverenne. U zal uw vraag echter alleen moeten stellen, mijnheer Van den Bergh, want uw collega is niet aanwezig.

**14.04 Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, in dat geval ben ik bereid om mijn vraag nr. 16830 ook om te zetten in een schriftelijke vraag.

De **voorzitter**: Dat is genoteerd. Uw vraag nr. 16830 wordt aldus omgezet in een schriftelijke vraag.

De heer Clarinval is niet aanwezig voor het stellen van zijn vraag nr. 16985.

Dit brengt ons bij de samengevoegde vragen nr. 17012 van de heer Van den Bergh en nr. 17572 van de heer Veys.

**14.05 Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik kijk even naar collega Veys, want voor mij mag die vraag ook

schriftelijk worden gesteld.

**14.06 Tanguy Veys (VB):** Voor mij is dat ook geen probleem.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nr. 17012 van de heer Van den Bergh en nr. 17572 van de heer Veys worden aldus omgezet in schriftelijke vragen.

Het volgende punt op de agenda is de vraag nr. 17042 van mevrouw De Bue.

**15 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les amendes sur le stationnement" (n° 17042)**

**15 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de parkeerboetes" (nr. 17042)**

**15.01 Valérie De Bue (MR):** Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, début avril, la Cour constitutionnelle a critiqué la réglementation sur le stationnement.

En effet, la légalité de milliers d'amendes routières relatives au stationnement payant, infligées entre 2003 et 2010, est actuellement en suspens: la Cour constitutionnelle a constaté qu'une loi de 2003 sur la sécurité routière, transférant certaines prérogatives aux communes, violait la répartition des compétences prévue par la Constitution et les lois spéciales. Il existerait donc un problème juridique.

Vous avez demandé une note au SPF Mobilité. J'aimerais en connaître les conclusions. Pouvez-vous nous dire si une erreur a été commise? Comment pourrions-nous la traiter et la réparer? Enfin, pouvez-vous nous confirmer qu'aucune compensation ne sera réclamée par les contrevenants?

**15.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État:** Madame la présidente, madame De Bue, dans son arrêt du 28 mars dernier, la Cour constitutionnelle a annulé les modifications de la loi de 1965 apportées par la loi du 7 février 2003. La Cour constitutionnelle estime que, sur base des lois institutionnelles, le niveau fédéral est compétent seulement pour la police générale de la circulation routière et que, par conséquent, les règlements communaux complémentaires sont de compétence régionale.

L'annulation a comme effet que la loi de 1965 qui permet aux communes d'établir des redevances de stationnement est remise dans son état original. La loi de 1965 autorise les communes à établir des redevances de stationnement pour les emplacements payants.

Première constatation importante: pour les communes qui ont établi des règlements complémentaires avec des redevances pour les stationnements payants, il n'y a donc aucun problème.

Sont seulement visés par l'annulation de la Cour le stationnement en zone bleue, avec un disque de stationnement, et le stationnement à un emplacement réservé au détenteur d'une carte de stationnement. Ce nombre d'infractions constatées est évidemment minime par rapport au nombre de non-paiements aux parcmètres.

Deuxième constatation: il s'agit de la période entre le 1<sup>er</sup> mars 2004 et le 8 janvier 2009 pour la Région wallonne et le 5 août 2010 pour la Région flamande. À partir de ces dates respectives, de nouvelles réglementations régionales sont d'application à la suite d'un arrêt de la Cour constitutionnelle du 27 mai 2010. Pour la Région bruxelloise, la situation est moins claire puisque la loi de 1965 n'a pas été abrogée et l'ordonnance concernant le stationnement n'est pas encore opérationnelle.

Puisque, selon la Cour, il s'agit d'une compétence régionale, le niveau fédéral ne peut rien faire pour remédier à la situation des redevances illégales perçues pendant la période visée. Selon mes informations, les Régions se penchent pour le moment sur les conséquences juridiques de l'arrêt de la Cour.

**15.03 Valérie De Bue (MR):** Monsieur le secrétaire d'État, merci pour votre réponse. Nous suivrons donc le dossier au niveau des Régions.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**16** Vraag van de heer **Tanguy Veys** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de toekomst van de subsidies voor het verspreid en gecombineerd goederenvervoer per spoor" (nr. 17045)

**16** Question de M. **Tanguy Veys** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'avenir des subventions allouées au trafic diffus et au transport combiné par rail" (n° 17045)

**16.01** **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het stelsel van steun aan het gecombineerd goederenvervoer per spoor eindigde op 31 december 2012. Bij wet houdende diverse en dringende bepalingen van 27 december 2012 werd het systeem verlengd tot 28 februari 2013. Bovendien werd door de wet houdende diverse en dringende bepalingen van 27 december 2012 een stelsel van steun aan het verspreid goederenvervoer per spoor in België ingesteld, geldend tot 28 februari 2013. Tot dan bedroeg de subsidie voor het containervervoer op jaarbasis 10 miljoen euro en de subsidie voor het verspreid vervoer 15 miljoen euro.

Het definitief stopzetten van de subsidies zou een grote invloed hebben op de financiële situatie van NMBS Logistics dat in 2012 alleen al een operationeel verlies van naar verluidt 30 tot 35 miljoen kende.

In uw beleidsnota voor 2013 staat het volgende: "De regering wenst de negatieve externe gevolgen van het goederenvervoer over de weg te verminderen. De modal shift"— dus het vervangen van een deel van het vervoer over de weg door onder meer spoorvervoer —"draagt bij tot de verwezenlijking van deze doelstelling. Ik zal elk initiatief nemen met het oog op het voortzetten, voor de jaren 2013 tot 2016, van de steun aan het gecombineerd vervoer per spoor — de verschillende programma's betreffende deze materie die elkaar opgevolgd hebben sedert 2005 zijn immers verstreken — en, ten tweede, het ondersteunen van projecten die specifiek het verspreid vervoer van goederen per spoor promoten. Belangrijke actoren van de Belgische economie — de havens, de petrochemie — zijn vragende partij voor een pertinent aanbod van een dienst van het type individuele wagon teneinde de optimale levering van goederen te verzekeren ten aanzien van klanten van elke economische grootte. De dichtheid van het spoornetwerk is een troef die dient gebruikt te worden."

Mijnheer de staatssecretaris, bij de bespreking van uw beleidsnota Mobiliteit voor het jaar 2013 stelde u: "De transfer van spoor naar wegvervoer moet worden gekeerd. Het komt er thans op aan na te gaan hoe het goederenvervoer per spoor concurrentieel kan worden gemaakt. Dat is mogelijk via een versoepeling van de reglementering in havens bijvoorbeeld tegenover wat geldt op spoorlijnen waarop ook reizigersvervoer plaatsheeft. Pas daarna kan de vraag worden beantwoord of verdere steun ook nodig is. Momenteel wordt de steunmaatregel met amper twee maanden verlengd."

Op de nieuwjaarsreceptie van de haven van Zeebrugge op 16 januari 2013 stelde minister van Economie en Noordzee, de heer Vande Lanotte: "Als de havens het goederenvervoer belangrijk vinden zullen zij met of zonder de NMBS zelf initiatieven moeten nemen. Het goederenvervoer van de NMBS zal marktconform moeten opereren."

In de commissie voor de Infrastructuur stelde u op 5 maart in verband met die verlenging van de subsidies: "Een globale evaluatie van de steun aan het gecombineerd en verspreid vervoer is aan de gang. Op basis daarvan bereiden mijn diensten nieuwe voorstellen voor om een steun op lange termijn te organiseren ten gunste van het gecombineerd en verspreid vervoer. De regering zal ter zake binnen enkele dagen"— dat was dus op 5 maart —"een beslissing nemen." Op het begrotingsconclaf zou nu beslist zijn de subsidies te verlengen tot juni 2013. Het is nu begin mei 2013.

Mijnheer de staatssecretaris, ik kreeg graag een stand van zaken omtrent de toekomst van de subsidies van het goederenvervoer. Welke beslissing werd hierover genomen en met welke motivatie?

**16.02** Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: De Belgische regering heeft tijdens haar begrotingsconclaf beslist om de financiële steun aan het gecombineerd goederenvervoer en het verspreid vervoer met vier maanden te verlengen, namelijk van 1 maart tot 30 juni 2013. Het budget voor die vier maanden bedraagt 3 333 000 euro voor het gecombineerd goederenvervoer en 5 000 000 voor het verspreid vervoer.

De steunmaatregelen laten toe de aantrekkelijkheid van het spoor in België te behouden op het vlak van de economische ontwikkeling en voorkomen tevens dat bepaalde sectoren die gebruikmaken van dat specifieke type spoorvervoer, niet meer in België zouden investeren.

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

Het is positief dat de maatregel tijdelijk wordt verlengd, maar wat ik hier niet hoor, is waarom men dat in stukjes doet. Waarom kan men niet gewoon initieel de beslissing nemen om de ondersteuning al dan niet te verlengen? De beslissing heeft namelijk ook gevolgen voor de prijzen die onder meer NMBS Logistics aanrekent aan de bedrijven die een beroep op haar doen.

De bedrijven kunnen aan die tarieven werken tot en met juni 2013, maar nadien weten zij het niet meer. De havenbedrijven die een beroep doen op onder meer NMBS Logistics, zijn niet enkel bezig met een planning tot juni 2013. Zij willen veel verder in de toekomst kijken. Zij vragen dat er zeer snel duidelijkheid komt, mijnheer de staatssecretaris.

In plaats van eerst met twee maand te verlengen, tot februari, en nu met vier maand, tot juni, zou u veel sneller en voor een langere termijn duidelijkheid moeten scheppen. Dat is essentieel om zowel de leefbaarheid van NMBS Logistics te garanderen als de planning en de contracten van alle havenbedrijven die rekenen op de subsidies.

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

De **voorzitter**: Het is nu 12 u 30. De staatssecretaris heeft gezegd dat hij moet vertrekken. De rest van de vragen wordt behandeld op 21 mei. Smakelijk!

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.30 uur.  
La réunion publique de commission est levée à 12.30 heures.*