

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

du

MARDI 16 JUILLET 2013

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 16 JULI 2013

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.15 uur. De vergadering wordt voorgezeten door Jef Van den Bergh.

Le développement des questions et interpellations commence à 14.15 heures. La réunion est présidée par Jef Van den Bergh.

01 **Vraag van de heer Roel Deseyn 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 "getunede wagens" (nr. 17113)**

01 **Question de M. Roel Deseyn 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 voitures transformées par tuning" (n° 17113)**

01.01 **Roel Deseyn (CD&V):** Mijnheer de staatssecretaris, in algemene regel is er voor verbouwingen aan wagens een akkoord vereist van de fabrikant of diens gemachtigde. De rondzendbrief van 12 maart 2010 geeft tuners echter de toelating voor kleine verbouwingen aan hun voertuigen. De opgesomde tuningingrepen zijn nagenoeg ongewijzigd gebleven ten opzichte van die in de rondzendbrief van 18 april 2006. Deze rondzendbrief kwam tot stand na overleg met diverse verenigingen en organisaties in de tuningwereld.

Niettemin word ik regelmatig gecontacteerd door tuners die niet tevreden zijn over de manier waarop de keuring van hun voertuigen nu geregeld is. De tuninggemeenschap staat daarentegen wel positief tegenover de keuring zoals die in Nederland wordt uitgevoerd. Daar moeten getunede wagens net als gewone wagens naar de zogeheten APK-keuring, de algemene periodieke keuring. Tijdens deze keuring wordt gekeken naar de staat van de wagen, van gordels tot carrosserie, van remmen tot verlichting. Er wordt kortom gekeken naar de algemene verkeersveiligheid van de wagen. In Nederland werkt men niet met aparte tuningrapporten en niet-periodieke keuringen. Idealiter zou er één uniforme Europese procedure komen.

Sommige tuners gebruiken hun wagen enkel om shows te doen. Zij vragen daarom de mogelijkheid om, naast de gewone nummerplaat, te kunnen kiezen voor een speciale nummerplaat, naar analogie van de 0-nummerplaat voor oldtimers. Zij zouden dan maar aan een eenmalige keuring onderworpen worden. Natuurlijk zouden aan deze speciale nummerplaat, net als aan de 0-nummerplaat, restricties verbonden zijn.

De vorige staatssecretaris liet op 17 maart 2010 in antwoord op een eerdere vraag weten dit idee niet ongenegen te zijn. Hij zou het verder laten onderzoeken.

Mijnheer de staatssecretaris, graag wil ik u de volgende vragen stellen.

Ten eerste, welke verenigingen en instanties waren betrokken bij het overleg naar aanleiding van het opstellen van de rondzendbrief van 18 april 2006?

Ten tweede, is de toepassing van deze rondzendbrief nadien geëvalueerd en werden dezelfde organisaties er toen bij betrokken?

Ten derde, behoren een nieuwe evaluatie en een aanpassing van de rondzendbrief tot de mogelijkheden?

Ten vierde, is de zogeheten "airride" specifiek uitgesloten door de rondzendbrief, of is deze toegelaten na een voorafgaand akkoord van de fabrikant? Behoort het toelaten van "airride", wanneer de plaatsing gebeurt door een erkende firma, tot de mogelijkheden?

Ten vijfde, bent u een keuring naar Nederlands model genegen?

Ten zesde, staat het feit dat de keuring is opgenomen in het pakket van de zesde staatshervorming een aanpassing van de rondzendbrief niet in de weg?

Ten zevende, wat is de uitkomst van het onderzoek naar de invoering van een optionele speciale nummerplaat voor getunede wagens naar het model van de 0-nummerplaat? Behoort een dergelijke plaat tot de mogelijkheden?

Ten achtste, behoort een uniforme Europese standaard voor toegelaten verbouwingen en keuring van getunede wagens tot de mogelijkheden? Wat is de stand van zaken op Europees niveau op dit vlak?

Alvast dank voor uw antwoord.

01.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Ten eerste, de werkgroep die betrokken was bij het opstellen van de rondzendbrief van 18 april 2006 bestond uit delegaties van de Federatie Belgische Auto-Tuning (FBAT,) het BIVV, GOCA, en de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Ten tweede, de oorspronkelijke rondzendbrief werd reeds geactualiseerd via de rondzendbrief van 12 maart 2010.

Ten derde, op dit moment zijn er geen plannen om de voornoemde rondzendbrief te wijzigen. Indien zo'n wijziging op tafel zou komen, lijkt het mij onontbeerlijk om, net als in 2006 gebeurde, de genoemde verenigingen erbij te betrekken.

Ten vierde, het monteren van "airride" houdt een grondige verandering van de ophanging in, en kan enkel gebeuren met instemming van de fabrikant of zijn gemachtigde.

Ten vijfde, ook in Nederland is het niet toegelaten verbouwingen uit te voeren waardoor het voertuig niet langer overeenstemt met zijn goedkeuring. In tegenstelling tot in België gebeurt de handhaving van dit verbod in Nederland echter niet door de keuringsinstanties.

Ten zesde, in tegenstelling tot de technische keuring wordt de materie inzake de goedkeuring van voertuigen niet geregionaliseerd, en blijft de reglementering inzake verbouwingen een federale bevoegdheid.

Ten zevende, er is nog geen onderzoek gedaan naar de invoering van een optionele speciale nummerplaat voor getunede wagens.

Ten achtste, er bestaat reeds een Europese reglementering met eisen waaraan de onderdelen van voertuigen, wel of niet bedoeld voor tuning, moeten voldoen. De onderdelen die voldoen aan de eisen kunnen een Europese goedkeuring krijgen en worden ook in België door de technische keuring aanvaard.

Op Europees niveau wordt eveneens gewerkt aan een verordening inzake periodieke technische controles. Deze laat de lidstaten toe na te gaan of de onderdelen die aanwezig zijn in het voertuig nog steeds overeenstemmen met de vereiste veiligheids- en milieukeurmerken die van kracht waren op het ogenblik van de goedkeuring van het voertuig.

01.03 **Roel Deseyn** (CD&V): U verduidelijkt dat de materie een federale bevoegdheid blijft. Dat was niet helemaal duidelijk.

U zegt dat er niet meteen plannen zijn om een en ander te wijzigen, maar uit uw antwoord leid ik af dat er een mogelijkheid is tot dialoog. U staat open voor vragen. Dat geef ik door aan de betrokken organisaties en personen. Zij kunnen zich dan met hun problemen rechtstreeks tot u richten.

De airride is inderdaad wat technischer en complexer. Er zijn anomalieën. Ik geef een onschuldig voorbeeld. Bepaalde lichten zijn op nieuwe wagens toegelaten, maar zorgen op verbouwde wagens dan weer voor erkenningsproblemen.

Met wat goede wil kunnen we die fricties oplossen. Ik roep dan ook op tot dialoog.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 **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 toezicht van DVIS op de geleverde Fyra's" (nr. 18327)

- 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 rol van Lloyd's in het Fyradebacle" (nr. 18815)

02 **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 "la surveillance par le SSICF des trains Fyra ayant été livrés" (n° 18327)

- 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 "le rôle de la Lloyd's dans la débâcle du Fyra" (n° 18815)

02.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, zoals wij weten werd op 17 januari, na amper een maand rijden, de stekker uit de Fyra getrokken. Oorspronkelijk was dat met de bedoeling om een drietal maanden later duidelijkheid te krijgen over de vraag of de trein in de toekomst nog zouden rijden over het Belgische spoorwagennet. Uiteindelijk is gebleken dat dit allemaal tevergeefs was, want eind juni werd de stekker definitief uit de Fyra getrokken.

In opdracht van de NMBS hebben externe expertisebureaus, het Britse Mott MacDonald en het Franse Concept Risk, een vijftig pagina's tellend rapport opgemaakt van de technische gebreken aan de door AnsaldoBreda geleverde Fyra's. Ingenieurs moesten vaststellen dat een deel van de dakbedekking is losgeschoten omdat die niet goed was vastgemaakt; dat een van de deuren van de Fyra gewoon los aan de trein hing bij een tussenstop in Brussel Centraal; dat een van de oplaadbatterijen die vlak onder de passagiersstoel zat, was doorgebrand terwijl de trein gewoon stilstond; dat een afdekrooster van de onderkant van de Fyra viel; dat op de treinen, die nog maar een maand reden, al een massa roest zat en dat het remsysteem niet geschikt was voor treinen die 250 km/u halen, maar enkel voor exemplaren die niet sneller dan 160 km/u rijden."

Mijnheer de staatssecretaris, alle negentien Fyratreinen zijn bovendien telkens anders gemonteerd, wat leidde tot verschillende aardingën, zwerfstroom en voortijdige roestvorming. Eigenlijk waren de treinen al aan het roesten nog voor ze goed en wel reden.

Het resultaat ervan was dat twee Fyratreinen naar aanleiding van het onderzoek 1 157 en 2 019 strafpunten kregen, terwijl een trein normaal gezien de Belgische sporen niet op mag als hij via de zogenaamde "stafkamanalyse" aan tien strafpunten komt.

In het rapport dat op 31 mei 2013 werd voorgesteld, is geen enkel positief adjectief terug te vinden. Het is dan ook opmerkelijk dat de Fyra sinds september 2012 toch een attest van uw dienst, de DVIS, heeft gekregen om tussen Brussel en Amsterdam te sporen. Dat de DVIS de Fyra vorig jaar een homologatie toekende, mag een wonder heten, en dat er geen ernstige ongevallen met de Fyra zijn gebeurd eveneens.

Mijnheer de staatssecretaris, in een hoorzitting hebt u reeds een toelichting gegeven bij de werkwijze van de DVIS, maar het blijft toch verwonderlijk dat deze problemen niet in september 2012 aan het licht zijn gekomen. Er was dus duidelijk sprake van een gebrek aan gegevens bij de DVIS.

Ik heb de volgende vragen.

Hoe verklaart u dat de DVIS in september 2012 toestond dat de Fyra op de sporen kwam?

Op welke wijze verliep het onderzoek door de DVIS, van de Fyra? Welke technische opmerkingen heeft de DVIS gemaakt inzake de Fyra en op welk moment gebeurde dit?

Vanaf wanneer was de DVIS op de hoogte van de waslijst technische mankementen aan de Fyra? Waarom werden deze niet eerder opgemerkt?

Bent u van oordeel dat de werkwijze van de DVIS moet worden bijgestuurd? Zo ja, op welke wijze en welke maatregelen werden al genomen? Zo nee, waarom niet?

Ik kom dan tot mijn tweede vraag, waarbij ik iets bondiger zal zijn.

Naar aanleiding van de rist mankementen en op basis van het advies van de externe expertisebureaus, kreeg de Fyra van uw dienst, de DVIS, een rijverbod opgelegd.

Ik druk nogmaals mijn verwondering uit over het feit dat de DVIS in september 2012 alsnog groen licht had gegeven voor treinen die achteraf pultreinen bleken te zijn.

De DVIS baseerde zich blijkbaar op Europese regelgeving, op rapporten van de *notified body*, dus een erkende keuringsinstantie die de kwaliteit controleert op vraag van de fabrikant, in dit geval ingenieurs- en certificatiebureau Lloyd's Register Group uit Nederland, waarmee AnsaldoBreda hoofdzakelijk samenwerkte.

De keuringsorganisatie Lloyd's zou echter een dubieuze hoofdrol hebben gespeeld in deze Fyra-affaire. Lloyd's zou immers miljoenen hebben ontvangen van de NMBS en de NS om de bouw te begeleiden en zou tegelijk van de bouwer AnsaldoBreda de opdracht hebben gekregen om de Fyra te keuren. Naar eigen zeggen zou de NS zelf niet meer de kennis in huis hebben om dit soort van ingewikkelde processen te begeleiden.

Mijnheer de staatssecretaris, hoe verklaart u de situatie dat een firma als Lloyd's u, enerzijds, moet voorzien van de nodige papieren dat alles in orde is en er, anderzijds, alle belang bij heeft dat die treinen worden opgeleverd in opdracht van de NMBS en de NS?

In welke mate was u op de hoogte van die dubbele rol? In welke mate bent u van oordeel dat de dubieuze rol van Lloyd's mee aan de basis ligt van het debacle?

De vraag rijst in hoeverre die dubbele rol in de toekomst mag worden toegestaan.

De **voorzitter**: Voor alle duidelijkheid, het gaat over de "stofkamanalyse". Het is een Nederlands onderzoek dat voor de Nederlandse Spoorwegen geldt en waarnaar ook in België werd verwezen, maar het is eigenlijk een Nederlandse test.

02.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer de voorzitter, mijn antwoord zal opnieuw elementen bevatten die ik al gegeven heb, maar dat word ik stilaan gewoon met de heer Veys.

Mijnheer Veys, de commissie voor de Infrastructuur besliste om op 25 juni een verhoor te organiseren in verband met de rol van de veiligheidsinstantie in het dossier van de ingebruikneming van de Fyra. De door u gestelde vragen behandelen in grote lijn de problematiek die tijdens dat verhoor op 25 juni werd aangekaart. Daarom zal ik mij nu beperken tot een kort antwoord op uw vraag, zonder nader op bijzonderheden in te gaan. Alzo behoudt het verhoor van 25 juni zijn nut.

Eerst en vooral moet worden opgemerkt dat de Fyra vanaf 1 mei 2013 niet langer beschikte over een toelating tot indienststelling, geldig in België. Het is ook noodzakelijk om te onthouden dat de DVIS vlak na de incidenten van januari 2013 had besloten om alle commercieel verkeer met de Fyra te verbieden.

Om een toelating tot indienststelling af te leveren, baseert de DVIS zich eerst op een conformiteitsverklaring, opgesteld door de aanvrager van de toelating tot indienststelling. Om die verklaring op te stellen, beroept de aanvrager zich op de rapporten die bezorgd zijn door de aangemelde en de aangewezen instanties die werden gecontracteerd voor dat project.

Bij de organisatie van het V250-project stellen wij vast dat de Nederlandse organisatie Lloyd's Register verschillende rollen heeft gespeeld, namelijk die van *notified body* voor de verificatie ten opzichte van STI; die van aangewezen instantie DBO voor de verificatie van de Nederlandse nationale voorschriften; die van opdrachtnemer van de trein in de fabriek in Pistoia namens de NS; die van keuringsinstantie en technisch adviseur van de NS en die van bemiddelaar voor de vraag tot toelating van de indienststelling ten opzichte van ILT.

Als de combinatie NoBo-DBO daadwerkelijk courant is, kan men alleen maar verbaasd zijn over de mogelijke belangenconflicten wanneer dezelfde firma tegelijk raadgever is van de opdrachtgever, de spoorwegmaatschappij, en opdrachtnemer is van het product voor de klant, maar ook certificatie-instantie voor hetzelfde product voor rekening van de leverancier AnsaldoBreda.

Doordat Lloyd's een aangemelde instantie is in Nederland, is het de verantwoordelijkheid van die lidstaat om op basis van de recente ontwikkelingen de mogelijke problemen in verband met die rollen te analyseren en passende maatregelen te nemen.

Het is belangrijk op te merken dat de wet van 26 januari 2010 betreffende de interoperabiliteit alsook het ministerieel besluit van 25 november 2010 bepalen dat een aangemelde of een aangewezen instantie moet afzien van enige actie, direct of per mandaat, bij het ontwerp, de fabricage, de constructie, de verkoop, het onderhoud of de exploitatie van het systeem, onderworpen aan certificering.

02.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord en voor de toelichting die u vandaag gaf, naast de hoorzitting van 25 juni. Deze vraag werd nog vóór die hoorzitting ingediend, maar toch vond ik ze voldoende actueel om ze thans te stellen in deze commissie.

Ondanks uw antwoorden, van vandaag en tijdens de hoorzitting, blijf ik erbij dat de DVIS tekort is geschoten in zijn rol van waakhond. Thans is er discussie over het feit dat er blijkbaar onvoldoende informatie werd verschaft, onder andere door de NMBS.

Volgens mij moet de DVIS vanuit het oogpunt van de veiligheid kunnen toezien op de controleprocessen. Deze dienst moet erop kunnen toezien dat, zoals het geval was met Lloyd's, controleorganen niet zowel rechter als partij zijn. Zoiets is bijzonder nefast en heeft dan ook tot het Fyradebacle geleid. Ik hoop dat zulke dossiers zich in de toekomst niet meer zullen voordoen en dat de DVIS de nodige maatregelen zal nemen, desnoods ook op Europees vlak. De regelgeving moet hoe dan ook worden aangescherpt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 **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 "de gevolgen van de liberalisering van het Europese luchtruim" (nr. 18580)

- de heer **Roel Deseyn** 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 Europese luchtruim" (nr. 19324)

03 **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 "les conséquences de la libéralisation de l'espace aérien européen" (n° 18580)

- **M. Roel Deseyn** 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'espace aérien européen" (n° 19324)

03.01 Tanguy Veys (VB): Europees commissaris voor Transport Siim Kallas maakte op 18 juni 2013 zijn voorstellen bekend om de huidige inefficiëntie in het luchtruim weg te werken.

Naar aanleiding van die plannen voerde de luchtverkeersleiding in Frankrijk, Oostenrijk, Duitsland, Bulgarije en Tsjechië op 12 juni 2013 actie. In België organiseerden de liberale en socialistische vakbond bij Belgocontrol, dat instaat voor de verkeersleiding boven België, stiptheidsacties. De christelijke vakbond

werkte daar niet aan mee.

Rudy Tourlamain, vakbondssecretaris van het VSOA, motiveerde de actie, en ik citeer: "De druk komt van de luchtvaartmaatschappijen, die de kosten voor luchtverkeersleiding naar beneden willen halen. Wij vrezen dat dit zal leiden tot verslechterde arbeidsomstandigheden en jobverlies. In Steenokkerzeel beschikken wij bijvoorbeeld over een heel goede meteoservice. Wat als Europa die centraliseert in Duitsland?"

Het VSOA heeft ook kritiek op de werking van de Europese Commissie: "In plaats van landen met elkaar te laten overleggen, zet men ze tegen elkaar op."

De BGATC, Belgian Guild of Air Traffic Controllers, steunde de acties niet. De gilde van verkeersleiders is van mening dat, en ik citeer, "een dialoog waarbij luchtvaartmaatschappijen en luchtverkeersleidingsdiensten in onderling overleg tot constructieve voorstellen komen, meer kans op slagen heeft dan het preventief voeren van allerlei acties waar enkel de passagiers het slachtoffer van worden. Bovendien is Belgocontrol omwille van het uitblijven van politieke beslissingen inzake de financiering, de benoeming van het bestuur en het wankele beleid dat de voorbije jaren werd gevoerd, helemaal niet gewapend om dit gevecht aan te gaan."

Mijnheer de staatssecretaris, u toonde wel begrip voor de actie van de luchtverkeersleiders. U wees erop dat de installatie van FABEC, het zogenaamde luchtruimblok met vijf landen, al moeizaam verloopt "door de divergentie tussen de verschillende landen. Wil de Europese Commissie het doen met 27, zal het nog moeilijker zijn." U pleit voor een stapsgewijze aanpak. Laten we ons eerst goed organiseren met vijf landen, vooraleer we aan verdere stappen denken. U prees ook de wijze van protest.

Waarom ondersteunde u het ultieme middel van staking en actie, terwijl er nog een bevraging loopt en nog niet geweten is in welke mate de Europese Commissie met de opmerkingen rekening zal houden?

Het syndicaal protest was voorbarig en heeft enkel voor overlast gezorgd. De slachtoffers konden niets doen aan de grieven van de stakers.

Mag het ultieme stakingswapen enkel worden gebruikt als de nood het hoogst is?

Wat is uw mening omtrent de nood aan liberalisering van het Europese luchtruim, in het bijzonder voor de luchtverkeersleiding?

03.02 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het proces betreffende de Single European Sky loopt. Men zou *functional airspace blocks* willen invoeren, waardoor ongelijke heffingen zouden worden gehanteerd in verschillende zones. De Europese Commissie bereidt ter zake een verordening voor.

Ik meen dat het voor ons heel belangrijk is te weten hoe de nationale luchthaven, die van belang is voor heel het land, zich kan ontwikkelen. Daarnaast is er ook de bekommernis dat er voldoende garanties moeten zijn dat men zal focussen op de kortste afstand tussen twee punten. Wat nu voorligt, mag er niet toe leiden dat door de routes doorheen de verschillende blocks afbreuk wordt gedaan aan de duurzaamheidsoogmerken en het principe van het meest efficiënte traject.

Wat is de stand van zaken van het overleg tussen de staten die samen FABEC vormen? Zal steeds de kortste route worden gekozen? Zal dat mogelijk zijn? Zal dat niet worden gehypothekeerd? Of zal die ambitie worden doorkruist door verschillende heffingszones binnen een block? Het zou goed zijn ter zake het standpunt van de regering te mogen kennen.

Wat zijn de reacties op verordening nr. 410? Hoe krijgt een en ander gestalte? Hoe worden de onderhandelingen voorbereid in samenwerking met de Gewesten? Ik refereer even aan mijn vorige vragen in de plenaire vergadering en in de commissie. Het is niet altijd evident om, gelet op onze Belgische bevoegdheidsverdeling, een krachtig luchtvaartbeleid te voeren. Wat de problematiek betreft, lijkt het mij van belang dat er goed wordt gecoördineerd, in samenspraak met de Gewesten. Wanneer zal het akkoord eventueel in werking treden?

03.03 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Ik begrijp de bezorgdheden van de luchtverkeersleiders van Belgocontrol over een mogelijk verbond van verschillende luchtverkeersverleners om zich de meerderheid van het en-routeverkeer toe te eigenen en het buiten het Belgische hogere luchtruim om te leggen. In België

heeft de staking de kwaliteit van de geleverde diensten weinig verslechterd: er werd slechts een stiptheidsactie uitgevoerd, met weinig repercussies voor de doorstroming van het verkeer.

Het FABEC-verdrag is op 1 juni in werking getreden, overeenkomstig artikel 38 van het verdrag en na voltooiing van de ratificatieprocedure. De FABEC-Raad, die vertegenwoordigers van de civiele en militaire luchtvaart bij elkaar brengt, is niet langer een tijdelijk lichaam, maar volledig operationeel. Er is al medewerking van FABEC-staten aan de gemeenschappelijke structuur sinds oktober 2011. Die omvat de FABEC-Raad, alsook het harmonisatie- en adviescomité, het luchtruimcomité, het financieel comité, het prestatiecomité en het comité van nationale toezichhoudende instanties. Nationale verleners van luchtvaarnavigatiediensten werken al nauw samen in gemeenschappelijke structuren sinds vele jaren. Verschillende prestaties hebben reeds plaatsgevonden: het plan van gemeenschappelijke prestaties, de raamovereenkomst tussen aanbieders, de samenwerkingsovereenkomst tussen toezichhouders enzovoort.

Momenteel zijn de FABEC-structuren gewijd aan de planning en het ontwerp van een gemeenschappelijke strategie voor het luchtruim en aan de oplossing van de blokkerende elementen, waaronder de kwestie van de overdracht van het verkeer en de airspacedesignprojecten. Het basisprincipe is eigenlijk om de kortste route te kiezen op basis van de beschikbaarheid van de doorkruiste gebieden, die soms tijdens een bepaalde periode worden gereserveerd voor militair gebruik. Echter, zolang er geen enkele aanbieder van FABEC-luchtvaarnavigatiediensten is, zal er ook voor moeten worden gezorgd dat de financiële en operationele haalbaarheid van elke ANSP niet wordt aangetast door de gevolgen van de luchtruimprojecten. In sommige gevallen zal dus niet de kortste weg worden geselecteerd.

De recente voorstellen over het gemeenschappelijk Europees luchtruim van de Commissie worden momenteel geanalyseerd en een definitief standpunt wordt voorbereid tegen september. Op het eerste gezicht bevatten de voorstellen vereenvoudigingen van het regelgevend kader, die welkom zijn, maar sommige bepalingen verlangen ook wel een verduidelijking.

De drie regeringen van de Gewesten werden betrokken bij het proces van ondertekening en ratificatie van het verdrag, in overeenstemming met de wet betreffende de institutionele hervormingen. Ik stel voor dat u de vraag over staatssteun verduidelijkt, aangezien mij niet duidelijk is welk akkoord u bedoelt.

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

Mijn kennis reikt wel zover dat ik u kan volgen wanneer u het heeft over de principes van FABEC. Het gaat echter over het feit dat de luchtverkeersleiding op 12 juni actie heeft gevoerd, terwijl er nog een bevraging bezig was en er nog geen zekerheid was over de plannen, en dat u zich als staatssecretaris kunt vinden in het actiemiddel van een staking.

Er is het syndicaal recht waarvan men, indien nodig, gebruik kan maken. Wanneer dat echter voorbarig en niet opportuun wordt gebruikt, en wanneer ook vanuit syndicale hoek – ik verwijs onder meer naar de christelijke vakbond en de Belgische gilde der luchtverkeersleiders – er duidelijk op wordt gewezen dat een staking op dat moment niet opportuun was, vind ik het misplaatst dat u zich schaaft achter de eisen van de stakers en vandaag nog eens zegt dat u alle begrip hebt voor de actievoerders.

Ook al was de overlast minimaal, er was toch overlast, wat tot meerkosten heeft geleid. Ik denk dat het op dit moment zeker niet opportuun is dat zoiets plaatsvindt. Ik betreurt dat u daar als staatssecretaris zo positief tegenover staat.

03.05 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, wat de staatssteun betreft, ik heb de vraag niet gesteld, maar ze staat wel in mijn schriftelijke voorbereiding.

Ik alludeer op de problematiek van de kruissubsidiëring van de regionale luchthavens, zoals die vorige week aan bod is gekomen. De financiële ondersteuning van regionale luchthavens heeft uiteraard een invloed op de leefbaarheid van Belgocontrol.

Het is goed dat er een pleidooi wordt gehouden vanuit het oogpunt van de kostenefficiëntie, maar dat mag er niet toe leiden dat wij in ons land op termijn meer betalen voor minder werkgelegenheid. Dat is ook een belangrijk aspect in de discussie.

Voorts mag ik hopen dat ernaar wordt gestreefd om zo veel mogelijk de kortste route te gebruiken, dat

daarvan alleen om gerechtvaardigde redenen, bijvoorbeeld testing, wordt afgeweken en dat men niet in een redenering van *fees* zit, waarbij men vooral kijkt hoe men kan tarifieren en factureren en waarbij men het duurzaamheidsaspect, dat zeker niet onbelangrijk is in de luchtvaart, op termijn zou veronachtzamen. Dat zou onaanvaardbaar zijn.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 18725 van de heer Devlies wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

04 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 jaarlijks explosieve stijging van het aantal piloten dat verblind wordt door laserpennen" (nr. 18806)

04 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'augmentation annuelle explosive du nombre de pilotes ayant été aveuglés par un pointeur laser" (n° 18806)

Mijnheer Veys, ik wil u vragen om de tijd in het oog te houden en de lengte van de vragen te beperken.

04.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, tijdens de vergadering van de commissie voor de Infrastructuur van 27 maart 2012 antwoordde u op een mondelinge vraag over de explosieve stijging van het aantal piloten dat verblind wordt door laserpennen dat het Directoraat-generaal Luchtvaart wil dat de luchtvaartwet van 27 juni 1937 vervolledigd wordt om het kwaadwillig gebruik van handbediende lasers tegen luchtvaartuigen en ATC-personeel strafbaar te maken. De samenwerking tussen het DGLV, de *air navigation service providers* en de federale politie zou bovendien verbeterd worden door procedures op te starten tegen laseraanvallen. Al in 2010 had het DGLV een onderzoek geopend met het oog op de lokalisering en de identificatie van de daders van de misdrijven. Er werd contact opgenomen om concrete afspraken te maken met Belgocontrol, de lokale politie en de dienst Luchtsteun van de federale politie, meer bepaald voor de opsporing van de schuldigen. Er werd eveneens een inspecteur van het DGLV belast met de opvolging van het dossier. Recent bleek uit een antwoord op een schriftelijke vraag dat piloten steeds vaker doelbewust gehinderd worden door laserstralen. Vorig jaar werden er 206 incidenten gemeld tegenover 5 in 2009. Dat leidde eind vorig jaar tot de eerste twee veroordelingen. In 2011 ging het om 136 meldingen, het jaar ervoor om 80 meldingen en in 2009 om slechts 5 meldingen. Met 68 meldingen staat Zaventem op 1, gevolgd door Charleroi met 41, Luik met 24, Antwerpen met 9 en Oostende met 7 meldingen. Buiten de luchthavens werden 57 gevallen gerapporteerd.

Mijnheer de staatssecretaris, welke bijkomende maatregelen werden genomen om de jaarlijkse explosieve stijging van het aantal piloten dat verblind wordt door laserpennen aan te pakken? In welke mate werden er afspraken gemaakt met het parket inzake de vervolging van de daders? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de vervollediging van de luchtvaartwet van 27 juni 1937 om het kwaadwillig gebruik van handbediende lasers tegen luchtvaartuigen en ATC-personeel strafbaar te maken? In welke mate werd de samenwerking tussen het DGLV, de *air navigation service providers* en de federale politie verbeterd door procedures op te starten tegen laseraanvallen?

04.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mijnheer de voorzitter, inzake de blijvende bedreigingen door het kwaadwillig gebruik van laserstralen in de luchtvaart heeft de directie Inspectie en de juridische dienst van het DGLV de voorbije maanden overleg gepleegd met de *air navigation service providers*, de federale politie en het parket, teneinde de samenwerking nog meer te optimaliseren.

De samenwerking heeft ondertussen tot gevolg gehad dat meerdere daders konden worden gelokaliseerd en geïdentificeerd, wat ondertussen de door u vermelde veroordeling heeft opgeleverd, terwijl andere strafonderzoeken nog lopen.

In uitvoering van het 2010-2014 Belgian Safety Plan werd nagegaan of de noodzaak bestaat om een specifieke strafbepaling voor het kwaadwillig gebruik van laserstralen aan de luchtvaartwet toe te voegen. Er werd vastgesteld dat de bestaande strafbepalingen in artikel 30 en artikel 30bis, enerzijds, voldoende relevant zijn om de bewuste feiten te kunnen omvatten en, anderzijds, als straf voldoende in verhouding tot de ernst van de genoemde inbreuken staan, waardoor een vervollediging van de luchtvaartwet zich niet

verder opdringt.

04.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik ben verwonderd dat u niet ingaat op de vraag van uw eigen Directoraat-generaal Luchtvaart, dat wil dat de luchtvaartwet alsnog wordt aangepast of vervolledigd.

Het stijgend aantal incidenten zou u er trouwens toe moeten nopen strengere maatregelen te treffen, temeer daar de inspanningen van de voorbije jaren geen vruchten afwerpen.

Ik hoop alleen dat wij niet moeten wachten tot een echt incident voorvalt. Nu gaat het enkel om piloten die met de laserstralen worden geconfronteerd, zonder dat incidenten met ernstige gevolgen voorvallen.

Trouwens, u merkt op dat door politie en parket meer wordt opgetreden en dat er meer zaken lopen. U vernoemt echter geen cijfers. Wij spreken nu over twee veroordelingen. Uiteindelijk zijn wij echter van vijf incidenten in 2009 naar 206 incidenten in 2012 gegaan. Dergelijke cijfers zouden u toch minstens moeten inspireren om strenger en doortastender op te treden.

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

De **voorzitter:** Vraag nr. 18812 van mevrouw Jadin wordt in een schriftelijke vraag omgezet. Vraag nr. 18825 van de heer Veys gaat over het wetsontwerp waarover wij daarnet hebben gestemd. Ik neem dus aan dat de vraag vervalt.

04.04 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, met het oog op het antwoord, zet ik die vraag om in een schriftelijke vraag.

De **voorzitter:** Akkoord, mijnheer Veys, maar uw vraag is eigenlijk zonder voorwerp. Uw vraag gaat over het niet omzetten van de richtlijn, terwijl wij door de goedkeuring de richtlijn daarnet hebben omgezet.

04.05 Tanguy Veys (VB): (...)

De **voorzitter:** Goed, op uw verzoek zetten we die vraag om in een schriftelijke vraag.

05 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 opmaak van een 'memorandum of understanding' tussen Justitie en het onderzoeksorgaan in het kader van onderzoeken naar spoorwegongevallen" (nr. 18830)

05 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'élaboration d'un 'memorandum of understanding' entre la Justice et l'organisme d'enquête dans le cadre des enquêtes sur des accidents ferroviaires" (n° 18830)

05.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, artikel 49 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen bepaalt het volgende:

“Er mogen evenwel geen elementen van het eventuele lopende opsporings- en gerechtelijk onderzoek worden vrijgegeven zonder toestemming van de gerechtelijke overheden. De toestemming kan wel verleend worden via een samenwerkingsovereenkomst, een zogenaamde memorandum of understanding.”

Daarom werd door de bijzondere commissie voor de spoorveiligheid naar aanleiding van de treinramp in Buizingen de volgende aanbeveling gedaan. Dat was aanbeveling 5.17: “De ambigue relatie met Justitie moet worden uitgeklaard. Bij onderzoek naar spoorwegongevallen moet op een systematische en gestructureerde manier worden samengewerkt. Deze samenwerking moet worden geformuleerd op basis van een memorandum van overeenstemming tussen Justitie en het Onderzoeksorgaan.

Naar aanleiding daarvan werd op 22 mei in de commissie voor de Justitie een aantal mondelinge vragen

gesteld aan minister Turtelboom. Zij liet in haar antwoord weten een draft memorandum of understanding te hebben ontvangen via een andere dienst dan die van de heer Wathelet. Er hebben vergaderingen plaatsgevonden tussen de departementen Binnenlandse Zaken en Mobiliteit, maar zonder Justitie. De kwestie werd met het College van procureurs-generaal besproken. Aangezien een gerechtelijk onderzoek aan de gang is, kunnen zij zich moeilijk met het dossier inlaten. Er bestaat niettemin een wettelijk kader voor bepaalde onderzoeken. Er is een kader, met name hoofdstuk 6, artikelen 43 tot 57, van de wet van 19 december 2006 over de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, maar daaraan moet nog een concrete invulling worden gegeven. De minister van Justitie beklemt oopen te staan om dat te bespreken. Tot nu toe zijn er enkel vergaderingen geweest tussen Mobiliteit en Binnenlandse Zaken.

Mijnheer de staatssecretaris, waarom wordt Justitie niet betrokken bij de opmaak van dergelijk memorandum of understanding? Welke maatregelen werden genomen om te komen tot een memorandum of understanding? In welke planning is voorzien?

05.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Verschillende brieven werden aan de minister van Justitie gestuurd met de vraag het memorandum of understanding tussen Mobiliteit en Justitie te ondertekenen. Het Europees spoorwegagentschap ERA is zich bewust van het probleem dat in verschillende lidstaten bestaat en heeft contact opgenomen met RAILPOL om een ontwerp-MOU op te stellen. ERA en RAILPOL hebben in samenwerking met hun respectievelijke leden een basisproject opgezet met het oog op zo'n MOU.

De Spoorwegpolitie is lid van de organisatie RAILPOL en heeft kennisgenomen van deze basis-MOU. Vertegenwoordigers van de Spoorwegpolitie hebben het Onderzoeksorgaan op 1 januari 2013 benaderd, teneinde de samenwerking op het terrein te bespreken, waarna verschillende constructieve werkvergaderingen werden gehouden.

In de loop van februari 2013 werd een vergadering gehouden met de Spoorwegpolitie en de vertegenwoordigers van Justitie. Toen ik midden juni contact heb opgenomen met de vertegenwoordigers van de Spoorwegpolitie had deze echter nog geen commentaar ontvangen van de gerechtelijke autoriteiten.

Het Onderzoeksorgaan is zich ervan bewust dat het MOU niet alleen problemen oplost, maar bovendien als voordeel heeft de activiteiten op de plaats van het ongeval te coördineren.

05.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor uw toelichting. Ik blijf mij erover verwonderen dat al die werkzaamheden tot op heden plaatsgevonden hebben zonder Justitie er rechtstreeks bij te betrekken. Minister Turtelboom zegt niet voor niets dat zij de draft via een andere dienst heeft ontvangen. Ik vermoed dat zij het over de Spoorwegpolitie heeft.

Het verwondert mij dat u alles via de Spoorwegpolitie probeert te doen en dat u niet via de diensten van Justitie werkt. Justitie is hier toch een belangrijke partner in? U zegt dat u nog wacht op reacties op de tekst. Ik hoop dat die er zo snel mogelijk komen. Bij het recente ongeval in Wetteren bleek immers opnieuw dat de afwezigheid van een overeenkomst met Justitie een probleem vormt. Die zou er beter wel zijn, al was het maar opdat er aan het Onderzoeksorgaan en aan andere operatoren efficiënt gecommuniceerd zou kunnen worden.

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

06 **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 maatregelen van het Directoraat-generaal Luchtvaart naar aanleiding van de stunt van Tomteterom"** (nr. 18903)

06 **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 "les mesures prises par la Direction générale du Transport aérien à la suite du coup d'éclat de Tomteterom"** (n° 18903)

06.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik verwijs naar de VRT-reeks Tomteterom. Naar aanleiding daarvan legden u en de minister van Justitie een aantal verklaringen af.

Naar aanleiding van de heruitzending van de VRT-reeks Tomteterom werd vernomen dat de betrokken

uitzending met de stunt van Tom Waes, die op 23 mei 2011 met een Boeing 737 vloog, niet wordt herhaald en zulks op uitdrukkelijke vraag van de luchtvaartmaatschappij Jetairfly, die de stunt mogelijk maakte.

Woordvoerder Hans Vanhaelemeesch van Jetairfly zei: "Wij hebben met de beste bedoelingen geholpen om die aflevering van Tomtesterom mogelijk te maken, maar wij hebben vastgesteld dat er veel polemiek rond was. Wij hebben gezien wat dit teweeg heeft gebracht en willen vermijden dat er opnieuw polemiek ontstaat. Dit is een afgesloten hoofdstuk. Of wij dan een inschattingsfout gemaakt hebben? Wij vinden van niet."

Luchtvaartmaatschappij Jetairfly zou wel een administratieve sanctie gekregen hebben.

Welke maatregelen heeft het DGLV naar aanleiding van de stunt van Tom Waes genomen? Zijn alle veiligheidsvoorzieningen onveranderd gebleven?

Zijn er maatregelen genomen omtrent de bewijslast, teneinde in de toekomst wel een en ander te kunnen aantonen? De discussie tussen het DGLV en het parket draait om het feit dat onvoldoende zou zijn aangetoond wie de stuurknuppel in handen had.

Welke administratieve sanctie heeft men luchtvaartmaatschappij Jetairfly opgelegd?

Bent u van oordeel dat men aan de hand van de inschrijving van de vlucht in het vliegboek van de piloot en aan de hand van de verklaringen van de piloot tegenover de directie Inspectie van het DGLV, kan vaststellen dat Tom Waes als piloot betrokken was bij die vlucht? Zo ja, zult u er bij de minister van Justitie op aandringen om gebruik te maken van haar positief injunctierecht en aan de procureur-generaal de opdracht te geven om alsnog over te gaan tot vervolging? Zo nee, waarom niet?

06.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Veys, ik dank u voor uw blijvende interesse in dit dossier. Ik zal in mijn antwoord rekening houden met mijn bevoegdheden als staatssecretaris voor Mobiliteit. U blijft wellicht vragen stellen.

Het Directoraat-generaal Luchtvaart heeft binnen het kader van zijn bevoegdheden betreffende de luchtvaart en in zijn hoedanigheid van administratieve overheid die instaat voor de uitreiking van de vergunningen, een administratieve maatregel genomen ten aanzien van de betrokken instructeur. Deze was tijdens de vlucht in kwestie de eindverantwoordelijke voor de aan de heer Tom Waes gegeven opleiding aan boord van een Boeing 737.

Mijnheer Veys, ik heb dit al verschillende keren herhaald, maar ik zal dat niet blijven doen. U kent mijn antwoorden al. U moet zich ervan bewust worden dat dit tijdverspilling is voor de administraties en de kabinetten. Deze tijd kan niet worden gebruikt voor andere zaken. Al hebt u daarmee niets te maken, toch zeg ik het u.

De finale beoordeling of er sprake is van een misdrijf is in handen van het parket. Ik kan enkel vaststellen dat elementen uit de verklaring van de heer Waes het parket er niet van hebben overtuigd om te besluiten dat er moet worden vervolgd.

Het positief injunctierecht behoort tot de bevoegdheid van de minister van Justitie.

06.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik begrijp uw bezorgdheid over de werkzaamheden van uw kabinet. Het kan misschien een troost zijn, maar ik ben geen voorstander van het ambt van staatssecretaris. Indien dat wordt geschrapt, zou het heel wat ambtenaren vrijmaken die ander werk kunnen vervullen.

Los van die bedenking denk ik toch een duidelijk antwoord te verdienen op mijn vraag welke administratieve sanctie de luchtvaartmaatschappij Jetairfly werd opgelegd. U zegt daarover dat er een sanctie werd opgelegd aan de instructeur, maar ik wil weten welke sanctie. Werd er een boete opgelegd of heeft de sanctie te maken met zijn vergunning? Ik zal hierover mogelijk een nieuwe vraag moeten indienen en dat zal ik ook met plezier doen.

06.04 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Ik heb u al gezegd dat ik dat niet zal zeggen. Ik geef u het bedrag en het type van sanctie niet.

06.05 **Tanguy Veys** (VB): Waarom niet?

06.06 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Omdat het een administratieve beslissing is ten aanzien van een persoon. Ik antwoord niet op vragen over persoonlijke sancties.

06.07 **Tanguy Veys** (VB): Ik vraag niet de naam van de betrokkene.

06.08 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Hoeveel keer heb ik u dat al gezegd? Stel maar vragen, maar ik zal dit blijven herhalen.

06.09 **Tanguy Veys** (VB): Volgens het DGLV is er wel een voldoende basis om een sanctie te treffen. Ik betreur dat, wanneer het dossier dan verhuist naar het parket, er volgens de diensten van Justitie onvoldoende argumenten zijn om over te gaan tot een klacht.

06.10 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijn probleem is dat u de antwoorden die ik heb gegeven, zelfs niet leest. Zoals u weet, heeft het DGLV het dossier eerst aan het parket bezorgd. Het parket heeft gezegd dat hij het dossier zal seponeren en geen sanctie zal treffen. Op die basis heeft het DGLV op dat moment besloten om toch een sanctie te treffen in het kader van zijn eigen bevoegdheid. Zo is het gebeurd. Ik zal het blijven herhalen en ik zal de naam, het bedrag en het type van de sanctie niet geven.

06.11 **Tanguy Veys** (VB): Wanneer er volgens het DGLV voldoende elementen aanwezig zijn om een sanctie te treffen tegen de betrokken instructeur — ik moet de naam, het bedrag en het type sanctie niet weten — kon u gerust eens aandringen bij uw collega, de minister van Justitie, opdat zij gebruik zou maken van haar positief injunctierecht om ter zake het nodige te doen. Blijkbaar vindt u dat niet nodig. Ik dring aan op enige consequentie.

06.12 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: In België bestaat er nog een verschil tussen een administratieve procedure en een juridische procedure. U begrijpt het verschil tussen beide misschien niet. Ik begrijp dat wel. Er is tussen beide een verschil.

06.13 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik trek de administratieve sanctie niet in twijfel, maar als aan de ene kant voldoende elementen aanwezig zijn om te komen tot een alternatieve sanctie, lijkt het mij logisch dat die elementen ook volstaan om te komen tot een gerechtelijk optreden, dus vanuit het parket, wat niet gebeurd is. Ik vraag dus waarom u er bij uw collega, minister Turtelboom, niet op hebt aangedrongen om gebruik te maken van haar positief injunctierecht. Het is niet omdat die administratieve sanctie er geweest is dat het gerecht niet langer kan optreden. Dat is mijn standpunt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen onder agendapunt 21 zet ik even *on hold*, omdat de voorzitter van de commissie nog in de Conferentie van voorzitters is, terwijl de heer Schiltz momenteel in een andere commissie een vraag stelt, waarna hij naar hier zou komen.

Punt 23 op de agenda is een vraag van mijzelf die ik, als de commissieleden het mij toestaan, zal stellen van op de voorzittersstoel.

07 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de herstelwet met betrekking tot het bevel tot betalen" (nr. 19092)**

07 **Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la loi de réparation relative à l'ordre de paiement" (n° 19092)**

07.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, op 29 maart 2012 werd het ontwerp met betrekking tot het bevel tot betalen goedgekeurd door de plenaire vergadering. Die wet moest het mogelijk maken om de hoge werklast bij politieparketten en -rechtbanken te drukken, zodat vervolging werd

verzekerd en paal en perk kon worden gesteld aan het oplopend aantal niet-betaalde verkeersboetes. U wees er tijdens de toelichting reeds op dat een aantal zaken verder moesten worden verfijnd. Hiervoor zou een herstelwet worden uitgewerkt. In afwachting van de herstelwet wordt de wet met betrekking tot het bevel tot betalen nog niet toegepast.

Mijnheer de staatssecretaris, wat is de stand van zaken met betrekking tot de herstelwet?

Over welke aan te passen punten is men het eens? Waar zitten eventueel nog knelpunten en waarom?

Wanneer zal de herstelwet naar het Parlement komen, zodat ook de oorspronkelijke wet met betrekking tot het bevel tot betalen effectief kan worden toegepast?

07.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijn administratie is bezig met de laatste aanpassingen aan het voorontwerp van wet, waarna zij het opnieuw zal voorleggen aan Justitie, onder andere aan het College van procureurs-generaal.

Het bedrag in het bevel tot betalen zal substantieel hoger zijn dan het bedrag van de onmiddellijke inning, teneinde de overtreder maximaal aan te sporen de betaling van de geldsom binnen de gestelde termijn te doen.

Daarnaast zal het concept van schorsing van het recht tot het besturen van een voertuig worden geïntroduceerd als de overtreder het bedrag in het bevel tot betalen niet betaalt.

Een eerste ontwerp van tekst werd reeds bij enkele magistraten afgetoetst om de laatste knelpunten weg te werken.

Normaliter verwacht ik dat de bespreking van het ontwerp van wet in het Parlement in het najaar kan worden opgestart.

07.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor de concrete antwoorden en ik kijk ernaar uit om hieraan snel de goedkeuring te geven. Ik denk dat het heel belangrijk is dat overtredders hun terechte straffen en boetes niet ontlopen.

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

08 **Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de invoering van het nieuwe rijbewijs" (nr. 19147)**

08 **Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'introduction du nouveau permis de conduire" (n° 19147)**

08.01 **Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, een aantal maanden geleden heb ik u al een vraag gesteld over de invoering van het nieuwe rijbewijs op bankkaartformaat, omdat er vanuit verscheidene gemeenten wel wat klachten waren over de werking van het systeem Mercurius, over de onbereikbaarheid van de federale dienst Rijbewijzen en over het onvoldoende aanbod aan opleidingen. Onder andere de gemeenten van het arrondissement Mechelen stuurden hierover een klachtenbrief aan uw administratie.

U hebt ons toen in de commissie verzekerd dat alles vlot verliep en dat die klachten eigenlijk niet terecht waren. Ook in uw antwoorden aan de diverse gemeenten hebt u verzekerd dat alles weer in orde was met het systeem en dat de opleidingen weer werden opgepikt. Nochtans, twee maanden na uw antwoord in de commissie en een maand na uw antwoord aan de gemeenten van het arrondissement Mechelen, is er nog altijd een hoop klachten over het systeem en de invoering. Zo werd het systeem Mercurius al meermaals onderbroken voor updates of technische storingen, waardoor de gemeenteambtenaren op dat moment in de problemen kwamen, aangezien zij het systeem niet konden bereiken.

Mij interesseert het te weten hoe dat in zijn werk gaat, want zeker vanuit mijn eigen gemeente krijg ik heel

veel klachten over het systeem, onder andere dat het heel vaak blokkeert. Zij zien het als een serieuze stap achteruit tegenover het vroegere systeem.

Hoe vaak werd het systeem sinds de invoering op 1 mei 2013 al onderbroken?

Werden de oorzaken die ten grondslag van de storingen lagen, ondertussen verholpen?

In uw antwoord aan de gemeenten schrijft u voorts dat de opleidingen tijdelijk werden stopgezet, omdat de volledige personeelsbezetting nodig was voor de bezetting van de helpdesk. Ik heb begrepen dat die opleidingen ondertussen opnieuw werden opgestart, zoals u schreef aan de gemeenten. Wat is het gevolg daarvan voor de bereikbaarheid van de helpdesk? Wil dat zeggen dat die vandaag opnieuw minder bereikbaar is? Graag kreeg ik uw visie daarop.

08.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Ten eerste, Mercurius is tweemaal onbeschikbaar geweest. De eerste maal ging het om een onbeschikbaarheid voor alle gemeenten: die werd opgelost binnen het half uur. De tweede maal ging het over de onbeschikbaarheid van een onderdeel van de toepassing, namelijk de foto van de burger. Die deed zich voor bij 35 % van de opvragingen. Bij een volgende opvraging was de foto wel beschikbaar. Het probleem deed zich voor in de voormiddag en werd in de namiddag opgelost.

Het is mogelijk dat er onderbrekingen gebeuren die niet aan de FOD Mobiliteit en Vervoer zijn toe te schrijven, bijvoorbeeld wanneer plaatselijk een inlogprobleem rijst of wanneer een andere connectie niet beschikbaar zou zijn.

Ten tweede, de oorzaken van de storingen werden snel opgespoord en degelijk verholpen.

Ten derde, de opleidingen zijn opnieuw opgestart. Er komt een nieuwe organisatie van opleidingssessies op vaste data waarop de gemeenten uitgenodigd worden om zich in te schrijven. Bovendien wordt vanaf de zomer een extra Nederlandstalige medewerker toegevoegd aan de helpdesk.

08.03 **Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Ik kan alleen melden dat de lokale diensten spreken over herhaaldelijke storingen, waardoor het systeem blokkeert en zij niet meer verder kunnen. Ik zal de situatie natuurlijk in het oog houden, want het gaat uiteindelijk om de dienstverlening aan de burger.

Ik hoop dat het probleem opgelost geraakt. Ik zal ook de ambtenaren aanspreken om na te gaan of er zich nog specifieke problemen voordoen die te wijten zijn aan het systeem zelf. Lokale problemen hoeven niet tot in de commissie worden aangekaart; dat heeft absoluut geen enkele zin.

Ik volg de ontwikkelingen op de voet, omdat het rijbewijs in bankkaartformaat belangrijk is voor de burger. Daarmee zetten wij een stap voorwaarts, op voorwaarde dat het rijbewijs geen ergernis wekt.

08.04 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Ik kan u alleen maar voorstellen om mij de problemen te melden; die moeten worden opgelost. Als er een probleem is in een bepaalde gemeente, is er veel kans dat het probleem zich ook in een andere gemeente herhaalt.

08.05 **Bert Wollants** (N-VA): Ik zal proberen zo kort mogelijk op de bal te spelen om het systeem optimaal te laten werken en om eventuele kinderziektes aan te pakken.

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

09 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de identificatie van de bestuurder" (nr. 19094)**

09 **Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'identification du conducteur" (n° 19094)**

09.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, we hebben het over dit thema vroeger

reeds gehad. Het is bekend dat men bij de vaststelling van een verkeersovertreding waarbij de identificatie van de bestuurder onmogelijk blijkt, vermoedt dat de overtreding is begaan door de titularis van de nummerplaat van het voertuig. Die hoeft, wanneer hij kan aantonen dat hij op dat moment het voertuig niet bestuurde, niet te vermelden wie dan wel aan het stuur zat. Zo blijft de werkelijke bestuurder mogelijk zelf buiten schot.

Er wordt veelvuldig van die mogelijkheid misbruik gemaakt en we moeten als wetgever bijgevolg nagaan of hiervoor geen oplossingen denkbaar zijn. Wij hebben destijds een wetsvoorstel ingediend dat de houder van de nummerplaat ertoe verplicht om de bestuurder bekend te maken en dat heeft ook op de agenda van de commissie gestaan. Het voorstel is evenwel op uw vraag *on hold* geplaatst, omdat het thema ook in een ontwerp van wet wordt behandeld en het niet duidelijk was welke piste er zou worden uitgewerkt: die van de meldingsplicht of die van de kentekenaansprakelijkheid. In dat laatste geval is de houder van de nummerplaat de facto altijd aansprakelijk.

Op 21 november 2012 hebt u op mijn vraag geantwoord dat er een consensus groeide om de houder van de nummerplaat te verplichten om de identiteit van de bestuurder mee te delen, tenzij hij kan bewijzen dat het buiten zijn schuld om is gebeurd, bijvoorbeeld bij diefstal van het voertuig.

Gelet op het feit dat de vorige vraag al dateert van november 2012, vernam ik graag wat vandaag de stand van zaken is.

Er zou een werkgroep opgericht worden. Tot welke conclusies is hij gekomen? Welke piste zal men volgen, die van de meldingsplicht of die van de kentekenaansprakelijkheid, en waarom? Wanneer mag het ontwerp verwacht worden?

09.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: De werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van politie, Justitie en mijn administratie, is niet tot een eensluidende conclusie gekomen. De werkgroep heeft zich niet alleen gebogen over de problematiek van de identificatie van de bestuurder, maar ook over de vraag naar de financiële aansprakelijkheid van de houder van de nummerplaat. Het gaat daarbij niet meer over het persoonlijk karakter van de straf, maar over de verplichting van de eigenaar van het voertuig om de geldboete te betalen ongeacht wie zijn voertuig bestuurde.

De financiële aansprakelijkheid bestaat reeds voor het betalend parkeren, dat gedepenaliseerd is, terwijl het principe ook werd opgenomen in de nieuwe wet over de GAS-boetes voor parkeerovertradingen.

In de werkgroep is men van oordeel dat de financiële aansprakelijkheid aanvaardbaar is voor de lichtere overtradingen, maar niet voor de zwaardere overtradingen. Voor de zwaardere overtradingen moet de bestuurder bekend worden gemaakt door de houder van de nummerplaat.

Een van de denksporen is dat de financiële aansprakelijkheid zou gelden voor overtradingen waarvoor nu al een onmiddellijke inning wordt toegepast, dus de overtradingen van eerste, tweede en derde graad, en ook voor snelheidsovertradingen tot 40 km/u te snel buiten de bebouwde kom en tot 30 km/u in de bebouwde kom. Voor overtradingen van de vierde graad en de hogere snelheidsovertradingen wordt men immers vervolgd door het parket.

Wij moeten zeker voorzichtig zijn met de gevolgen voor het beleid dat ik wens te voeren tegen de straffeloosheid in het verkeer en voor mijn beleid om recidive te voorkomen.

Op het ogenblik houdt men bij de betaalde onmiddellijke inningen geen rekening met recidive, hoewel de wet die mogelijkheid wel biedt aan de parketten. De invoering van de financiële aansprakelijkheid zou die mogelijkheid definitief afschaffen.

Een nieuwe wetgeving over de identificatie van de bestuurder en de aansprakelijkheid van de houder van de nummerplaat vereist volgens mij dan ook een aantal bijkomende ingrepen op het vlak van de procedure van de onmiddellijke inning en de minnelijke schikking, precies op een moment dat politie en Justitie bezig zijn met de implementatie van de Cross-borderrichtlijn.

Daarom heb ik besloten om de twee dossiers aan elkaar te koppelen, waarbij eerst, tegen het einde van dit jaar, een oplossing uit de bus moet komen voor de notificatie van de overtradingen van de buitenlandse bestuurders en vervolgens een nieuwe procedure tot stand moet komen voor overtradingen van Belgische

bestuurders, die op administratieve vereenvoudiging is gebaseerd.

Op dat ogenblik zal een definitieve oplossing voor de problematiek van de identificatie van de bestuurders en de aansprakelijkheid van de houder van de nummerplaat moeten worden aangebracht.

09.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, een ontwerp waarin de keuze wordt gemaakt op welke manier de kentekenaansprakelijkheid gehandhaafd zal worden, is dus nog niet voor morgen. De eenvoudigste oplossing voor de handhavers is, zo begrijp ik, om de boete gewoon aan de nummerplaathouder te bezorgen, die er verder zijn plan mee moet trekken. Natuurlijk wordt het een andere zaak als de recidiveregeling om de hoek komt kijken en dat mogen wij niet uit het oog verliezen. Overtredingen die op naam staan van de houder van een nummerplaat, zijn niet altijd overtredingen van die persoon. Zeker in het licht van de recidiveregeling is dat toch een belangrijke nuance. Dat zal ongetwijfeld mee aan bod komen in de verdere werkzaamheden omtrent het voorgesteld ontwerp.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De behandeling van de vragen en interpellaties wordt geschorst van 15.19 uur tot 16.01 uur.

Le développement des questions et interpellations est suspendu de 15.19 heures à 16.01 heures.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

10 Questions jointes de

- **M. David Clarinval** 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'obligation pour les non-agriculteurs de soumettre leurs tracteurs au contrôle technique périodique" (n° 18947)

- **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'introduction de la plaque d'immatriculation rouge pour les tracteurs agricoles" (n° 19207)

- **M. Jean-Marc Delizée** 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 nouvelle immatriculation des tracteurs agricoles" (n° 19354)

10 Samengevoegde vragen van

- de heer **David Clarinval** 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 verplichting voor niet-landbouwers om hun tractoren te onderwerpen aan de periodieke technische controle" (nr. 18947)

- 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 invoering van de rode kentekenplaat voor landbouwtractoren" (nr. 19207)

- de heer **Jean-Marc Delizée** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe nummerplaat voor landbouwtractoren" (nr. 19354)

De **voorzitter**: Wij kunnen de heer Delizée niet bereiken, dus zijn vraag vervalt.

10.01 David Clarinval (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, l'annonce de l'obligation pour les non-agriculteurs de soumettre leurs tracteurs au contrôle technique périodique a suscité un vif émoi chez les particuliers propriétaires d'un tracteur, souvent relativement usagé, mais dont l'utilisation sur la voie publique est souvent sporadique.

En effet, dans les régions rurales en général, surtout forestières, il est fréquent que des particuliers conservent un petit tracteur afin de pouvoir aller exploiter en forêt une part de bois achetée afin de disposer d'une réserve de bois pour passer l'hiver. Certaines communes pratiquent même encore l'affouage, distribuant à petits prix une part de bois à chaque habitant. Ce véhicule n'est en réalité utilisé qu'une à deux

fois par an, principalement en forêt.

Le fait de devoir passer régulièrement devant le contrôle technique va rendre très coûteux l'usage de ces tracteurs. Il va donc empêcher l'exploitation et l'usage de bois de chauffage dans la grande partie rurale de notre pays.

Monsieur le secrétaire d'État, il est important de tenir compte de ces situations spécifiques.

À quelle fréquence ces personnes devront-elles se rendre au contrôle technique?

Prendrez-vous des mesures spécifiques pour ces usagers particuliers?

Dispenserez-vous de contrôle technique cette population rurale?

Ne pensez-vous pas qu'il serait opportun de rédiger une législation spéciale visant ces utilisateurs sporadiques?

10.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): De problematiek is al voldoende geschetst.

De landbouworganisaties worden sinds 1 juni 2013 overstelpt met vragen en opmerkingen. Klopt het dat de betrokken administraties niet voldoende op de nieuwe regelgeving waren voorbereid?

Was er overleg tussen uw kabinet en de administratie, medewerkers van de minister van Financiën en diens administratie?

Bent u bereid om een en ander bij te sturen voor de categorie van de hobbyboeren en liefhebbers?

In het licht van het hervormde Europese landbouwbeleid wordt de vergroening een belangrijk en verplicht gegeven voor de landbouwers. Een van de punten die de Europese Commissie naar voren schuift, is het collectief beheer van groengebieden ter invulling van de vergroeningsfactor. Daarom moet het voor landbouwers mogelijk zijn om zulke opdrachten uit te voeren met eigen machines en tractoren. Vandaag is dat met de gewijzigde wetgeving rond de G-kentekenplaat niet mogelijk. Een pragmatische aanpak lijkt dan ook aangewezen.

Kunt u hierover duidelijkheid scheppen? Kunnen deze activiteiten door de landbouwers verder worden uitgevoerd?

10.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Pour rappel les règles fiscales ne changent en rien. Ce qui est mis en place est le mécanisme qui vise à les faire respecter en luttant contre la fraude.

De nieuwe oplossing omtrent het gebruik van landbouwtractoren, hetzij voor landbouwdoeleinden, hetzij voor transportdoeleinden, is tot stand gekomen na een vruchtbare samenwerking tussen de administraties van Financiën en Mobiliteit.

Tegelijkertijd werd eveneens overleg gepleegd met alle stakeholders, zoals het Agrofonds, de landbouwaannemers, de transportfederatie, de invoerders van landbouwtractoren enzovoort. Zo heeft Agrofonds een persbericht laten verschijnen waarin gezegd wordt dat zij deze aanpassing steunen.

Ik herhaal nog even de belangrijkste elementen. Landbouwtractoren met landbouwactiviteiten, gebruikt door landbouwers en landbouwaannemers, krijgen een rode nummerplaat. Fiscaal gezien mogen zij met rode diesel rijden. Landbouwtractoren die voor transportdoeleinden worden gebruikt, hebben een gewone nummerplaat. Fiscaal gezien moeten zij met gewone witte diesel rijden, waarop accijnzen worden betaald. Landbouwers en landbouwaannemers die met hun landbouwtractoren ook transportactiviteiten voor derden willen uitvoeren, mogen hun rode nummerplaat behouden, maar moeten dit transport wel declareren aan de fiscus en daarop de normale accijnzen betalen. Particulieren zoals tuinaannemers, groenonderhouders en gemeenten die een landbouwtractor gebruiken moeten een gewone nummerplaat hebben. Fiscaal gezien zullen ze gewone witte diesel moeten betalen.

Volgens de fiscale reglementering moeten voertuigen die hoofdzakelijk op de openbare weg rijden op gewone diesel rijden. Daaraan wordt niets veranderd. Daarvoor wordt het criterium gebruikt voor de

periodieke technische controle. Landbouwtractoren die door Mobiliteit aan een technische controle worden onderworpen, zullen bijgevolg op witte diesel moeten rijden. Het is de bedoeling om alle zwaardere tractoren die meestal voor transportdoeleinden worden gebruikt, aan een periodieke technische controle te onderwerpen. Daarvan zullen de volgende landbouwtractoren worden vrijgesteld: landbouwtractoren met een maximale massa tot 3,5 ton en landbouwtractoren die ouder zijn dan 25 jaar. Concreet zullen particulieren met een landbouwtractor die lichter is dan 3,5 ton of ouder is dan 25 jaar alleen een accijns van 21 euro per duizend liter moeten betalen en ook niet naar de technische controle moeten gaan.

Wat de derde vraag van mevrouw Lahaye betreft, zal Financiën precies moeten definiëren wat moet worden verstaan onder landbouwactiviteiten die door een landbouwer kunnen worden uitgevoerd. Het is namelijk de bedoeling om alleen transportactiviteiten voor rekening van derden uit te sluiten, maar niet de activiteiten die verband houden met de landbouw, zoals de opdrachten die de landbouwer moet vervullen in het raam van het collectief beheer van het groengebied of om in de winter zout te strooien op landelijke wegen. We zullen dit verder bekijken met Financiën.

Les collectionneurs de tracteurs agricoles ou forestiers ne seront pas touchés par les mesures en matière de contrôle technique, ni par celles concernant l'utilisation du gasoil. Les tracteurs agricoles ou forestiers de plus de vingt-cinq ans pourront, en effet, bénéficier du régime plus souple prévu par la nouvelle réglementation "old timers" qui est entrée en application le 1^{er} juillet 2013. Dans le cadre d'une utilisation conforme aux conditions prévues par cette nouvelle réglementation (utilisation strictement privée, pas de déplacement domicile-lieu de travail, domicile-école), ces tracteurs pourront être immatriculés avec une plaque O. Ils ne seront pas soumis au contrôle technique périodique. Ils pourront, par ailleurs, continuer à circuler avec du diesel rouge taxé à 21 euros les 1 000 litres.

La nouvelle réglementation en matière de contrôle technique des tracteurs agricoles ou forestiers entrera en principe en vigueur le 1^{er} janvier 2014. Le transport rémunéré de marchandises pour compte de tiers à titre gratuit reste permis sans licence de transport. Le permis de conduire de catégorie B est requis pour les véhicules d'une masse maximale autorisée de trois tonnes et demi. Le permis C est requis pour une masse maximale autorisée supérieure.

10.04 David Clarinval (MR): Je remercie M. le secrétaire d'État pour sa réponse. Si j'ai bien compris, un individu qui va faire sa part de bois avec un tracteur de plus de vingt-cinq ans devra faire immatriculer son tracteur avec une plaque O, il pourra continuer à mettre du diesel rouge et n'aura pas besoin de passer au contrôle technique.

10.05 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: (...)

10.06 David Clarinval (MR): Pour les moins de trois tonnes et demi, c'est bon également? D'accord, c'est une réponse qui me réjouit parce que je pense qu'elle va permettre à toute une série de personnes de poursuivre leurs activités privées. Je vous remercie d'avoir tenu compte de ces situations spécifiques.

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

11 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de digitalisering van de inschrijving van voertuigen" (nr. 18698)

11 Question de M. Stefaan Van Hecke au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la numérisation de l'immatriculation de véhicules" (n° 18698)

11.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de staatssecretaris, deze vraag werd oorspronkelijk ingediend als schriftelijke vraag, maar aangezien ze niet werd beantwoord binnen de termijn, zag ik mij verplicht ze als mondelinge vraag in te dienen.

De vraag is vrij kort en eenvoudig. Als burgers verhuizen, registreren zij hun wagen op het nieuwe adres. Op het inschrijvingsbewijs van de wagen staan echter slechts twee lijnen, waardoor wie vaak verhuist, aangeraden wordt zijn of haar nummerplaat op te sturen naar de DIV en een nieuwe nummerplaat aan te

vragen. Dat is niet echt een voorbeeld van administratieve vereenvoudiging.

Heeft de regering stappen gedaan met het oog op de digitalisering van de inschrijving van wagens? Heeft zij onderzocht of de betreffende gegevens aan het digitaal paspoort kunnen worden gekoppeld?

11.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Men kan reeds de inschrijving regelen via de webstek van de DIV. De DIV heeft de intentie om de mogelijkheid tot inschrijving via de website nog uit te breiden.

Op een bepaald ogenblik werd de piste onderzocht om een elektronisch kentekenbewijs af te leveren. Daartoe ontbraken echter de budgettaire middelen, zowel voor de betaling van de productkostprijs als voor de informaticaontwikkeling.

Persoonsgegevens gebruikt door de DIV, zijn reeds rechtstreeks gekoppeld aan de gegevens vermeld in het nationaal Rijksregister. De in dat register opgenomen adresgegevens worden afgedrukt op het bij het voertuig behorend kentekenbewijs, teneinde bij een controle een identificatie van het voertuig en zijn titularis mogelijk te maken, zowel in België als in het buitenland.

Een verdere koppeling van de inschrijvingsgegevens van een voertuig aan de elektronische identiteitskaart is niet aan de orde.

11.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

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

12 **Vraag van de heer Stefaan Van Hecke aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de overlast door tractoren en de verkeerswetgeving" (nr. 18767)**

12 **Question de M. Stefaan Van Hecke au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les nuisances générées par les tracteurs et la législation routière" (n° 18767)**

12.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, steeds vaker ontvangt de federale wegpolie klachten over overlast, veroorzaakt door zware tractoren die in de omgeving van grote werven grondtransporten uitvoeren.

De klachten die de politie ontvangt, komen vaak voort uit de bezorgdheid van de bewoners voor de verkeersveiligheid. Tractoren zijn vaak niet genoeg uitgerust om zwakke weggebruikers te beschermen, bijvoorbeeld wegens het ontbreken van een dodehoekspiegel. Soms wordt de lading ook niet voldoende afgedekt of zijn de tractoren overladen. De voorbije weken en maanden zijn door de politie, onder meer in de omgeving van Gent, veel controles uitgevoerd om processen-verbaal van dergelijke inbreuken op te stellen.

Daarom heb ik een aantal heel concrete vragen.

Ten eerste, welke voorwaarden zijn verbonden aan het gebruik van landbouwtractoren voor goederentransporten, meer bepaald grondtransporten?

Over welke rijbewijzen en vervoervergunningen moeten de chauffeurs van dergelijke voertuigen kunnen beschikken?

Welke regels worden opgelegd op het vlak van veiligheid?

Mogen landbouwvoertuigen zonder meer worden ingezet voor grondwerken, transport en andere activiteiten die niets met landbouw te maken hebben of moeten zij dan aan bijkomende voorwaarden voldoen?

Ten tweede, voldoet de wetgeving om overtredingen met dergelijke voertuigen effectief aan te pakken? Zo ja, zijn de voorwaarden voor een veilig transport door de gebruikers voldoende gekend? Indien niet, waar zitten dan de hiaten?

12.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, ten eerste, de bestuurder van een zware landbouwtractor met aanhangwagen die in het wegvervoer wordt gebruikt, moet houder zijn van een rijbewijs CE. Aangezien het om vervoer voor rekening van derden gaat, moet de bestuurder ook in het bezit zijn van een vervoervergunning.

Een bestuurder van een zware landbouwtractor is uiteraard onderworpen aan dezelfde voorzichtigheids- en veiligheidsregels van de Wegcode als andere bestuurders. De snelheid is echter beperkt tot 40 km/uur.

Bovendien zijn dezelfde regels inzake ladingzekering van toepassing als voor de vrachtwagens. De lading moet zodanig zijn bevestigd of afgedekt dat ze geen oorzaak van ongevallen of incidenten kan zijn.

Het gebruik van landbouwtractoren voor wegvervoer werkt niet alleen de onveiligheid in de hand. Het betekent ook een vorm van oneerlijke concurrentie tegenover de transportsector. Daarom wil ik dergelijke landbouwtractoren zo veel mogelijk aan hetzelfde regime onderwerpen als de gewone vrachtwagens voor het wegvervoer.

Vanaf 1 januari 2014 — wij hebben ter zake net een discussie gehad met de voorzitter en met de heer Clarinval — zullen landbouwtractoren voor het wegvervoer aan een jaarlijkse periodieke technische controle worden onderworpen. Zij zullen ook niet langer met de zogenaamde rode diesel mogen rijden.

In de praktijk zullen deze maatregelen betekenen dat hun gebruik in het wegvervoer sterk zal verminderen, wat de veiligheid ten goede zal komen.

Ten tweede, overtredingen betreffende het rijbewijs, de vervoervergunningen en het rijden met rode diesel worden zwaar bestraft. Zowel door de controledienst van Mobiliteit als door de douane worden doelgerichte controles op de naleving van de desbetreffende reglementeringen uitgevoerd.

Er is ook de mogelijkheid voor transporteurs en anderen om vermoedelijk onregelmatig transport met landbouwtractoren telefonisch te melden. De op 1 juni ingevoerde rode nummerplaat voor landbouwtractoren voor landbouwgebruik zal de controles op landbouwtractoren vergemakkelijken, want voor het wegvervoer met tractoren blijft een gewone nummerplaat nodig.

De noodzakelijke informatie is te vinden op de website van de FOD Mobiliteit. Er werd een speciale persmededeling gedaan over het nieuw systeem met de nieuwe rode nummerplaat voor landbouwtractoren voor landbouwgebruik, alsook een aankondiging van wat er zal volgen inzake de periodieke keuring en het gebruik van witte diesel. Ook in heel de landbouwsector, in de sector van de landbouwondernemers en onder de invoerders van landbouwtractoren, wordt veel informatie verspreid over het nieuw systeem en de gevolgen ervan.

12.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Ik heb ook de minister van Financiën, de heer Geens, daarover al ondervraagd inzake het aspect fiscaliteit, en ook hij antwoordde dat het om een geval van oneerlijke concurrentie gaat vanwege het gebruik van rode diesel. Ik vind het daarom goed dat dit op een gecoördineerde manier wordt aangepakt, want dat zal veiliger zijn en eerlijker op het vlak van de concurrentie.

Ik heb nog een opmerking in verband met uw antwoord. U zegt dat zij in principe ook alle regels moeten naleven, zoals het afdekken van de lading en regels in verband met de snelheid. Specifiek heb ik ook het voorbeeld gegeven van de dodehoekspiegel. Een vrachtwagen heeft een dodehoekspiegel, maar dergelijke tractoren volgens mij vaak niet. Is een dodehoekspiegel een vereiste voor tractoren, aangezien zij moeten voldoen aan dezelfde normen als vrachtwagens?

Ik merk dat u het niet meteen weet, maar het zou interessant zijn om dat nader te bekijken, want voor de veiligheid is dat heel belangrijk. U moet maar eens met een fiets naast bepaalde tractoren staan. Vaak zijn de banden hoger dan twee meter, dus veel hoger dan bij vrachtwagens. In een kleine straat in het centrum van Gent, aan de werken rond het Sint-Pietersstation, is het bijzonder gevaarlijk als men daar te voet of met de fiets langs moet. Met het oog op de veiligheid van de zwakke weggebruiker vraag ik bijgevolg aandacht voor dit onderwerp en meer controles.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 **Vraag van de heer Willem-Frederik Schiltz 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 vervolg van de werkzaamheden van de werkgroep binnenvaart en de uitvoering van het protocolakkoord hieromtrent" (nr. 18999)**

13 **Question de M. Willem-Frederik Schiltz 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 poursuite des travaux du groupe de travail sur le transport fluvial et l'exécution du protocole d'accord y afférent" (n° 18999)**

13.01 **Willem-Frederik Schiltz** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, er werden de voorbije weken en maanden al heel wat vragen gesteld over de situatie van de Belgische binnenvaartsector. Kort samengevat heeft de sector te maken met een structurele overcapaciteit aan binnenschepen, gebouwd tijdens de voorbije hoogconjunctuur. De hoge loonkosten spelen de binnenvaarders in het bijzonder parten, alsook de ongelijke arbeidsvoorwaarden en de zware concurrentie met het spoortransport. Dat alles heeft geleid tot een neerwaartse spiraal van vrachttarieven, waardoor steeds meer schepen aan alsmaar lagere prijzen moeten worden verkocht.

Tot 2012 waren de banken bij het opvorderen van hun kredieten veeleer terughoudend om schepen te veilen, maar de huidige economische situatie en de Basel III-normen hebben hierin verandering gebracht. Momenteel verkopen de banken heel snel de binnenvaartschepen aan uiterst lage prijzen, wat de neerwaartse spiraal versterkt, een beetje vergelijkbaar met de vastgoedbel die in Amerika is gebarsten. Wij krijgen een inflatie van binnenvaartschepen.

Onze federale regering, gewestregeringen en banken werden meermaals door de sector op de hoogte gebracht van de problematische omstandigheden.

Toen de alarmerende berichten en voorgestelde maatregelen van de sector zonder resultaat bleven, zijn de binnenschippers midden april tot stakingsacties overgegaan. Vervolgens werd op 24 april een protocolakkoord gesloten tussen de bevoegde gewestministers, de binnenscheepvaartorganisaties en uzelf. Dat akkoord bevat maatregelen en engagementen, waarvan een deel al bereikt is en een deel nog te realiseren is. Graag had ik hiervan de stand van zaken gekregen, mijnheer de staatssecretaris.

Wanneer mogen wij het KB verwachten dat de strijd wenst aan te gaan tegen de dumping die de sector schaadt? In hoeverre werden of worden de stakeholders hierbij betrokken? Zal het Parlement worden ingelicht?

In het protocolakkoord staat dat de werkgroep die in het kader van een vergadering over de crisis in de binnenvaartsector werd gevormd en die bestaat uit vertegenwoordigers van de sector, de staatssecretaris en de drie regionale ministers, de werkzaamheden heeft gestart op 9 april en "de concurrentiepositie van de Belgische vloot ten opzichte van deze van de vloten van de buurlanden zal evalueren" en "de bijzonderheden van de sector zal behandelen". Graag had ik vernomen wat het resultaat van het overleg was?

Zijn de 1,18 miljoen euro aan middelen voor de binnenvaartsector van het Belgisch Sloopfonds reeds goedgekeurd door de drie regio's? Zo ja, wanneer zal die op federaal niveau voor de binnenvaartsector kunnen worden aangewend? Zo nee, waarom niet en wanneer verwacht u een doorbraak?

13.02 **Staatssecretaris Melchior Wathelet:** Het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 1998 houdende invoering van de vrije bevrachting en de vrije prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren wordt gegendeerd op de Ministerraad van 19 juli 2013.

Indien het ontwerp wordt goedgekeurd door de regering, zal het worden voorgelegd aan de Raad van State, die binnen de dertig dagen een advies moet geven, en tevens aan de Gewesten. Er wordt gepland het koninklijk besluit midden 2013 in het *Belgisch Staatsblad* te publiceren.

De *stakeholders* zijn zeer intensief betrokken geweest bij de totstandkoming van het ontwerp van KB. In de werkgroep, die ik oprichtte op 18 april 2013, werd het ontwerp van KB uitvoerig besproken samen met

vertegenwoordigers van de sector. Het ontwerp van KB beoogt het wijzigen van het bestaande KB van 20 juli 1998, met als rechtsgrond de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg. In overeenstemming met de bepalingen van die wet moeten de uitvoeringsbesluiten worden genomen met een in de Ministerraad overlegd besluit. In die procedure wordt het federaal Parlement niet betrokken. Wij zullen daarover echter zeker discussiëren.

Om de concurrentiepositie van de Belgische vloot te kunnen evalueren, heeft de werkgroep, met de medewerking van de vertegenwoordigers van de sector, tot dusver reeds een aantal studies, die al eerder werden uitgevoerd voor het vergelijken van de kostenstructuur van de binnenvaartexploitatie in België en in de buurlanden, samengebracht en zich daarover gebogen. De werkgroep kwam tot het besluit dat die eerdere studies moeten worden geactualiseerd om een correct, objectief beeld op te leveren.

Er wordt nu nagegaan, steeds in overleg met de werkgroep, hoe de actualisatie best wordt uitgevoerd. Daarnaast werden de technische voorschriften voor bestaande schepen die in aanmerking komen voor het onderzoeken van de bedrijfseconomische haalbaarheid ervan, opgesteld en werd de kwestie reeds geagendeerd bij de CCR en aangekaart tijdens het overleg met de bevoegde administratie van de Europese Commissie, DG MOVE.

Tevens hebben de eerste besprekingen plaatsgevonden op het niveau van de beleidscellen met de minister van Werk en de staatssecretaris voor fraudebestrijding om de thema's uitzendarbeid, vermoeden van werknemerschap en het sociaal statuut uit de doeken te doen.

Ten slotte, naast het federale Parlement heeft ook het Vlaams Parlement ingestemd met het samenwerkingsakkoord van 8 oktober 2010. De instemming van het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest laat nog steeds op zich wachten. Zolang niet alle parlementen het samenwerkingsakkoord hebben goedgekeurd, kunnen de middelen van het Belgisch Sloopfonds niet worden benut.

Op het ogenblik is het niet duidelijk hoeveel tijd het Waals Parlement en het Brussels Parlement nodig zullen hebben om in te stemmen met het samenwerkingsakkoord.

13.03 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik ben verheugd over het goede nieuws. Ik stel samen met u vooruitgang vast. Dat is knap werk.

Het is natuurlijk jammer dat we op de instemming van het Waals en Brussels Parlement moeten wachten. Ik hoop dat u als federaal staatssecretaris toch een vriendelijk doch dringend verzoek kunt richten aan de twee deelstaatparlementen om daarmee voort te maken. Ik begrijp natuurlijk wel dat de nood in Vlaanderen misschien iets hoger is, maar het Waals Parlement moet zich bewust zijn van het feit dat de binnenvaart ook voor het Waals Gewest een niet onaanzienlijke economische factor is.

Voorts heb ik uit uw antwoorden begrepen dat de minister van Werk ook betrokken is bij het overleg, bij de werkgroep. Dat is een goede zaak, omdat natuurlijk een van de elementen in de problematiek de rigide arbeidsduur is. Dat zorgt voor een enorme handicap ten opzichte van de buurlanden. Ik heb de minister daarover reeds meermaals ondervraagd. Ik hoop ook dat u in het kader van die werkgroep tot enige soepelheid kunt komen.

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

14 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 gevolgen van de stopzetting van de subsidies voor het verspreid spoorvervoer" (nr. 19184)

14 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 "les conséquences de l'arrêt des subsides au trafic ferroviaire diffus" (n° 19184)

14.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, toen wij op 26 juni 2013 in de plenaire vergadering

discussieerden over het al dan niet voortzetten van de subsidiëring van het gecombineerd en verspreid vervoer, was er nog geen nieuws over een eventuele verlenging. U hield woord. U bleef het de sector lastig maken. Het is dan ook bijzonder cynisch dat u, op een moment dat NMBS Logistics een positieve cashflow heeft en wellicht vanaf september winst maakt, beweert dat het geen zin heeft om de subsidiëring voort te zetten omdat ze niet heeft geleid tot de sanering van NMBS Logistics. U schaft de subsidies met een vingerknip af. Een andere versie is dat u op de Ministerraad die subsidies niet genoeg hebt verdedigd. Misschien gebruikt u die centen voor iets anders, voor een project dat u meer genegen is.

Het zorgt alleszins voor ongenoegen, niet alleen in de spoorsector maar ook bij de talrijke havenbedrijven. Zij klagen uw salamitechiek aan, waarbij u elke zoveel maanden de subsidies verlengt, met de nodige dreigingen daarbij.

Er is geen enkele wettelijke basis om nu al met de subsidies te stoppen. De gevolgen zijn dermate groot dat er een heel zware verantwoordelijkheid op uw schouders rust. Ik verwijs naar de standpunten van de havens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en de staalindustrie. Zij stellen: "Zonder actie van de overheid krijgt de Belgische economie een zware schok te verwerken, zonder te spreken over de impact op veiligheid, leefbaarheid en mobiliteit. Om het verdwijnen van het verspreid vervoer te voorkomen, zijn subsidies van de overheid onontbeerlijk."

Eddy Bruyninckx, topman van de Antwerpse haven, vult aan: "De sector van het verspreid spoorvervoer speelt in de haven van Antwerpen een sleutelrol bij het functioneren van de havenindustrie en het behoud van een aantal cruciale trafieken, zoals staal en chemie."

Ook terminaluitbater Terminal Container Athus pleit voor een verlenging van de financiële ondersteuning. Ik citeer hen: "Een bruske stopzetting van de subsidies veroordeelt de activiteiten van de terminal. Dat betekent immers een belangrijke *cash drain* die ertoe zal leiden dat onze financiële reserve op raakt, en op termijn, tot een transfer van 200 containers per dag van het spoor naar de weg tussen Antwerpen en Athus. Het enige mogelijke alternatief voor de opdrachtgevers is dat de containers naar Rotterdam worden gebracht in plaats van naar Antwerpen."

Mijnheer de staatssecretaris, u zegt dat ik u pest met mijn voortdurende vragen over de spoorsector. Maar waarom pest u de spoorsector? Waarom maakt u het een sector in moeilijkheden nog moeilijker? Hoe motiveert u uw acties? Waarom worden de subsidies niet verlengd, ook al is er geen enkele wettelijke basis voor die dat zou noodzaken?

Mijnheer de staatssecretaris, houdt u rekening met de gevolgen, zijnde een negatieve invloed op de financiële resultaten van NMBS Logistics, de afbouw van het verspreid vervoer per spoor, een stijging van het vervoer van goederen via de weg en de verhuis van de trafiek naar het buitenland? Bent u bereid om die gevolgen te dragen?

Bent u bereid om deze subsidies alsnog te verlengen? Zo ja, voor welke termijn?

14.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Ik refereer aan het antwoord dat ik in de plenaire vergadering gaf enkele dagen geleden. Ik blijf dit dossier van nabij volgen. Als er op een bepaald ogenblik nood aan is om een nieuwe beslissing over de subsidies te nemen, dan zullen wij dat doen. Dat zal worden bepaald op het moment dat hiertoe beslist is.

14.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, de lichtheid waarmee u antwoordt en verwijst naar een antwoord van zagezegd enkele dagen geleden. Dat was 26 juni en nu is het 16 juli. Dat is niet enkele dagen geleden, maar twintig dagen.

De gevolgen zullen zeer groot zijn, niet alleen voor NMBS Logistics, maar ook voor de havens. Niet enkel de Vlaamse havens dragen daar de gevolgen van, ook in Wallonië zijn er havens.

14.04 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Dat weet ik, mijnheer Veys. In uw vraag citeert u alleen maar de Vlaamse havens. Ik heb dat nooit gedaan.

14.05 **Tanguy Veys** (VB): Omdat zij geprotesteerd hebben, mijnheer de staatssecretaris. Zij hebben gewezen op de grote gevolgen die de stopzetting van de subsidies zal hebben. Blijkbaar bent u zelfs niet meer in staat of bereid om uw beslissing te motiveren. U wilde in het verleden een signaal geven, maar nu

bent u veel verder gegaan dan een signaal geven.

14.06 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, wat met de procedure? Wij hebben dit debat twintig dagen geleden gevoerd.

14.07 **Tanguy Veys** (VB): Toen waren de subsidies nog niet afgeschaft. Er is een nieuw feit, want vanaf 1 juli werden de subsidies stopgezet.

14.08 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Moet ik opnieuw alles herhalen? Moet ik de verslagen opnieuw voorlezen?

14.09 **Tanguy Veys** (VB): U zei toen dat u een signaal of een waarschuwing wilde geven. U hebt nooit gezegd dat u zou overgaan tot de volledige stopzetting van de subsidies, maar dat hebt u nu wel gedaan en dat wens ik aan te klagen. De subsidies werden stopgezet. Daar was op dat ogenblik nog geen sprake van.

14.10 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer Veys, wij hebben ze verlengd tot 30 juni. Wij hebben daarover op dezelfde manier gedebatteerd in het Parlement. Er is intussen niets veranderd. Is het de nieuwe tactiek om statistieken te vergroten om alzo goede cijfers te krijgen en te laten denken dat u een goed parlementair bent, door vragen te blijven stellen over elementen die al aan bod kwamen? Ik zal het niet opnieuw voorlezen. Mevrouw de voorzitter, is het de bedoeling dat er altijd vragen worden ingediend om statistieken te doen stijgen, of zullen wij hier het debat voeren?

De **voorzitter**: Ik zal eerst de staatssecretaris antwoorden. Het is zo dat vragen worden ingediend en wij kunnen dat niet verhinderen. Mijnheer Veys, u hebt uw vraag gesteld. De staatssecretaris heeft geantwoord dat er niets is veranderd sinds het debat in de plenaire vergadering. U hebt uw punt gemaakt. Daarmee beschouw ik dit incident als gesloten. Wij gaan niet over hetzelfde onderwerp blijven debatteren. Het is in de plenaire vergadering aan bod gekomen. U dacht dat er misschien een evolutie was tussen 26 juni en vandaag. U hebt van de staatssecretaris gehoord dat er geen evolutie is. Het antwoord is hetzelfde. U moet daar nu mee stoppen.

14.11 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, ik ga niet akkoord met uw zienswijze. De context van het debat is veranderd.

De **voorzitter**: Het antwoord is hetzelfde.

14.12 **Tanguy Veys** (VB): Op 26 juni was de context dat er geen zekerheid was dat de subsidies zouden worden verlengd. Na 30 juni is duidelijk gebleken dat ze niet werden verlengd. Dat is de grote verandering. Vandaar dat ik daarover een vraag heb ingediend, om de staatssecretaris daarop te wijzen.

De **voorzitter**: Dat was toen al beslist.

14.13 **Tanguy Veys** (VB): Neen, dat was toen nog niet beslist.

14.14 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer Veys, een beetje eerlijkheid alstublieft. Was er op 26 juni al een budgettaire aanpassing ingediend, ja of neen?

14.15 **Tanguy Veys** (VB): Er was toen enkel de zekerheid dat ze zouden bestaan tot 30 juni, maar wat u niet gedaan hebt is de subsidies verlengen.

14.16 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: U wil alleen maar uw gelijk behouden. U hebt uw statistieken.

14.17 **Tanguy Veys** (VB): Het heeft niets met statistieken te maken, mijnheer de staatssecretaris. Het heeft te maken met het feit dat ik niet akkoord ga met uw werkwijze en met uw argumentatie.

De **voorzitter**: Ik stop de behandeling van dit punt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Question de M. Ronny Balcaen au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les pneus hiver" (n° 19189)

15 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "winterbanden" (nr. 19189)

15.01 **Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, il s'agit d'une question rafraîchissante. Ce n'est pas parce que nous vivons des journées étouffantes qu'il ne faut pas se préparer à l'hiver. Avec tous ces dérèglements climatiques, on ne sait jamais quand l'hiver peut arriver.

Monsieur le secrétaire d'État, dans un entretien à *Sud-Presse* du 4 décembre dernier, vous vous étiez assez clairement prononcé en faveur d'une obligation des pneus hiver selon des modalités à déterminer et en fonction des expériences des pays voisins. "Les essayer, c'est les adopter", déclariez-vous en référence à votre expérience personnelle.

15.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: (...)

15.03 **Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Non, j'ai une seule fois roulé dans la neige, entre Montréal et Québec, avec une voiture de location sans pneus hiver. J'ai dérapé sur une plaque de glace noire. Je me suis retrouvé avec la voiture renversée dans une congère. C'est mon expérience de l'absence de pneus hiver.

15.04 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Donc, les essayer, c'est les adopter. Vous êtes d'accord.

15.05 **Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Dans ce cas-là, je n'ai pas pu les essayer puisque c'était une voiture de location qui n'en était pas équipée.

"Les essayer, c'est les adopter. Si réforme il y a, il faudra qu'elle soit adoptée à temps, avant l'hiver prochain", précisez-vous également. Vous avez demandé à l'IBSR de mener une étude sur l'intérêt des pneus hiver en Belgique. Les résultats devaient vous être remis en mai. Cette étude devait au moins porter sur trois questions fondamentales: le prix, la disponibilité et la bonne réglementation à adopter. Ma question est donc de savoir ce qu'il en est aujourd'hui. L'IBSR vous a-t-il remis les conclusions de son étude? Si oui, en avez-vous pris connaissance? Cette étude vous conforte-t-elle dans votre souhait de rendre obligatoires les pneus hiver? Doit-on attendre l'application d'une telle mesure pour le prochain hiver 2013-2014?

15.06 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Madame la présidente, il est heureux que cette question soit posée en été, parce que quand on se la pose en hiver, il est trop tard. L'IBSR m'a effectivement remis les conclusions de son étude et j'en ai pris connaissance. Cette étude me conforte dans l'idée que les pneus hiver sont certainement utiles, très utiles même dans des conditions hivernales extrêmes – surtout au Québec mais cela ne se trouve pas dans l'étude. En cas de présence de neige sur la route, les pneus hiver sont manifestement mieux adaptés que les pneus standard aussi bien pour la sécurité routière que pour la mobilité. Leur composition assurant la souplesse de la gomme à basse température et leur profil spécifique avec des lamelles leur permettent de mieux évacuer l'eau et la neige et de mieux s'accrocher sur la neige ou le verglas.

En cas de températures négatives, les pneus hiver réaliseront aussi de bonnes performances, aussi bien sur un revêtement sec que humide. Les nouvelles réglementations européennes – je fais référence ici au marquage flocon – vont permettre d'harmoniser les conditions techniques strictes auxquelles doivent répondre les pneus et de lever les ambiguïtés pour les consommateurs. Seuls les pneus équipés d'un marquage flocon seront reconnus comme de vrais pneus hiver.

L'étude a par contre démontré que ce type de pneu ne résoudrait pas le problème des camions bloqués ou en ciseaux et n'impliquerait pas directement une diminution de la gravité des accidents. S'il y a un véritable avantage en termes de mobilité, en termes de sécurité routière, l'avantage est moins présent. De plus, outre le possible surcoût lié à l'achat, au montage et au stockage d'un jeu supplémentaire de pneus, il y a un risque que certains conducteurs, se croyant protégés par ce type de pneus, ne modifient leur comportement de conduite et prennent plus de risques.

Entre-temps, j'ai entamé une concertation avec l'Union professionnelle des entreprises d'assurances - Assuralia pour examiner si elle ne peut pas soutenir l'achat et l'utilisation de pneus hiver. Provisoirement, il apparaît qu'il n'existe pas ou peu de marges. Rien ne me dit qu'à l'avenir des initiatives particulières ne soient pas prises. En tout cas, il faut avancer en la matière en vue de favoriser un maximum les pneus hiver.

En conclusion, ma décision sera de ne pas rendre les pneus hiver obligatoires à ce stade. Mais, tenant compte du contexte météorologique de la Belgique, je désire proposer des initiatives visant à continuer à sensibiliser les conducteurs non équipés à utiliser des pneus hiver ou à utiliser des alternatives en cas de conditions hivernales. On ne doit donc pas attendre l'application d'une réforme pour le prochain hiver.

15.07 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour vos réponses qui sont intéressantes. Sur la forme, je pense qu'il aurait été effectivement difficile, à ce stade-ci, d'imposer ou d'engager une mesure d'obligation à quelques mois de l'hiver. Je pense que le secteur a besoin d'un peu plus de temps, à la fois pour prévoir le stockage mais aussi toutes les opérations nécessaires.

Je note qu'à ce stade vous ne souhaitez pas rendre les pneus hiver obligatoires. Par rapport à la problématique du surcoût, cela me semble être un élément important que vous nous donnez aujourd'hui.

Je ne reviendrai pas sur les divers éléments que l'IBSR vous a communiqués dans le cadre des conclusions de son étude. Je ne l'ai pas vue. Peut-être pourrions-nous y avoir accès, madame la présidente.

Je vous rejoins en tout cas dans la nécessité de sensibiliser la population soit à l'utilisation de ces pneus hiver si les personnes souhaitent s'engager sur la voie publique quand les conditions ne sont pas bonnes, soit à l'utilisation d'alternatives en espérant qu'elles existent.

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

*La réunion publique de commission est levée à 16.42 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.42 uur.*