

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

du

MERCREDI 8 JANVIER 2014

Matin

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 8 JANUARI 2014

Voormiddag

De vergadering wordt geopend om 10.23 uur en voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.
La séance est ouverte à 10.23 heures et présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

De **voorzitter**: Collega's, ik wens u allen een heel gelukkig, gezond en geëngageerd jaar 2014 toe. Ik stel voor om meteen van wal te steken, zodat wij de agenda zoveel mogelijk kunnen afwerken.

01 **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 "de stand van zaken met betrekking tot het ratificeren van het protocol aangaande de elektronische CMR-vrachtbrief" (nr. 19362)**

01 **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 "l'état d'avancement de la ratification du protocole relatif à la lettre de voiture 'CMR'" (n° 19362)**

01.01 **Willem-Frederik Schiltz** (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, ook ik bied mijn beste wensen aan.

Mijnheer de staatssecretaris, op 22 januari heb ik in deze commissie een mondelinge vraag gesteld over het systeem van de zogenaamde voorgenummerde CMR-vrachtbrieven. Ik heb die vraag toen gesteld aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, uzelf dus, omdat ik constateerde dat er bij de publicatie van mijn vraag geen antwoord werd vermeld op mijn schriftelijke vraag van 26 oktober 2012.

In het antwoord op mijn vragen hebt u gezinspeeld op een spoedige agendering van de ratificatie van het verdrag. Daar ben ik uiteraard uitermate verheugd over en benieuwd naar. Het toepassingsgebied van de elektronische CMR-vrachtbrieven blijft beperkt tot zeven, en na ratificatie door België, acht landen, namelijk: Bulgarije, Letland, Litouwen, Nederland, Spanje, Tsjechië en Zwitserland.

De beperkte ratificatie zorgt voor nogal wat poespas. Zo moet een Belgische vrachtwagenchauffeur, zelfs na goedkeuring van het protocol, voor bijvoorbeeld een levering in Litouwen door Duitsland en Polen. Hij moet dus ook de bijhorende papieren vrachtbrieven invullen. Dat is absoluut niet praktisch en economisch onvoordelig. Zolang het mogelijk is met een papieren vrachtbrief te werken, voelen vele landen blijkbaar weinig druk om over te stappen op het elektronisch systeem. Dat is jammer, want een elektronisch systeem is veel traceerbaarder en zorgt voor een vlotter en dus ook economisch rendabeler vrachtvervoer.

Ik verneem dan ook graag van u hoever het staat met de ratificatie van het aanvullend protocol. Kunt u mij de finale termijn meedelen waarbinnen de ratificatie zal plaatsvinden?

Zult u als bevoegd bewindspersoon in Europees verband en bij uw collega's aandringen op een zo spoedig mogelijke ratificatie van dit verdrag door zoveel mogelijk van onze buurlanden?

Wilt u het voortbestaan van de papieren CMR-vrachtbrief in overweging nemen teneinde de intrede van de elektronische brief in andere landen te bespoedigen? Het lijkt erop dat wij in een Europa met twee snelheden dreigen terecht te komen. Daaraan moet toch een halt worden toegeroepen. Graag uw inzichten daarover.

01.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Schiltz, het antwoord op de schriftelijke vraag werd gepubliceerd op 13 mei 2013.

Wat uw eerste bijkomende vraag betreft, een aangepast voorontwerp van wet wordt momenteel voorbereid, rekening houdend met de opmerkingen van de Raad van State. Het voorontwerp werd op 2 december 2013 aan de juridische dienst van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer voorgesteld. Tegen 10 januari zullen wij het voorontwerp aan de Gewesten overmaken om hun advies te krijgen. Op 10 maart zal het voorontwerp aan de Federale Overheidsdienst Buitenlandse Zaken worden overgemaakt voor indiening in het Parlement.

Er zijn bovendien informele contacten geweest met Nederland, waar de elektronische vrachtbrief reeds erkend is. Het Nederlandse voorbeeld kan ons inspireren en toelaten om de operationele aspecten die het gebruik van elektronische vrachtbrieven met zich meebrengt te onderkennen.

Ten tweede, in eerste instantie lijkt het dus aangewezen om ons op het Nederlandse voorbeeld af te stemmen. De elektronische vrachtbrief zou dan immers in de praktijk kunnen worden gebracht wat het vervoer tussen beide landen betreft. De overtuiging van andere landen zal veeleer afhangen van de mate waarin deze pioniersfase succesrijk verloopt.

Ten derde, de elektronische vrachtbrief biedt zeker toekomstperspectieven en verdient dan ook onze aandacht. Zowel de sector als de administratie en de controlediensten moeten echter de tijd krijgen zich aan te passen aan het gebruik van de elektronische vrachtbrief als volwaardig alternatief voor de papieren versie. Op dit ogenblik is het dan ook voorbarig om de afschaffing van de papieren vrachtbrief reeds te overwegen.

01.03 **Willem-Frederik Schiltz** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, dat laatste element heb ik niet goed verstaan.

01.04 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Het is volgens mij voorbarig om de afschaffing van de papieren vrachtbrief nu al te overwegen.

01.05 **Willem-Frederik Schiltz** (Open Vld): De timing is zeer boeiend. De ratificatie komt dichterbij. Dat verheugt mij.

U wil de mosterd uit Nederland halen. Dat is nuttig, omdat Nederland al vrij ver staat en een goed benchmark heeft gezet voor het procedé. Ik kan alleen maar hopen dat door onze ratificatie een verdere uitbreiding van het pioniersproject, zoals u het noemt, nuttig kan zijn.

Ik wil er toch graag op aandringen dat u het project mee uitdraagt in de contacten met uw Europese collega's. Een pioniersproject is maar succesvol als bekend wordt dat het slaagt en dat eraan wordt gewerkt, en dat er zich nu al opportuniteiten voordoen om de voorbereidingen daarvoor te treffen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 **Samengevoegde vragen 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 "de impact van de stopzetting van de subsidies voor goederenvervoer per spoor op de concurrentiepositie van de Antwerpse haven" (nr. 19894)

- de heer **Steven Vandeput** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de stopzetting van de subsidies voor het verspreid en gecombineerd goederenvervoer per spoor" (nr. 19919)

- 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 subsidies voor het verspreid en gecombineerd goederenvervoer per spoor" (nr. 20392)

- 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 "de verzuchtingen van de werkgeversorganisaties met betrekking tot het verspreide en het gecombineerde vervoer" (nr. 20426)

- 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 schrapping van de subsidies voor het verspreid spoorvervoer" (nr. 20430)

02 Questions jointes 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 "l'influence de l'arrêt des subsides au transport de marchandises par rail sur la compétitivité du port d'Anvers" (n° 19894)

- M. Steven Vandepuut 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'arrêt des subventions allouées au trafic diffus et au transport combiné par rail" (n° 19919)

- 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 "les subsides alloués au trafic diffus et au transport combiné de marchandises par chemin de fer" (n° 20392)

- 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 demandes des organisations patronales concernant le trafic diffus et le trafic combiné" (n° 20426)

- 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 suppression des subsides au trafic ferroviaire diffus" (n° 20430)

De **voorzitter**: De heer Vandepuut is niet aanwezig.

02.01 **Willem-Frederik Schiltz** (Open Vld): Op 7 oktober 2013 sloot IFB, een van de vele dochters van NMBS Logistics, haar zogenaamde *main hub* in de haven van Antwerpen. Deze vraag gaat mij dan ook ter harte.

De containerterminal verwerkt jaarlijks 250 000 containers. Eerder moest IFB haar terminals in Moeskroen en Charleroi afsluiten wegens verlieslatend. Men schat dat 20 % van de hoeveelheid bij concurrerende terminals in het buitenland en/of bij de wegtransporteurs terechtkomt. De verdwijning van zo een belangrijk consolidatie- en overslagpunt maakt dat verladers niet meer dagelijks kunnen worden bediend. Bijgevolg zullen zij veeleer naar andere transportmodi grijpen, zoals vrachtvervoer per truck. Die tendens weegt nog meer door voor transporten van minder dan 400 kilometer.

Volgens de voormalige CEO van IFB, de heer Gemels, haakten steeds meer klanten af vanwege een wispelturig systeem van federale overheidssubsidies. Daarmee bindt hij de kat de bel aan. Tot 30 juli 2013 verkregen de containerterminals een toelage per behandelde maritieme container. Die ondersteuning vanuit de federale overheid is gestopt.

In onze buurlanden pakt men de steun aan het containervervoer op nationaal vlak anders aan. In Frankrijk wordt een derde van de behandelingskosten terugbetaald. In Duitsland wordt de bouw van spoorterminals voor 80 % betaald, zodat laden en lossen voor de helft goedkoper wordt. Dat is een heel interessante piste, zeker in het kader van de zogenaamde modal shift. Daar praten we in het Parlement al enkele jaren over. De Zwitsers betalen meer dan een miljoen euro aan ons land, omdat onze treinen daar passeren.

Bent u op de hoogte van de sluiting van de *main hub* van IFB en de daarmee gepaard gaande negatieve impact op de werkgelegenheid en op de haven van Antwerpen?

Bent u, als staatssecretaris van Milieu, van mening dat de sluiting voor extra vervuiling zal zorgen? Het verschuiven van vervoer per spoor naar vervoer op de weg is zowel economisch, ecologisch als mobiliteitstechnisch een zeer kwalijke zaak.

In hoeverre hebben de federale overheidssubsidies van de voorbije tien jaar voor containervervoer per spoor geleid tot de zogenaamde modal shift? Was er sprake van een significante verschuiving van het containervervoer van de weg naar het spoor? Naar welke operatoren zijn de subsidies daarvoor gegaan?

Beschikt u over indicaties dat de concurrentiepositie van de Antwerpse haven als gevolg van de stopzetting van de subsidies voor goederenvervoer per spoor verslechterd is ten opzichte van concurrerende havens zoals Rotterdam? Zo ja, welke initiatieven kunnen worden genomen om de positie met betrekking tot dat specifiek mobiliteits- of transportelement te verstevigen?

Welke goede voorbeelden vanuit de buurlanden meent u dat wij kunnen toepassen om het marktaandeel van het goederenvervoer per spoor alsnog te verhogen?

02.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, de vraag is ondertussen achterhaald. De federale regering heeft ondertussen beslist om de subsidies voor verspreid en gecombineerd goederenvervoer per spoor opnieuw in te voeren.

Ik meen dat het een goede zaak is dat die beslissing er is gekomen. Het spoorvervoer neemt vandaag nog altijd meer dan 2 000 vrachtwagens per dag van de weg. Wie het goederenvervoer per spoor ter discussie stelt, zou daar beter eens stil bij staan.

Ik meen dat wij vandaag beter een blik op de toekomst werpen in plaats van te vragen naar de subsidies. Collega Schiltz heeft terecht aangehaald dat er in andere landen ook systemen van ondersteuning van het goederenvervoer per spoor bestaan. Dat is ook belangrijk in het kader van de modal shift.

De subsidiemaatregel wordt volgens mij nu verlengd voor een beperkte periode. Het lijkt mij goed dat het goederenvervoer per spoor op lange termijn een duidelijk en vast kader krijgt van de overheid waarin het kan functioneren en waarin het de mogelijkheden krijgt om meer vervoer met vrachtwagen naar het spoor te verschuiven. Misschien is het goed om ter zake enig perspectief te bieden.

02.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je tiens tout d'abord à vous remercier pour vos bons vœux et vous souhaite, à mon tour, une bonne année 2014.

Monsieur le secrétaire d'État, il semble qu'une solution ait été trouvée au sujet des subventions en matière de trafic diffus et combiné.

Cela dit, je souhaiterais revenir très brièvement sur les positions des organisations représentatives des employeurs et des entreprises qui se sont exprimées fin de l'année passée à ce sujet. Ces organisations disaient regretter l'interruption des subventions en la matière et avertissaient que l'arrêt partiel du transport diffus aurait un impact direct sur le fonctionnement et l'avenir de sites industriels (pétrochimie et chimie, industries métalliques), la compétitivité des ports maritimes, les investissements en Belgique et, *last but not least*, l'emploi et les émissions de soufre et de CO₂.

Une solution a donc été trouvée par le gouvernement. Il serait peut-être opportun de voir dans quelle mesure cette solution est structurelle ou non, comme l'a souligné mon collègue Jef Van den Bergh.

Par ailleurs, lorsque cette question a été évoquée à d'autres reprises, vous aviez fait état de la recherche de solutions plus structurelles. Voulez-vous parler de solutions en matière de subventions? Les solutions mises sur la table par l'Union wallonne des Entreprises en collaboration avec les opérateurs ferroviaires de proximité, il y a quelques semaines, à Namur, ont particulièrement suscité mon intérêt. L'Union wallonne suggère d'aller voir ce qui se passe dans d'autres pays en la matière. Pour ce qui concerne ce secteur libéralisé, la création d'opérateurs de terrain locaux capables de reprendre à leur charge la question du *first mile* et du *last mile* dans des conditions de rentabilité plus intéressantes que ce qui peut se faire aujourd'hui par B-Logistics pourrait être envisagée.

02.04 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, zoals terecht door de andere collega's werd aangehaald, valt er intussen toch al wel een beetje positief nieuws te rapen, maar we moeten toch ook eens bekijken in welke context dit allemaal gebeurd is. Wij mogen niet vergeten dat eind juni 2013 deze subsidies werden stopgezet. Ik heb toen niet veel ernstige argumenten gehoord om die stopzetting te verantwoorden, behalve budgettaire redenen. U stelde toen dat, mocht er op een bepaald

ogenblik nood zijn om een nieuwe beslissing over de subsidies te nemen, de regering dat zou doen.

U hebt zes maanden gewacht alvorens ter zake een beslissing te nemen. De tijd heeft natuurlijk niet stilgestaan. Collega Schiltz heeft reeds verwezen naar de beslissing om de hub van Inter Ferry Boats te Antwerpen stop te zetten. Dit heeft zeer ernstige gevolgen gehad voor de werking van NMBS Logistics. NMBS Logistics heeft ter zake het volgende gesteld – ik citeer: "Zonder de beslissing over deze activiteit zal NMBS Logistics genoodzaakt zijn om een aantal maatregelen te nemen die mogelijk een directe impact op de dienstverlening en de concurrentiepositie van de havens en de industrie kunnen hebben."

Ter zake is reeds gebleken dat door uw beslissing om die subsidies stop te zetten, toch voor minstens zes maanden, zoals nu het geval is, 10 tot 20 % van de trafiek verloren is gegaan in de betrokken havens, niet alleen de laatste zes maanden maar ook de maanden daarvoor.

Mijnheer de staatssecretaris, intussen bent u in al uw goedheid bevallen van de beslissing om voor het jaar 2014, en voorlopig niet verder, 15 miljoen euro ter beschikking te stellen. Uw uitspraak dat het de hoogste tijd was om de ondersteuningsmechanismen per spoor opnieuw op te starten, getuigt van een zeer groot cynisme. Toen ik u daarover in het verleden ondervraagd heb, was er blijkbaar geen hoge nood. U nam toen alle tijd en zag totaal niet de noodzaak in om die subsidies opnieuw op te starten. Plots, eind december, was er een hoge nood. Dat is toch wel zeer contradictoir ten aanzien van eerder ingenomen standpunten.

Uiteraard is het positief dat die middelen er opnieuw zijn. Ik wil er echter wel op wijzen dat uw salamitechniek van stopzetten, hervatten en tijdelijk hervatten nefast is voor het bedrijfsleven. Zij kunnen hun contracten immers allerminst afstemmen op het humeur of de invallen van de staatssecretaris. Ik meen dus dat u verder moet gaan dan het sporadisch toekennen van die subsidies. Uiteindelijk hebben ze zes maanden stilgelegen en was er onzekerheid. Nu start u ze ineens weer op, helaas slechts tot eind 2014.

Bovendien meen ik dat wij eens verder moeten kijken dan onze neus lang is in verband met het systeem van subsidiëren. In de toekomst moet de klemtoon vooral liggen op het gebruik van de infrastructuur. Nu zijn er subsidies voor de spoorwegondernemingen. U wenst evenwel alle vervoerondernemingen per spoor die zich richten op het goederenvervoer, lineair te steunen. In dat geval moet u zich richten op de kosten van de infrastructuur. Dat is essentieel.

Ook op Europees vlak kunt u als staatssecretaris uw rol spelen in verband met het ontwikkelen van een soort Europees netwerk. Veel middelen gaan immers nog steeds verloren door de zogenaamde *single wagons*, het transport vooral binnen de chemiesector. Bij het herbekijken van de wijze van subsidiëren kan ook daarvoor een oplossing worden gevonden. Ik wens daaromtrent toch een en ander van u te vernemen.

02.05 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Vooreerst hou ik eraan de situatie te verduidelijken. Het gecombineerd vervoer en het verspreid vervoer vormen twee verschillende segmenten van de markt. Zij worden momenteel parallel behandeld met hetzelfde begrotingsinstrument gezien de moeilijke economische omstandigheden van de twee sectoren wat betreft de spooroperaties. Gezien het commercieel karakter van het goederenvervoer zijn de rol en de initiatiefmogelijkheid van de overheid eerder beperkt. Het is niet de bedoeling de markt te verstoren en concurrentievervalsing te creëren. Alles wat tot nu toe gebeurde vond plaats aan de hand van de informatie van de Europese Commissie en met haar instemming. Binnen de regering heb ik ervoor gevochten om de ondersteuning ten minste te verlengen tot het ogenblik waarop er een alternatief beschikbaar zal zijn. Gezien het bijzonder stringente budgettaire kader werd echter binnen de regering beslist om de ondersteuning niet te verlengen vanaf 30 juni 2013.

Laten we eerst het gecombineerd vervoer bekijken. Inter Ferry Boats, TRW, Crossrail Benelux, CFL Multimodal en CEMAT zijn de vijf operatoren die de afgelopen 8,5 jaar federale overheidssubsidies hebben ontvangen voor het gecombineerd vervoer.

De stopzetting van de subsidies op 1 juli 2013 veroorzaakt uiteraard reacties. Net als de geachte leden heb ik kennisgenomen van het schrijven van IFB op 18 juli 2013, waarin met ingang van 1 november 2013 diverse maatregelen werden aangekondigd inzake het aanbod. Zelfs de stopzetting van de exploitatie van de *main hub* werd in het vooruitzicht gesteld. Ook voor containers hangt de concurrentiepositie van de havens wezenlijk af van hun relaties met de grote gespecialiseerde rederijen.

De financiële steun voor het vervoer van containers per spoor is slechts één element, tussen andere. De Zwitserse en Oostenrijkse voorbeelden van engagement tot ondersteuning van het spoor slaan specifiek op het transitvervoer door de Alpen.

Wat het verspreid vervoer van geïsoleerde wagons betreft, is er een heel recente regeling vanaf 1 januari 2013. Deze problematiek verschilt volledig van die van het gecombineerd vervoer. Het concurrentievermogen van het spoor is rechtstreeks verbonden met de prijzen van het wegvervoer, waar men geen rekening houdt met alle externe kosten.

De reglementaire bepalingen inzake de versoepeling van de spooroperatie in de terminals zijn op 22 oktober gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*. Zij kunnen de aantrekkelijkheid van geïsoleerde wagons en het concurrentievermogen van het spoor in deze niche doen heropleven.

NMBS Logistics en Crossrail Benelux zijn de enige spoorwegondernemingen die voor subsidies voor het verspreid vervoer in aanmerking kwamen in de periode 1 januari-30 juni 2013. Het aangekondigde einde van de financiële steunmaatregelen heeft aanleiding gegeven tot reacties en tot initiatieven van de industriële sector en van bepaalde havens.

Ik ben uiteraard bereid de resultaten te bestuderen die uit deze initiatieven kunnen voortvloeien, en de auteurs te ontmoeten om met hen nieuwe pistes voor het spoor te bewandelen, naast de andere modi als vervoer over de binnenwateren en over de weg.

En tout état de cause, j'ai proposé à mes collègues, lors du Conseil des ministres du 19 décembre 2013, que les subventions du trafic diffus et du transport combiné soient prolongées à partir du 1^{er} janvier 2014 jusqu'au 31 décembre 2014. Ces subventions s'élèveront en 2014 à 15 millions d'euros en engagement et à 11,25 millions d'euros en liquidation. En 2014, l'allocation de base 335180312201 "promotion du transport combiné de marchandises" est augmentée de 4,5 millions d'euros en engagement et l'allocation de base 335180312202 "promotion du transport diffus" est augmentée de 10,5 millions d'euros en engagement. Cette proposition a été acceptée par le gouvernement. Elle fera prochainement l'objet d'un texte législatif.

Tot slot, wil ik nog meegeven dat België een zeer actief lid is van drie goederencorridors, met name corridor 1 die de verbinding maakt tussen Zeebrugge, Antwerpen, Rotterdam en Genua en corridor 2 die Antwerpen en Rotterdam verbindt met Basel en Lyon. Beide corridors worden operationeel vanaf november dit jaar. Corridor 8 verbindt Antwerpen en Rotterdam via Warschau en Kaunas in Litouwen, en wordt operationeel in november 2015. Deze goederencorridors zullen het internationaal goederenvervoer vlotter laten verlopen en dus ook aantrekkelijker maken. Het feit dat Antwerpen deel uitmaakt van de drie corridors zal de haven zeker ten goede komen.

02.06 Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, met het laatste punt sluit u aan bij de strategische posities die Europa heeft ingenomen door sterk in te zetten op de netwerken van Europa, zeker en vast de transportnetwerken. Op zich is dat een heuglijke zaak, maar ook een evident gevolg. Het grote probleem is dat het zo lang heeft geduurd vooraleer positie werd ingenomen en dat er ondertussen instabiliteit is geweest ten opzichte van de sector, waardoor er een bijzondere impact is geweest.

Het kan interessant zijn om niet alleen met geld over de brug te komen, maar ook na te gaan hoe wij op een structurele manier, en dus niet voor één of twee jaar, wel de komende jaren, een plan kunnen opstellen. In Zwitserland bijvoorbeeld wordt niet nominatief gesponsord, maar gekeken naar het installeren van infrastructuur. Daarmee wordt ook een langetermijnvisie verankerd en hangt men niet af van een wisselende regering die al dan niet in economisch moeilijke tijden terechtkomt en daardoor dreigt het mes te zetten in de nodige middelen.

Voor mij als liberaal zijn subsidies altijd een laatste redmiddel, daarom het pleidooi om zeker en vast te bekijken welke mogelijkheden er zijn op infrastructureel niveau om de sector goed te verankeren.

02.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, het is een goede zaak dat de regering ondanks de moeilijke tijden heeft beslist om de subsidiëring voort te zetten. De sector heeft moeilijke jaren achter de rug en zit daar nog altijd in. Er beweegt allerlei: er zijn allerlei initiatieven en gesprekken lopende om de sector overlevingskansen te geven, wij mogen dat woord wel in de mond nemen in dit geval. Het is dus goed dat de subsidie wordt verlengd, weliswaar maar voor één jaar.

Ik sluit mij aan bij de woorden van collega Schiltz om dit jaar grondig te onderzoeken hoe dit structureel kan worden aangepakt en ervoor te zorgen dat het goederenvervoer per spoor de komende jaren alle kansen kan krijgen. Gezien onze mobiliteitsproblematiek zal dat hoognodig zijn.

02.08 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour ces réponses. Je me réjouis du fait que l'on ait pu trouver une solution pour l'année 2014 tant pour le transport diffus que pour le transport combiné. Je rejoins l'avis de mes collègues sur la nécessité de trouver une réponse structurelle dans un secteur qui a été complètement libéralisé. À terme, le maintien de subsides n'est pas évident mais il peut se justifier tant qu'il y aura un déséquilibre particulièrement important du côté des coûts, notamment en ce qui concerne leur internalisation entre le transport routier et le transport ferroviaire. Aujourd'hui, nous devons repenser globalement les choses et pas uniquement du côté du secteur ferroviaire.

En matière de transport diffus, je souligne l'intérêt que nous devrions porter aux propositions émises notamment par l'Union wallonne des Entreprises et à l'expérience des opérateurs ferroviaires de proximité, qui pourraient apporter cette solution structurelle. Nous pourrions peut-être nous pencher, au sein de cette commission, et pour le temps qu'il nous reste avant les élections, sur la problématique du transport diffus et du transport combiné. Pourrait-on y réfléchir dans le cadre de notre ordre des travaux de cet après-midi?

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

Het klopt natuurlijk dat uw initiatief voor een stuk tegemoetkomt aan de verzuchtingen van de sector, maar ik blijf uw optreden in dit dossier toch wel aan de kaak stellen. De manier waarop u tewerk bent gegaan, heeft sowieso grote brokken gemaakt.

De onzekerheid die in het verleden bestond, hebt u niet weggenomen. Naast die onzekerheid werden de subsidies gedurende zes maanden stopgezet, waardoor er schade is ontstaan. Uw initiatief vanaf 1 januari doet de klok zeker niet teruggedraaien. Ik vind dat onbehoorlijk tegenover een sector die het al moeilijk heeft en evenmin correct tegenover de spoorwegondernemingen die zich concentreren op die tak die het ook al niet gemakkelijk heeft. Een reden te meer is dat u er als minister van Mobiliteit zorg voor zou moeten dragen dat de verkeersintensiteit op onze wegen afneemt, bijvoorbeeld door het goederenvervoer per spoor te promoten. Het is toch wel schuldig verzuim als u er niet in slaagt om op dat vlak uw verantwoordelijkheid op te nemen, maar met een kwakkelbeleid over de brug komt.

Tot slot, wil ik een bedenking formuleren naar aanleiding van uw uitspraak dat wij erover moeten waken dat er geen sprake is van concurrentievervalsing. Als u zou ingaan op mijn suggestie om veeleer de kosten van de spoorweginfrastructuur naar beneden te halen door subsidies, dan plukt iedereen daar de vruchten van, ongeacht of de ondernemingen in aanmerking komen voor subsidies. Het is beschamend dat u die subsidies om louter budgettaire redenen hebt geschraapt, zoals u net hebt toegegeven. Daar was het bedrijfsleven allerminst op aan het wachten. Het bedrijfsleven verwacht continuïteit en zekerheid van het beleid en die twee elementen waren volkomen afwezig in uw beleid in 2013. Ik hoop dat ook de kiezer daarmee rekening zal houden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 19897 van mevrouw Warzée-Caverenne wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

03 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inbeslagname van niet-verzekerde voertuigen" (nr. 20014)
- 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 "niet-verzekerde voertuigen" (nr. 20372)

03 **Questions jointes de**

- M. Peter Logghe au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la saisie de véhicules non assurés" (n° 20014)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint

à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les véhicules non assurés" (n° 20372)

03.01 Peter Logghe (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag dateert van 1 oktober 2013. Ondertussen is het dus al een vraag met wat haar op.

De kern van de vraag blijft in elk geval overeind. U beloofde aandacht te hebben voor de problematiek van de niet-verzekerde voertuigen. U hebt daarover een aantal persberichten laten verschijnen en actie aangekondigd.

Het feit dat zoveel niet-verzekerde voertuigen in het verkeer komen, eist een zware tol. Het zorgt er bijvoorbeeld voor dat het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds — waarvoor alle bestuurders met verzekering een bijdrage betalen — elk jaar zwaar over de brug moet komen. U beloofde dus iets te doen aan de opsporing van de niet-verzekerde voertuigen.

Mijnheer de staatssecretaris, bent u het met mij eens dat de enige manier om de maatschappelijke last van niet-verzekerde voertuigen te verminderen, erin bestaat die voertuigen uit het verkeer te halen?

Op mijn vraag naar cijfergegevens betreffende de omvang en de bestraffing van niet-verzekering en het aantal in beslag genomen voertuigen, antwoordde u dat cijfergegevens niet of onvoldoende voorhanden waren. Het opstellen van meer nauwkeurige indicatoren om de omvang te meten, is een deel van uw actieplan dat ondertussen al een tijdje geleden werd goedgekeurd door de Ministerraad.

Ik ben eigenlijk blij dat de vraag nu pas aan bod komt. Daardoor krijgt zij meer gewicht. Wat is de stand van zaken momenteel? Kunt u op dit moment al cijfers geven van de evolutie van het aantal niet-verzekerde voertuigen dat in beslag werd genomen?

Is het, tot slot, mogelijk om mee te delen welk type voertuigen meestal in beslag wordt genomen? Bestaat er zoiets als een daderprofiel? Zijn er regionale verschillen merkbaar? Worden er meer voertuigen in beslag genomen in het Vlaams Gewest dan in het Waals of het Brussels Hoofdstedelijk Gewest?

Ik wil hier graag wat meer informatie over.

03.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik sluit mij aan bij de vraag van de heer Logghe.

Uit de jaarverslagen van onze politierechtbanken blijkt dat de politierechters de afgelopen jaren tussen 11 000 en 14 000 chauffeurs per jaar veroordeelden wegens vluchtmisdrijf. Die cijfers zijn eigenlijk niet volledig, aangezien heel wat gevallen van vluchtmisdrijf niet worden aangegeven, zeker als er geen stoffelijke schade is.

Mensen die vluchtmisdrijf plegen, hebben vaak een alcoholprobleem en rijden ook vaak zonder verzekering. Daarom nemen zij de vlucht.

Er is gepleit voor de visuele herkenning van verzekerde voertuigen, bijvoorbeeld via een sticker van de verzekeringsmaatschappij achter de voorruit, zoals bij beroepsvoertuigen reeds het geval is. Volgens een ruwe schatting rijden er 80 000 tot 100 000 niet-verzekerde voertuigen rond in België.

Zoals mijn collega reeds zei, zijn er over deze problematiek al vele vragen gesteld en voorstellen gelanceerd. U hebt in april 2012 aangekondigd dat u de strijd tegen niet-verzekerde voertuigen zou opvoeren. U kwam met een actieplan, waarin onder andere gesteld wordt dat de databank met de nummerplaten gekoppeld moet worden aan de databanken van Assuralia en het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds. U hebt ook gezegd dat mobiele camera's voortaan niet alleen zouden worden ingezet om geseinde wagens op te sporen maar ook om niet-verzekerde voertuigen op te sporen.

Ongeveer een jaar geleden, begin januari 2013, hebt u ook aangekondigd dat u zou onderzoeken of agenten wielklemmen kunnen plaatsen op het voertuig wanneer zij niet-verzekerden betrappen. Die wielklem zou pas weggehaald worden wanneer de verplichte verzekering in orde was.

Mijnheer de staatssecretaris, wat is de stand van zaken van de uitvoering van al uw aangekondigde

maatregelen? Wat zijn de tussentijdse resultaten van uw actieplan?

Is in de cijfers een daling merkbaar van het bedrag dat het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds uitbetaalt aan de slachtoffers van ongevallen die werden veroorzaakt door niet-verzekerden?

Plant u nog extra maatregelen? Ik denk dan bijvoorbeeld aan de visuele herkenning van verzekerde voertuigen. Bent u daar voorstander van?

03.03 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, mijn actieplan heeft tot doel de naleving van de verzekeringsplicht voor motorvoertuigen te verhogen. De bestuurders van niet-verzekerde voertuigen kunnen enkel gebruik blijven maken van hun voertuig indien zij zich in regel stellen. De uitvoering van het actieplan vordert. Zo wordt bij een bezoek aan de technische keuring sinds 1 november 2013 nagekeken of het voertuig geldig verzekerd is.

Ik wil benadrukken dat mijn actieplan pas in april 2013 voorgesteld werd. Sindsdien zijn er al verschillende maatregelen gerealiseerd, vooral met het oog op de kwaliteit van de gegevens inzake de verzekering en de technische details van de voertuigen. Zo is sinds september 2013 de Kruispuntbank van de Voertuigen operationeel. Zij is heel belangrijk voor de uitwisseling van gegevens en zal de opsporing van niet-verzekerde voertuigen efficiënter doen verlopen.

Nog op het vlak van de gegevens is de overdracht vanuit de FOD Mobiliteit en Vervoer naar het Belgisch Gemeenschappelijk Waarborgfonds gerealiseerd en is er een geautomatiseerde procedure om alle politiediensten te informeren over de vermoedelijk niet-verzekerde bestuurders. Tevens heeft het College van procureurs-generaal de omzendbrief verzonden met inlichtingen voor de politiediensten over de procedure bij niet-verzekerde voertuigen. Andere maatregelen zijn in voorbereiding, zoals de invoering van de wielklem bij het immobiliseren van niet-verzekerde voertuigen. Met de inschrijving van bromfietsen zal worden begonnen in april 2014 en de nodige stappen worden gezet opdat de douane ook de naleving van de keuringsplicht zou kunnen controleren.

Een visuele herkenning van niet-verzekerde voertuigen is niet haalbaar gebleken. Een fundamenteel bezwaar is dat zo'n vignet niet meer toont dan een momentopname, met name dat men voor het voertuig op een welbepaald moment een verzekeringscontract heeft gesloten. In feite kan echter zowel de verzekeringsonderneming als de klant het contract opzeggen nadat het vignet wordt overgemaakt aan de klant. De klant kan tevens het contract doen schorsen. Ondertussen kan het voertuig wel met het vignet blijven rondrijden. Bij diefstal van het vignet of bij vandalisme zou de eigenaar van het voertuig ten onrechte worden verdacht van niet-verzekering. Kortom, het vignet is niet in staat om een sluitend bewijs van al dan niet verzekering te leveren.

03.04 **Peter Logghe** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord en ik neem in elk geval nota van het feit dat een aantal zaken ondertussen wordt uitgevoerd. Er moeten echter nog heel wat voorbereidingen gebeuren. Op dat vlak blijf ik op mijn honger. Ik had wat meer snelheid verwacht in de uitvoering van een en ander.

Ik zou er toch willen op aandringen, mijnheer de staatssecretaris, om een tandje bij te steken. Het gaat hier over een aantal tussen 70 000 en 110 000 niet-verzekerde voertuigen. Mocht het alleen maar gaan over de niet-verzekering, dan zou men het nog zo kunnen laten, maar het gaat meestal ook over personen die voor ongevallen zorgen. Het zijn ook die personen die met hun voertuigen minder naar de autokeuring gaan. Het zijn mensen die waarschijnlijk, door een of andere familiale of andere omstandigheid, minder zorg besteden. Het zijn echter die gevaarlijke bestuurders die eruit moeten.

Ik zou u dan ook willen vragen om snelheid aan de dag te leggen bij de uitvoering van uw plannen en de zaak in elk geval niet laat slabakken. De kostprijs voor de gemeenschap is veel te hoog!

03.05 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Inzake de uitvoering van het actieplan noteer ik onder andere dat de wielklem nog in voorbereiding is en in de loop van 2014 zou moeten verwezenlijkt zijn.

03.06 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: De teksten zijn ingediend.

03.07 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Oké, de teksten zijn ingediend. De wielklem is dus nog in voorbereiding.

Mijn tweede vraag luidde of er resultaten en cijfers merkbaar zijn; ik denk meer bepaald aan het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds.

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

03.09 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Dat is belangrijk. Er is een actieplan, maar ook de resultaten moeten worden bekeken.

03.10 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: (...) Wij moeten over alle cijfers beschikken.

03.11 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Dat weet ik.

Over de visuele herkenning en het aanbrengen van een vignet begrijp ik uit uw antwoord dat u, rekening houdend met de argumenten die u hebt opgesomd, niet echt voorstander van een vignet bent. Het systeem is volgens u immers niet 100 % waterdicht. Volgens mij zou het systeem nochtans een hulpmiddel zijn, om de controle efficiënter te maken. Het bestaat vandaag al voor beroepsvoertuigen.

Ik blijf dus voorstander om een en ander nader te onderzoeken. Niet-verzekerde voertuigen blijven immers een pest in ons verkeer. Zij zijn vaak de oorzaak van heel veel ellende voor de slachtoffers van aanrijdingen door dergelijke voertuigen.

Ik dank u voor uw antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Questions jointes de

- Mme Valérie Warzée-Caverenne 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 transfert intrafamilial d'un tracteur agricole" (n° 20063)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le transfert intrafamilial d'un tracteur agricole" (n° 20231)

04 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Valérie Warzée-Caverenne 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 overdracht van een landbouwtractor tussen leden van hetzelfde gezin" (nr. 20063)

- 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 overdracht van tractoren binnen families" (nr. 20231)

De **voorzitter**: Mevrouw Warzée-Caverenne is niet aanwezig. Haar vraag nr. 20063 vervalt.

04.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijn vraag gaat over tractoren die in gebruik waren op een landbouwbedrijf dat door een van de kinderen is overgenomen.

De overdracht van een landbouwbedrijf, inclusief de tractoren, wordt financieel geregeld maar de administratieve kant wordt vaak uit het oog verloren. Zolang de nummerplaten van het oude type in gebruik waren bij DIV kon de persoon die de tractor overliet dit eenvoudig rechtzetten met een melding dat een van de kinderen het voertuig overnam. Ook na overlijden kon dit vlot en zonder problemen.

Men signaleert mij dat zulks sinds de invoering van de rode landbouwnummerplaat moeilijker is. De persoon

die beschikt over de vergunning en de titularis vermeld op het inschrijvingsbewijs moeten nu dezelfde zijn. Als dat niet het geval is dan kan de tractor niet met een rode nummerplaat worden ingeschreven.

Bent u zich bewust van die problematiek?

Acht u een regularisatie noodzakelijk als kinderen het familiebedrijf hebben overgenomen en de nummerplaat op hun naam willen? Kunt u deze problematiek via een omzendbrief oplossen?

04.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijn administratie heeft inderdaad klachten ontvangen over de verschillende behandeling met betrekking tot de overdracht van tractoren naargelang het keuringsstation.

L'article 23sexies de l'arrêté royal des 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité ne prévoit pas de contrôle technique lors du transfert de l'immatriculation des parents vers les enfants.

Om hier een einde aan te maken werd er een instructie ten aanzien van de keuringsstations opgesteld waarin duidelijk wordt gesteld dat er geen keuring vereist is voor de herinschrijving van deze voertuigen op naam van dezelfde titularis of bij overdracht van ouder aan kind en overdracht aan de echtgenoot of wettelijk samenwonende partner.

04.03 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Hebben de keuringsstations deze instructie al gekregen? U knikt instemmend. Dank daarvoor.

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

05 **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 nummerplaat voor landbouwtractoren" (nr. 20424)**

05 **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'immatriculation des tracteurs agricoles" (n° 20424)**

05.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, de laatste van mijn ingediende vragen behandelt hetzelfde onderwerp als de voorgaande vraag. Ik beperk mij tot de andere elementen.

Op 7 mei 2013 zijn het koninklijk en het ministerieel besluit betreffende inschrijving van de landbouw- of bostrekkers verschenen waardoor vanaf 1 juni de G-kentekenplaat kon worden uitgereikt. Zowel de transportsector als de landbouwsector waren hiervoor vragende partij en hadden samen rond de tafel een voorstel uitgewerkt. De overheid legt het oneigenlijke gebruik van tractoren hiermee aan banden, maar vrijwaart de voor de landbouwsector niet onbelangrijke voordelen als het gebruik van rode diesel en de vrijstelling van keuring. De tractoren moeten dan uiteraard wel worden ingezet voor landbouwactiviteiten.

De regeling werd zo opgebouwd dat men om een landbouwnummerplaat te verkrijgen een contingentvergunning moet kunnen voorleggen. Wie niet beschikt over een dergelijke vergunning, moet de witte kentekenplaat behouden. Een kentekenplaat wordt altijd afgeleverd aan een natuurlijk persoon of rechtspersoon, niet op naam van een feitelijke vereniging. Wel zijn heel wat landbouwverenigingen georganiseerd als feitelijke vereniging: in die gevallen wordt de contingentvergunning afgeleverd op naam van de feitelijke vereniging.

Een ander element. De G-kentekenplaat wordt in drie fasen ingevoerd: eerst komen de recentste landbouwtrekkers aan bod, daarna volgen de oudere. Afhankelijk van de eerste inschrijvingsdatum van de landbouwtrekker moet de inschrijving respectievelijk voor 1 januari 2014, 1 juli 2014 of 1 januari 2015 gebeuren.

Een ander element dat ik even wil aanhalen zonder dat het in de schriftelijke voorbereiding staat, is het hobbygebruik van meestal oudere landbouwtractoren. Vandaag is er bij mijn weten nog altijd geen definitieve regeling voor het hobbygebruik van tractoren. Misschien kunt u ook een stand van zaken of

toelichting geven bij de moeilijkheden die daar spelen. Ik verneem dat de transportsector wat terugdeinst van eerder gemaakte afspraken, maar daar kunt u misschien wat duiding bij geven.

Mijnheer de staatssecretaris, hoeveel landbouwtrekkers werden ondertussen al ingeschreven?

Kan de DIV de inschrijvingen vlot verwerken?

De Dienst Inschrijvingen zou tegen 1 november laatstleden een oplossing hebben voor het afleveren van kentekenplaten aan feitelijke verenigingen. Is dit ondertussen in orde?

Kunt u meer duidelijkheid scheppen over het volgende. Wanneer is een administratieve herkeuring nodig en hoe zal een uniforme toepassing door de verschillende keuringscentra worden verzekerd? Die vraag kwam ook daarnet al aan bod.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de regeling van de hobbytractoren, waarover vandaag nog geen volledige duidelijkheid bestaat?

05.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Tot 18 oktober 2013 werden er bij de DIV 6 543 voertuigen ingeschreven onder een G-kentekenplaat. De DIV kan deze inschrijvingen vlot verwerken op voorwaarde dat de aanvraag tot inschrijving niet op naam van een feitelijke vereniging gebeurt.

In overleg met GOCA en de Boerenbond wordt naar de beste oplossing gezocht. Die bestaat erin dat de inschrijving onder de G-kentekenplaat op naam van een titularis gebeurt die deel uitmaakt van de feitelijke vereniging, en die door de Administratie der Douane en Accijnzen in het bezit van de vergunning energieproducten werd gesteld.

De procedure geldt sinds november 2013.

Op uw derde vraag heb ik al een antwoord gegeven.

Op uw vierde vraag over de periodieke keuring kan ik u zeggen dat er geen veranderingen zijn op het gebied van de technische keuring en het gebruik van de gasolie, behalve voor de landbouwtractoren die een oneerlijke concurrentie tegen de vervoerders veroorzaken. Dat is duidelijk.

In het ontwerp van KB dat nu bij mij ligt, zullen de volgende landbouwtractoren van een periodieke technische keuring worden vrijgesteld: die waarvan de maximaal toegelaten massa minder is dan 3 500 kg is, die uitsluitend voor professioneel of privaat gebruik in de land-, tuin- en bosbouw of in de visteeft zijn bestemd, die door de wegbeheerders of hun aannemers worden gebruikt voor het onderhoud van de omgeving van de wegen of tijdens de winter voor het ruimen van sneeuw en het strooien.

De tractoren die meer dan 25 jaar oud zijn, mogen de O-plaat gebruiken.

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

Kunt u vandaag al meer duidelijkheid over de timing van het KB geven?

05.04 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Het eerste kwartaal van 2014.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het Fyrapport" (nr. 20080)

- 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 positief rapport van Belgorail in opdracht van de DVIS over de winteraanpassingen aan de Fyra" (nr. 21076)

- 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 rapport van het Britse technische bureau Mott MacDonald omtrent de Fyra" (nr. 21077)

06 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le rapport sur le Fyra" (n° 20080)

- 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 rapport positif de Belgorail rédigé à la demande du SSICF et relatif aux modifications hivernales apportées au Fyra" (n° 21076)

- 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 rapport du bureau technique anglais Mott MacDonald concernant le Fyra" (n° 21077)

06.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb deze vraag ingediend naar aanleiding van een bericht van eind september 2013. Toen verspreidde AnsaldoBreda de merkwaardige mededeling dat Belgorail een positief rapport zou hebben opgesteld over de verbeterde versie van de Fyra. Dit werd meegedeeld op een persconferentie in Pistoia.

Het rapport zou zijn opgesteld op vraag van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS). Belgorail en de DVIS wensten hier niet op te reageren.

Mijnheer de staatssecretaris, klopt dit bericht? Waarop is het gebaseerd?

Heeft de DVIS inderdaad aan Belgorail gevraagd een rapport op te stellen over de verbeterde versie van de Fyra? Zo ja, waarom? Waarom zou men een rapport maken over een trein die als het ware al afgeserveerd was door de NMBS? En wat waren de conclusies van dit rapport?

06.02 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb twee vragen voor u die sterk bij elkaar aansluiten.

Eenzijds, is er de vaststelling dat Belgorail een positief rapport zou hebben opgesteld in opdracht van de DVIS over de winteraanpassingen. Wij mogen niet vergeten dat midden september AnsaldoBreda stelde dat de vernieuwde versie van de hogesnelheidstrein Fyra wel degelijk aan de vereisten voldeed en onder meer over een sneeuwruimer beschikte. AnsaldoBreda stelde ook dat Belgorail, de Belgische certificatie-instantie voor de spoorsector, een positief rapport had opgesteld over deze verbeterde versie van de Fyra.

AnsaldoBreda stelde: "Belgorail bevestigt dat de aanpassingen beantwoorden aan de vereisten van het Belgische net." Belgorail zou ook rapporteren dat er kan worden verwacht dat deze winteraanpassingen de prestaties van de zogenaamde V250 treinstellen tijdens strenge winteromstandigheden verbeteren. Er zou verder zijn gezegd dat de Fyra een betrouwbare trein is die met de aangebrachte aanpassingen de bijzondere harde weersomstandigheden zou aankunnen, veel beter zelfs dan contractueel vereist.

Dit is verwonderlijk in het licht van de problemen die de Fyra begin vorig jaar kende.

Mijnheer de staatssecretaris, dit rapport zou zijn opgesteld op vraag van uw dienst, de DVIS, die nochtans in eerste instantie, op 18 januari 2013 alle commerciële ritten van de Fyra in België verboden had.

Wat is de stand van zaken in verband met dit verbod? Hoe ver staan de gesprekken om dit verbod eventueel in te trekken? Kloppen de verklaringen van AnsaldoBreda en Belgorail? In welke zin? Welke gevolgen heeft dit? Zo nee, waarom niet?

Anderzijds, mijnheer de staatssecretaris, is er in het licht van de problemen die er zijn geweest met de Fyra, die midden januari door uw veiligheidsinstantie DVIS van het spoor werd gehaald, nog steeds sprake van een juridisch dispuut. In Nederland zit men alvast niet stil. Er zal een echte Fyracommissie worden opgestart. Hier is men in een winterslaap gedommeld. Ik meen toch dat het belangrijk is om u erop te wijzen dat in heel dit dispuut sprake is van onder meer een schadevergoeding van 40 miljoen euro van AnsaldoBreda. De Nederlandse Spoorwegen van hun kant vorderen dan weer een bedrag van enkele

honderden miljoenen. Op haar beurt eist AnsaldoBreda wegens contractbreuk 132 miljoen euro van de Nederlandse Spoorwegen.

In het licht van heel dit dispuut heeft AnsaldoBreda op 15 oktober 2013 blijkbaar een beschuldigende vinger opgestoken naar de NMBS. Zij opperde dat de NMBS de conclusies van een expertenrapport over de staat van de Fyra verkeerd heeft voorgesteld. Zij verwijst daarvoor naar een rapport van het Britse technische bureau Mott MacDonald en een van de rapporten waarop de NMBS en de Nederlandse Spoorwegen zich baseerden om hun Fyracontract te verbreken.

Ter zake stelde AnsaldoBreda dat de NMBS een grondig gewijzigde versie van het rapport had vrijgegeven, ik citeer: "Daarmee werd de moddercampagne gestart die, samen met de beslissing om het contract te beëindigen en nadien ook door de NS werd genomen, een bron was van enorme schade aan de reputatie en het prestige van AnsaldoBreda." Het Italiaanse bedrijf zelf onthoudt uit het rapport van Mott MacDonald dat – ik citeer opnieuw – "de Fyratreinen in hoge mate overeenkomen met het contract tussen de klant en AnsaldoBreda. Enkele verschillen werden ofwel aanvaard door de klant, om de dienst op te starten, of waren irrelevant. AnsaldoBreda heeft volledig samengewerkt met Mott MacDonald. Het is technisch mogelijk een herstelplan op te stellen voor de ontdekte fouten dat in een periode van 17 maanden kan worden afgewerkt. De V250-Fyratrein is", aldus AnsaldoBreda, "veilig en betrouwbaar."

Mijnheer de staatssecretaris, in het licht van de onderhandelingen en de genomen beslissingen wens ik te vernemen in hoeverre het rapport van Mott MacDonald bepalend is geweest voor de beslissing van DVIS om de Fyra van de sporen te halen. Zo ja, in welke zin? Zo nee, waarom niet? In welke mate beïnvloedt het de visie omtrent het al dan niet opnieuw toelaten van de Fyra op onder meer het Belgisch spoorwegnet?

06.03 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, de stappen die de voorbije jaren werden geïnitieerd door de fabrikant van de Fyra V250, AnsaldoBreda, bij de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) om een toelating tot indienststelling te ontvangen voor de Fyra, blijven aanhouden, ondanks recente beslissingen van de operatoren – de NMBS en de NS.

Na mechanische structurele problemen bij de Fyra begin 2013 als gevolg van de ophoping van sneeuw heeft AnsaldoBreda wijzigingen aangebracht aan het ontwerp van de Fyra. De veranderingen werden gepresenteerd aan DVIS tijdens verschillende comités tot indienststelling. DVIS heeft tijdens de CMS, zoals vermeld in artikel 25 van de wet van januari 2013 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Gemeenschap aan AnsaldoBreda gevraagd om alle wijzigingen voor te leggen aan de Belgische aangewezen instantie, Belgorail, gekozen door AnsaldoBreda.

In zijn evaluatieverslag dat alleen de structurele veranderingen behandelt, zoals hiervoor vermeld, concludeert Belgorail dat de veranderingen aan de Fyra geen niet-conformiteiten vertonen ten aanzien van de geldende vereisten in toepassing van het ministerieel besluit van 30 juli 2010. Belgorail vestigt er in zijn conclusie ook de aandacht op dat de technische evaluatie alleen betrekking heeft op de technische eisen opgenomen in het ministerieel besluit, en niet op de relevantie noch op de algemene doeltreffendheid van de wijzigingen, inachtnemend dat de wijzigingen het bestuur van de Fyra in het verkeer in een strenge winter zouden moeten verbeteren.

In de beslissing om de commerciële dienst van de Fyra te verbieden op lijn L4 werd geen rekening gehouden met het rapport van Mott MacDonald, aangezien dat rapport van na de beslissing dateert.

06.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik dank u voor uw antwoord.

06.05 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor uw antwoord.

Het klopt dat het rapport van Mott MacDonald van na de beslissing dateert. Enerzijds, in het licht van de vraag van AnsaldoBreda om opnieuw over een vergunning te kunnen beschikken en, anderzijds, gelet op de vaststellingen van uw diensten in verband met de aanpassingen conform de Belgische wetgeving, denk ik dat dit u toch noopt die beslissing te evalueren en na te gaan in welke mate een nieuwe visie kan worden ontwikkeld.

Als ik kijk naar de vaststelling van Mott MacDonald, rijst toch de vraag in hoeverre men de beslissing van begin januari 2013 niet moet herzien. In die zin lijkt het mij van gezond verstand noch van redelijkheid te getuigen als u nu stelt dat die beslissing toen werd genomen en nu niet zal worden herzien. In dezen zijn de

vaststellingen zeer relevant en ik betreur dat u zich daarvan niet vergewiste.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 20452 van mevrouw Temmerman wordt op haar verzoek uitgesteld.

07 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het luxeappartement van J.-C. Tintin" (nr. 20528)

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het appartement van de heer Tintin bij Belgocontrol" (nr. 20591)

- 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 luxueus privéappartement van PS-vertrouweling J.-C. Tintin binnen de gebouwen van Belgocontrol" (nr. 20598)

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het appartement van de heer Tintin" (nr. 21428)

07 **Questions jointes de**

- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'appartement luxueux de M. J.-C. Tintin" (n° 20528)

- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'appartement de Monsieur Tintin à Belgocontrol" (n° 20591)

- 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 luxueux appartement privé de M. J.-C. Tintin, familier du PS, au sein des bâtiments de Belgocontrol" (n° 20598)

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'appartement de Monsieur Tintin" (n° 21428)

07.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, op 25 oktober hebben wij in de Waalse pers kunnen lezen dat de heer Tintin tijdens zijn jaren als CEO van Belgocontrol zichzelf een groot luxeappartement in de kantoorgebouwen te Steenokkerzeel cadeau heeft gedaan. Het appartement zou te vergelijken zijn met een grote luxehotelsuite met zelfs een privélift.

In de jaren waarin de heer Tintin aan het hoofd stond van Belgocontrol, is dat bedrijf toch wel systematisch in de richting van het faillissement geduwd. Zijn riant loon werd, zij het indirect, betaald door de belastingbetaler. Ik verwijs onder andere naar de interne taks van Eurocontrol en naar het feit dat het eigen vermogen van Belgocontrol wordt opgesoupeerd.

Als ik die elementen samentel, dan lijkt dat luxeappartement mij niet direct te verantwoorden. Daarenboven komt immers dat in de periode waarin ik mijn vraag heb opgesteld, er sprake was van een gigantische gouden handdruk die de heer Tintin vroeg. Dat lijkt mij toch wel een heel moeilijke zaak.

Op het moment dat het artikel in de pers is verschenen, wenste u geen commentaar te geven. Ik hoop dat u in onze commissievergadering wel de nodige antwoorden wenst te geven, want het is toch een zeer vreemde zaak.

Mijnheer de staatssecretaris, was uw kabinet op de hoogte van dat appartement?

Kunt u ons vertellen wat de exacte kostprijs ervan was?

Hoe is het bestaan ervan precies aan het licht gekomen? De kranten vermelden een zeer heroïsch verhaal van de manier waarop de nieuwe CEO het appartement heeft gevonden.

Volgens de heer Tintin wist het personeel van het bestaan van dat appartement, maar het personeel ontkent dat. Wie was er op de hoogte bij Belgocontrol?

Meent u dat het hier gaat om een geoorloofde uitgave of klasseert u dat als misbruik van middelen van Belgocontrol?

Tot slot, op welke manier zult u reageren? Zal dat een invloed uitoefenen op de gouden handdruk voor de heer Tintin, in de mate dat die discussie nog loopt, en op de eventuele rechtszaak waar hij eerder al mee heeft bedreigd?

07.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ook al heeft de heer Tintin intussen al de gebouwen van Belgocontrol verlaten, misschien wel met slaande deuren, toch ben ik heel verwonderd vast te stellen dat hij daar een diepe schuldenput achterliet, die hij nog dieper heeft gemaakt.

Zo heeft hij een onheus hoge vertrekpremie van 530 000 euro geëist, die intussen wel is gereduceerd tot 230 000 euro en zag hij blijkbaar de noodzaak om in gebouw H van Belgocontrol in Steenokkerzeel een heel luxueus privéappartement in te richten.

In de Franstalige pers is daarvan een foto verschenen. Voor iemand die daarvan maar sporadisch gebruik moet maken, rijst de vraag of dat wel verantwoord is. Steenokkerzeel ligt immers niet aan de Vlaamse kust of in de Waalse Ardennen. Het verwondert mij dat voor het goed functioneren van de heer Tintin een luxeappartement nodig was.

De heer Tintin woont weliswaar op ruim 130 kilometer van Steenokkerzeel, in Ferrières, maar hij wist dat toch op het ogenblik dat hij tekende voor de job van CEO van Belgocontrol. Bovendien beschikte hij ook over een wagen met chauffeur. Er zijn parlementsleden die een veel beter palmares kunnen voorleggen en veel verder dan 130 kilometer van het Parlement wonen.

Was u op de hoogte van het bestaan van het luxueus privéappartement in de gebouwen van Belgocontrol. Zo ja, hoe en wanneer hebt u daarop gereageerd? Indien niet, hoe komt het dat u of uw diensten dat niet wisten?

Gaat u ermee akkoord dat de toenmalige CEO van Belgocontrol, en nu misschien ook zijn opvolger de heer Decuyper, weliswaar van CD&V-signatuur, over een dergelijk luxueus privéappartement beschikt? Indien u daarmee akkoord gaat, waarom? Indien niet, welke maatregelen hebt u genomen?

Wat was de kostprijs voor de realisatie van dit luxueus privéappartement? Gebeurde de realisatie met toestemming van de raad van bestuur, en dus ook van uw regeringscommissaris bij Belgocontrol? Indien ja, wat was de motivatie om die renovatie goed te keuren? Indien neen, welke maatregelen werden genomen om de kostprijs van de realisatie van het luxueus privéappartement terug te vorderen van Jean-Claude Tintin? Misschien kunt u dat bedrag aftrekken van de vertrekpremie van 230 000 euro?

Ten slotte, welke verdere plannen hebt u daarmee? Bent u van plan om er zelf uw intrek te nemen? Wat gaat er daarmee concreet gebeuren?

07.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mevrouw de voorzitter, ik zal vrij kort zijn.

Was ik op de hoogte? Nee.

De exacte kostprijs kan ik ook niet geven.

Hoe is het bestaan ervan aan het licht gekomen? Ik heb dat ook vernomen via de pers en het werd mij meteen bevestigd door de nieuwe CEO. Ik heb hem gebeld en hij heeft mij gezegd dat hij dat appartement van de heer Tintin had gezien.

Wist het personeel ervan? Ik heb nooit iemand van het personeel ontmoet die wist wat er echt was. Velen

kenden de deur, maar wat er achter de deur was, was blijkbaar onbekend in de onderneming. Dat heb ik ook daarna vernomen.

Is er misbruik van middelen? Is er een fout gebeurd? Het werd in elk geval aanvaard door de vorige raad van bestuur. Wij kunnen er dus weinig aan doen.

Het wordt nu gebruikt als kantoor van de nieuwe CEO. Het wordt dus op de best mogelijke manier gebruikt. Er is geen appartement meer, het is een nieuw kantoor voor de nieuwe CEO. Volgens mij is dat de best mogelijke situatie.

In verband met de toelage bij ontslag, voor de heer Tintin, is de boodschap duidelijk, in die zin dat de wet zal gerespecteerd worden, maar dat er niet in meer zal worden voorzien dan wat de wet bepaalt. Hij zal dus die negen maanden wedde krijgen, wat het wettelijke minimum is met zijn anciënniteit. Bruto is dat ongeveer 217 000 euro, dus de helft van wat de heer Tintin vroeg. Hij heeft besloten, ik denk deze week, om dit te betwisten voor de rechtbank.

07.04 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord, in die mate dat er een antwoord is gekomen.

Als ik het zo hoor, gaat u er wel heel licht over. Wij weten dat Belgocontrol in zeer slechte financiële papieren zit, dat het reeds een hele tijd met de hand open staat om dat probleem opgelost te krijgen en dat het eigen vermogen van Belgocontrol systematisch wordt aangevreten. Als dan blijkt dat er eigenlijk ongeoorloofde kosten worden gemaakt, want zo schat ik het in, dan zegt u dat u het vaststelt en daarmee is de kous af en het verhaal gedaan.

Of het gaat om de douche van Marie Arena of om het kantoor van Tintin, het interesseert deze regering niet, want de raad van bestuur, waar men allemaal samen in zit, heeft gezegd dat het perfect in orde is, dat men op die manier wil omgaan met overheidsmiddelen en laat dus begaan.

07.05 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Wat moeten wij dan doen? Moeten wij een advocaat betalen om naar de rechtbank te gaan en om nog meer geld te verliezen, ten koste van Belgocontrol? Moet ik dat doen? Ik kan dat zelfs niet doen. Dat zou ik moeten vragen aan de nieuwe raad van bestuur.

Wilt u nog meer geld verliezen? Is de situatie van Belgocontrol nog niet slecht genoeg?

07.06 Bert Wollants (N-VA): Ik meen dat wij dan toch wel mogen stellen dat er bij Belgocontrol een ernstig probleem is. De raad van bestuur die tot voor kort aan het werk was heeft er, zoals men dat bij ons zegt, absoluut met zijn klak naar gegooid. Er is geen deugdelijke controle. U zegt dat het dan maar zo is. Dat geld verdwijnt, wij zien het eigen vermogen afkalven. Intussen worden de problemen steeds groter.

Ik heb u voor het zomerreces nog vragen gesteld over de FABEC-projecten die de zaak van Belgocontrol nog erger gaan maken. Wij weten dat uw administratie werkt aan een aantal projecten om de zaken enigszins recht te trekken. Die houden in dat er een stijging van de tarieven met 9 % op Brussels Airport zal moeten komen. Als u dan zegt "laat het allemaal maar gebeuren", dan meen ik dat u uw verantwoordelijkheid niet neemt.

Ik wil van u horen hoe u dat soort zaken gaat vermijden. Als wat u hier zegt zo is, dan wil dat zeggen dat de volgende er misschien nog een zwembadje bij kan zetten.

07.07 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Twee!

07.08 Bert Wollants (N-VA): Twee of zelfs drie! Excuseer, maar dit is geen ernstig beleid en ik had van u een ernstig antwoord verwacht.

07.09 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Il veut qu'on perde encore plus d'argent!

07.10 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord maar de lacherige manier waarop u deze vragen beantwoord hebt, verbaast mij.

Het is duidelijk dat noch uw regeringscommissarissen, noch de raad van bestuur, waarvan nochtans diverse

leden door de federale regering werden aangeduid, hun job hebben gedaan. U zegt dat die uitgaven door de raad van bestuur werden goedgekeurd. Blijkbaar bent u dus blind of functioneert die raad van bestuur niet tegenover u als staatssecretaris. Uw regeringscommissarissen slagen er niet in om u te informeren over dergelijke wantoestanden.

Bent u echt bezorgd over de financiën van Belgocontrol? Als ik mij niet vergis, was er vorig jaar sprake van een gecumuleerd verlies van 54,4 miljoen euro. U moet niet vragen wat u nu moet doen en of de kosten nog moeten stijgen. Eerst en vooral hadden die kosten nooit gemaakt mogen worden. Ten tweede, moet u naar het gerecht stappen, mijnheer de staatssecretaris. U moet de onrechtmatig gemaakte kosten die niets te maken hebben met de werking van Belgocontrol en die puur profitaat en persoonlijk gewin zijn, terugvorderen van de heer Tintin. U hebt een voet tussen de deur, met name zijn ontslagvergoeding. U kunt wel degelijk tot een vergelijk komen met de rechtbank en de kosten terugvorderen via de ontslagvergoeding.

De manier waarop u nu reageert, is wel stuitend, zowel ten aanzien van de belastingbetaler die de folietjes van de heer Tintin jaar na jaar heeft mogen betalen, als ten aanzien van het personeel van Belgocontrol, dat wordt geconfronteerd met een organisatie die in zeer slechte papieren vertoeft. Dan heb ik het nog niet over hoe het in de toekomst nog kan evolueren. De manier waarop u zich opstelt en uw bereidheid om er een streep onder te trekken, getuigt van een aberratie in uw beleid.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 20590 van mevrouw Snoy wordt ingetrokken.

08 **Question de Mme Linda Musin au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le respect des règles de priorité des usagers en présence d'une piste cyclable ou d'une bande cyclable suggérée" (n° 20654)**

08 **Vraag van mevrouw Linda Musin aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de naleving door de weggebruikers van de voorrangregels met betrekking tot fietspaden of fietssuggestiestroken" (nr. 20654)**

08.01 **Linda Musin (PS):** Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, les gestionnaires de voiries sont désormais légalement tenus de mettre en application des mesures favorisant la sécurité et la mobilité des piétons et des cyclistes.

En ce qui concerne les cyclistes, il ressort d'un sondage de VAB-assistance, en collaboration avec l'IBSR, effectué auprès de plus de 30 000 Belges que les règles de priorité sont trop souvent méconnues, notamment en ce qui concerne la "bande cyclable suggérée".

Un participant sur deux n'a pas réussi le test. De nombreuses fautes ont été commises dans des situations impliquant des cyclistes. Les cyclistes ne savent pas quand ils doivent céder la priorité aux automobilistes et inversement.

Les bandes cyclables suggérées ne sont reprises ni dans le Code de la route ni dans le règlement du gestionnaire de la voirie.

La différence entre une piste cyclable et une bande cyclable suggérée n'est pas suffisamment connue. Or, cette distinction est importante. Un cycliste a toujours priorité lorsqu'il circule sur une piste cyclable, sauf lorsque le marquage au sol ou des feux signalent autre chose. En revanche, il n'a pas priorité sur une bande cyclable suggérée. C'est la même chose pour une bande confort installée dans les rues pavées pour améliorer le confort des cyclistes.

Cette confusion autour de la bande cyclable suggérée amène VAB-assistance et le Fietsersbond à demander l'abandon des bandes cyclables suggérées et leur remplacement par des pictogrammes, car il importe de conserver une suggestion visuelle de cyclistes qui accroît l'attention des automobilistes, réduit visuellement la largeur de la voie de circulation et incite les conducteurs à lever le pied.

Monsieur le secrétaire d'État, les distinctions méconnues entre "piste cyclable", "bande cyclable suggérée"

et "bande confort" créent des confusions chez les usagers et sont source d'une insécurité qu'il conviendrait d'éliminer.

Le Code de la route ne devrait-il pas consacrer un article à la "bande cyclable suggérée" et à la "bande confort"?

Une harmonisation simplificatrice ne pourrait-elle s'appliquer, au moins entre "piste cyclable" et "bande cyclable suggérée"?

La demande formulée par VAB-assistance et le Fietzersbond d'abandonner les bandes cyclables suggérées et de les remplacer par des pictogrammes ne va-t-elle pas dans le sens d'une simplification des règles, donc d'une meilleure assimilation par les usagers et d'une plus grande sécurité?

Enfin, ne serait-il pas pertinent d'initier une campagne d'information des usagers tant cyclistes que motorisés à ce sujet?

08.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, chère collègue, la bande cyclable suggérée n'est pas une piste cyclable et n'en a pas la vocation. Pour les gestionnaires de la voirie, elle constitue une mesure de support aux endroits où la largeur de la voirie ne permet pas de créer une piste cyclable.

À défaut de piste cyclable, les bandes cyclables suggérées ont l'avantage d'indiquer aux cyclistes la meilleure position à adopter sur la chaussée et de permettre d'attirer l'attention des usagers sur la présence éventuelle de cyclistes. La bande cyclable suggérée a également l'avantage de rétrécir visuellement la chaussée et contribue ainsi à réduire la vitesse.

Les objectifs de la bande cyclable suggérée sont multiples: indication de la direction, meilleur positionnement sur la chaussée, effet ralentisseur, etc., et diffère ainsi de la piste cyclable dont l'objectif unique est de réserver un espace distinct aux cyclistes en tant que tels.

La matérialisation de la bande cyclable suggérée par des chevrons, des pictogrammes ou un revêtement de couleur dépend des caractéristiques de la chaussée mais aussi essentiellement du choix des gestionnaires. Il s'agit seulement d'indications, lesquelles n'induisent aucune règle de circulation et tel ne peut en être l'objectif car cet aménagement n'est pas adapté et ne permet pas d'y appliquer les mêmes règles que celles prévues pour une piste cyclable, laquelle ne fait pas partie de la chaussée.

Il importe que les gestionnaires soient attentifs lors de la matérialisation des bandes cyclables suggérées afin d'éviter toute forme de confusion. Les Régions disposent de guides de recommandations et des études sont en cours afin de bien définir la finalité des différents types de bandes suggérées.

Pour ces raisons, une harmonisation du statut de la piste cyclable et de la bande cyclable suggérée ne me semble pas opportune. En revanche, j'estime tout à fait utile d'informer et de sensibiliser les usagers, comme vous le proposez, à ce sujet, comme c'est déjà le cas avec les cartes cyclables. Il me semble également que les gestionnaires, communes et Régions, peuvent et devraient y participer activement.

08.03 Linda Musin (PS): Monsieur le secrétaire d'État, effectivement, les gestionnaires des communes et Régions doivent intervenir mais, comme vous venez de le dire, il me semble très important de donner une information afin de clarifier la situation. Un réel problème se pose, comme le prouvent les tests effectués.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 20675 van de heer Wollants werd ingetrokken.

09 Samengevoegde vragen van

- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de ombudsdienst voor treinreizigers" (nr. 20473)

- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming,

toegevoegd aan de eerste minister, over "de financiering van de ombudsdienst voor treinreizigers" (nr. 20474)

- 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 ombudsdienst voor de treinreizigers" (nr. 21318)

09 Questions jointes de

- M. David Geerts au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le service de médiation pour les usagers du train" (n° 20473)

- M. David Geerts au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le financement du service de médiation pour les usagers du train" (n° 20474)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le service de médiation pour l'usager du rail" (n° 21318)

09.01 David Geerts (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb twee vragen over de ombudsdienst voor de treinreizigers. Ik heb de vragen opgesplitst omdat er twee verschillende elementen in behandeld worden.

Mijn eerste vraag gaat over de correcte interpretatie van de wetgeving. Blijkbaar is er een verschil tussen de interpretatie van de ombudsdienst en die van de NMBS. Sinds 1 maart 2013 zegt de NMBS dat de ombudsdienst niet langer een geldige bemiddelaar is en dat men zich tot de klantendienst moet wenden. De NMBS zegt zich daarvoor te baseren op artikel 11 van de wet van 28 april 2010 houdende diverse bepalingen. Volgens de ombudsman bepaalt artikel 11 echter wel zijn bevoegdheden, maar niet de onderwerpen waarmee hij zich kan bezighouden.

De kern van de zaak voor de reizigers is dat de ombudsman niet meer ingeschakeld kan worden wanneer er klachten zijn bij de werking van de NMBS. Enerzijds, is er een vermindering van de dienstverlening voor de klant, anderzijds, zijn er soms ook financiële gevolgen, bijvoorbeeld wanneer door het niet correct indienen van een klacht een gerechtsdeurwaarder wordt ingezet om over te gaan tot de inning van een al dan niet gerechtvaardigde boete.

Wat is de juiste interpretatie van de wet? Mag de ombudsman nog bemiddelen?

Ik kom nu tot mijn tweede vraag die de financiering van de ombudsdienst voor de treinreizigers betreft.

Overeenkomstig het regeerakkoord werden tijdens deze regeerperiode verschillende initiatieven genomen in de ombudsdiensten. De ombudsdienst voor de treinreizigers had een specifiek statuut en was en is nog steeds gehuisvest bij de kantoren van de NMBS. Via de wet van 28 april 2010 kreeg de ombudsdienst een andere organisatie. Op basis van het KB van 23 februari 2011 heeft de FOD Mobiliteit de kosten verbonden aan het functioneren van de dienst, zowel voor het personeel als het materieel, aan de NMBS-Holding terugbetaald. Ook de huisvestingskosten horen daarbij. Sinds 1 december 2012, bij het van kracht worden van het koninklijk besluit van 24 oktober 2012, moet de FOD Mobiliteit de uitgaven dekken van het personeel van de ombudsdienst, de wedden van de ombudsmannen, en tevens zorgen voor de materiële infrastructuur en voor de nodige middelen voor deze dienst.

Mijnheer de staatssecretaris, in een periode van budgettaire beperkingen lijkt het mij vreemd dat de FOD Mobiliteit een supplementaire last wordt opgelegd. Ik verwijs naar de sectoren post, energie, telecom, banken en verzekeringen, waar ook ombudsdiensten actief zijn maar waar de sector daarvoor zelf moet bijdragen.

Ik kom tot mijn vragen.

Zou het niet coherenter en gezonder zijn dat de spoorsector zelf voorziet in een goede ombudsdienst voor de treinreizigers, zoals trouwens het geval was voor de inwerkingtreding van de wet van 28 april 2010?

Een van de succesfactoren van de ombudsdienst voor treinreizigers is precies zijn centrale ligging en dus de goede bereikbaarheid ervan voor treinreizigers. Het lijkt mij aangewezen dat deze locatie behouden blijft en

dat men de intentie om de ombudsdienst voor treinreizigers te verhuizen niet uitvoert.

Vandaar mijn vraag: lopen er concrete onderhandelingen met de NMBS om de huidige huisvesting te behouden?

09.02 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag gaat over hetzelfde onderwerp. Op 15 mei 2013 heeft onze commissie een hoorzitting gehouden met de ombudsmannen voor treinreizigers. Tijdens die vergadering is gebleken dat zowel over de interpretatie als over de opportuniteit van verschillende artikels van de wet van 28 april 2010 veel discussie is.

Na die hoorzitting heb ik u hierover al een vraag gesteld. In uw antwoord van 21 mei 2013 heeft u heel duidelijk de puntjes op de i gezet. U hebt toen gezegd dat de ombudsdienst, overeenkomstig de wet van maart 2010, de behandeling van een klacht moet weigeren wanneer de klager kennelijk geen enkele stap heeft ondernomen bij de spoorwegonderneming of bij de spoorwegbeheerder om te trachten daar eerst zelf genoegdoening te krijgen.

Ik ben het niet eens met de invalshoek van de heer Geerts, die dit in twijfel trekt. Feit is dat de huidige wet bepaalt dat men met een klacht eerst naar de spoorwegonderneming zelf moet stappen, voor de ombudsman kan worden aangesproken.

Het is wel zo dat in deze hoorzitting van 15 mei 2013 gebleken is dat het noodzakelijk was om het protocolakkoord van 1992, het akkoord dat de samenwerking regelt tussen, enerzijds, de ombudsdienst en, anderzijds, de NMBS, zo snel mogelijk te vernieuwen en aan te passen, rekening houdend met de wet van 28 april 2010. U hebt in mei vorig jaar gezegd dat er een werkgroep was opgericht om dat protocolakkoord te herbekijken. Tegen juli 2013 verwachtte u een ontwerpprotocol.

Ik zou u vandaag willen vragen of er intussen een nieuw protocolakkoord is tussen de ombudsdienst en de NMBS? Zo niet, wat is de stand van zaken van de werkzaamheden in de werkgroep? Zo ja, kunt u ons het akkoord bezorgen en het toelichten?

09.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet: De onderhandelingen met het oog op de ondertekening van een nieuw protocol voor de samenwerking tussen de NMBS en de ombudsdienst voor de treinreizigers zijn nog niet voltooid. De NMBS en de ombudsdienst vergaderden op 17 juni, 8 juli en 16 oktober 2013 op initiatief van de FOD Mobiliteit. Er werd een ontwerpprotocol opgesteld maar beide partijen raakten het nog niet eens over de bevoegdheid van de ombudsdienst in dossiers met betrekking tot inbreuken of ongevallen. Daarom heb ik hun op 19 december 2013 een brief gestuurd om hen erop te wijzen dat artikel 11 van de wet van 2010 houdende diverse bepalingen de tussenkomst van de ombudsdienst in geval van inbreuken en ongevallen niet uitsluit. De FOD Mobiliteit en Vervoer zal de partijen binnenkort uitnodigen om het overleg voort te zetten.

Indien geen overeenkomst wordt bereikt, kan een aanvulling van de wetgeving overwogen worden om interpretaties ervan te vermijden. Artikel 11 bepaalt namelijk: "De ombudsdienst is belast met het onderzoeken van alle klachten van reizigers en gebruikers met betrekking tot de dienstverlening van de spoorwegondernemingen of de spoorwegbeheerders, het bemiddelen in geschillen tussen, enerzijds, de spoorwegondernemingen en de spoorwegbeheerders en, anderzijds, hun reizigers of gebruikers om tot een bevredigende schikking te komen en het richten van een aanbeveling tot de spoorwegondernemingen of de spoorwegbeheerders indien geen bevredigende schikking kan worden bereikt".

In de mate dat een geacht lid van oordeel is dat de tekst niet duidelijk is, behoort het de wetgever toe, overeenkomstig de adviespraktijk van de Raad van State, afdeling Wetgeving, om te oordelen of het ter wille van de rechtszekerheid nodig is om de twijfels die er bestaan over de strekking van de wet op beslissende wijze op te lossen.

Artikel 78 van het beheerscontract, gesloten tussen de Staat en de NMBS-Holding, voorziet: "In 2011 wordt deze jaarlijkse exploitatietoelage verminderd met 1 069 000 euro en in 2012 met 1 344 000 euro wegens de overdracht van bevoegdheden van de ombudsdienst van de NMBS-Groep naar de FOD Mobiliteit en Vervoer sinds 16 maart 2011." Dat is een citaat. Die middelen zijn overgedragen aan de FOD Mobiliteit en Vervoer en het is dienovereenkomstig wel degelijk de sector die de ombudsdienst financiert.

Een verdeling over het geheel van de operatoren door een vergoedingsmechanisme, zou slechts op

middellange termijn opportuun zijn op voorwaarde dat de nieuwe operatoren over een aanzienlijk marktaandeel inzake reizigersvervoer beschikken. De Ministerraad van 13 december 2013 heeft beslist om de verschillende federale ombudsdiensten binnen de gebouwen van de FOD Economie te hergroeperen vanaf 1 maart 2014.

09.04 David Geerts (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, over artikel 11 stelt u duidelijk dat dit een bemiddeling niet uitsluit. Volgens mij moet het protocolakkoord wel duiden dat de bemiddeling al dan niet opschortend werkt. Het al dan niet opschortend karakter van de bemiddeling is immers een voorwaarde om de rechtsonderhorige, met name die klant, in staat te stellen om aan bemiddeling toe te geven. Ik weet niet of u kunt bevestigen dat die bemiddeling reeds opschortend is.

In een tweede punt wil ik het hebben over de reorganisatie van de ombudsdiensten zelf in het raam van de beslissing van de Ministerraad. Wij kennen die beslissing van de Ministerraad. Uit de rapporten van de ombudsdienst voor treinreizigers blijkt echter juist de locatie en de nabijheid voor de eventuele oplossing van euvels van essentieel belang. Ik neem notie van het standpunt van u en van de regering.

09.05 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ik dank de staatssecretaris op mijn beurt voor zijn antwoord dat mij toch enigszins verontrust.

Wij hebben tijdens onze commissievergadering met de ombudsmannen in de maand mei van vorig jaar immers allemaal vastgesteld dat de relatie tussen, enerzijds, de ombudsmannen en, anderzijds, de klantendienst heel gespannen is.

Wij hebben toen vragen gesteld aan de staatssecretaris die ons heeft geantwoord dat er een werkgroep werd samengesteld die ervoor moet zorgen dat het protocol wordt aangepast. Er werd toen op korte termijn – tegen de zomer van vorig jaar - resultaat verwacht. Het is ondertussen januari 2014 en ik stel samen met de staatssecretaris vast dat men blijft discussiëren en dit in een aangelegenheid die voor de treinreiziger uiterst belangrijk is. Men moet weten waar men precies terecht kan. Men mag niet van het kastje naar de muur worden gestuurd.

Ik zou dan ook een oproep willen doen. Het lijkt mij in eerste instantie aan de werkgroep en de mensen op het terrein om een dergelijk probleem op te lossen. U zegt in uw antwoord, mijnheer de staatssecretaris, dat de wetgevende macht kan optreden als dit niet lukt. Na deze vragen zou ik willen dat u als staatssecretaris vraagt dat men zijn gezond verstand gebruikt, en tot een akkoord en een aanpassing van het protocol komt. Dit zou toch mogelijk moeten zijn.

09.06 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Om die reden heb ik opnieuw een brief gericht aan de verschillende actoren. Ik heb ervoor gepleit om het protocol goed te keuren. Het protocol bestaat en moet enkel nog worden goedgekeurd. Dit laatste is echter het probleem.

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

10 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de Bob-campagne" (nr. 21007)

- 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 Bob-campagne" (nr. 21302)

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de Bob-campagne" (nr. 21429)

- 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 evaluatie van de Bob-campagne" (nr. 21447)

10 Questions jointes de

- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles,

adjoint au premier ministre, sur "la campagne Bob" (n° 21007)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la campagne Bob" (n° 21302)

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la campagne Bob" (n° 21429)

- 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'évaluation de la campagne Bob" (n° 21447)

De **voorzitter**: Mevrouw Temmerman is niet aanwezig, waardoor haar vraag nr. 21007 vervalt. Mevrouw De Bue is evenmin aanwezig, ook haar vraag nr. 21429 vervalt.

10.01 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, jaarlijks vindt er een bob-campagne plaats en de recentste zou de langste bob-campagne ooit worden. Elk jaar blikken wij ook terug op de afgelopen campagne en de resultaten.

Mijnheer de staatssecretaris, kunt u thans al cijfers voorleggen? Ik doel dan vooral op de verhouding tussen het aantal alcoholcontroles dat 's nachts en overdag plaatsvond en de verhouding tussen het aantal controles in de weekends en op weekdays.

Erkent u dat tijdens vorige bob-campagnes eerder in het kader van vooropgestelde quota en niet in het kader van een echte pakkans gecontroleerd werd? Was dat deze keer anders?

Kunt u in het algemeen de resultaten ook al toelichten op het vlak van positief blazen, rijbewijzen intrekken en dergelijke?

10.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik denk dat het te vroeg is om de lopende bob-campagne te evalueren, maar dat neemt niet weg dat wij de manier van werken van de voorbije bob-campagnes met het oog op de toekomst grondig moeten evalueren en enkele kritische punten die naar boven komen, van naderbij zouden moeten bekijken.

De kritiek die steeds terugkomt, is dat de nadruk te veel ligt op kwantiteit in de plaats van op kwaliteit. Zo wordt er gecontroleerd op tijdstippen waarop er weinig risico bestaat, maar minder op tijdstippen waarop het risico groot is. Dat wordt voor een stuk ook bevestigd door cijfers die ik heb gekregen van uw collega Milquet, waaruit blijkt dat tijdens de bob-campagne 2011-2012 bijna 10 % van de controles gebeurde tussen 13 u 00 en 14 u 00 's middags, terwijl tussen 02 u 00 en 06 u 00 's nachts slechts 5 % van de controles werd uitgevoerd. Nochtans blijkt 's nachts 10 % en in sommige gevallen zelfs 15 % van de bestuurders of van de gecontroleerden positief te blazen, terwijl dat op de middag minder dan 1 % is.

Ook is er kritiek op de spreiding van de controles buiten de bob-campagne. Het is hier nogal gezegd: eigenlijk zou er het hele jaar door een bob-campagne georganiseerd kunnen worden, toch inzake het aantal controles dat wordt uitgevoerd. Ik verwijs daarvoor ook nog eens naar de doelstelling die de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid naar voren heeft geschoven, waarin staat dat jaarlijks een op de drie bestuurders gecontroleerd moet worden op het rijden onder invloed.

Ik meen dat die doelstelling vandaag nog veraf is. Er is nog veel werk aan de winkel voor zij bereikt wordt. De objectieve en de subjectieve pakkans zijn vandaag, dat moeten wij erkennen, nog altijd te laag.

Wij mogen daarbij evenwel niet vergeten dat de bob-campagne wel degelijk de verdienste heeft dat er de voorbije jaren een mentaliteitswijziging merkbaar is bij de jonge bestuurders. Dat wordt ook vastgesteld in de gedragsmeting van het BIVV, die leert dat de jongste bestuurders het laagste aantal positieve alcoholtests afleggen. Het aantal bestuurders dat onder invloed verkeert, is daarentegen het hoogst onder de bestuurders van 40 tot 54 jaar.

Bovendien heeft het merendeel van de onder invloed verkerende bestuurders ouder dan 40 jaar een alcoholconcentratie in het bloed van meer dan 8 promille. De vraag is dan ook of de bob-campagne wel hetzelfde effect heeft op oudere bestuurders dan op jongere bestuurders. De poging van vorig jaar meer controles te richten op de oudere groep bestuurders stootte toen op veel verzet en onbegrip. Dit is een teken

aan de wand. Afgaand op de cijfers is er nog heel wat werk te verrichten.

Mijnheer de staatssecretaris, ik wil u de volgende vragen voorleggen.

Ten eerste, deelt u de mening dat de bob-campagne de groep van 40 tot 54-jarigen te weinig bereikt?

Ten tweede, zult u het BIVV de opdracht geven een concept van bob-campagne uit te werken die zich specifiek richt op het rijden onder invloed bij 40-plussers?

Ten derde, deelt u de mening dat er 's nachts te weinig gecontroleerd wordt, ook tijdens de bob-periode?

Ten vierde, wat is uw mening over het beter spreiden van de alcoholcontroles over het jaar, en het idee dat er 365 dagen bob-campagne zou moeten zijn?

Ten vijfde en tot slot, zult u samen met uw collega van Binnenlandse Zaken, mevrouw Milquet, actie ondernemen om het aantal alcoholcontroles verder op te drijven en beter te spreiden, zowel in de bob-periode als in de rest van het jaar?

10.03 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Ik heb nog geen cijfers, maar het BIVV meldt mij dat er een testproject zal plaatsvinden op 6 februari van dit jaar om alle cijfers in statistieken te gieten.

Tijdens de bob-campagne van vorig jaar werd 24 % van het totale aantal ademtesten 's nachts gerealiseerd. Indien er enkel rekening wordt gehouden met de gerichte controles, gaat het om 26 % van het totaal aantal alcoholcontroles. Wij kunnen dus stellen dat ongeveer 1 ademtest op 4 's nachts wordt afgenomen.

De analyse van de jongste bob-campagne heeft aangetoond dat te weinig ademtesten 's nachts worden afgenomen, vergeleken met de talrijke letselgevallen door alcohol die in die periode gebeuren.

Ongeveer 45 % van de ongevallen onder invloed van alcohol vindt immers 's nachts plaats, terwijl slechts 26 % van de gerichte controles op dat ogenblik wordt uitgevoerd.

De voorbije bob-campagnes werd de politie gevraagd om maximaal in te zetten op alcoholcontroles. De politiediensten slaagden daar met gemak in: er werden zelfs nog meer controles gerealiseerd dan gevraagd. De bedoeling van dit grote aantal controles bestaat erin om de objectieve en subjectieve pakkans te verhogen. Uiteraard zou het goed zijn als er het ganse jaar door kan worden ingezet op alcoholcontroles. Via het principe 'botsen is blazen' is het de bedoeling om meer en meer te evalueren naar het principe 'stoppen is blazen', waarbij iedereen die in aanraking komt met de politie, een ademtest moet afleggen. Eens de samplingtoestellen wettelijk toegelaten zijn, zal een politieagent trouwens in een ogenblik weten of de bestuurder alcohol heeft geconsumeerd en zullen de controles efficiënter en nog sneller kunnen verlopen.

Het begrip 'kwaliteit' vormt een centraal aspect in de lopende bob-campagnes. Om een verhoging van de kwaliteit te realiseren, werd de politiediensten gevraagd om de nodige aandacht te schenken aan principes als 'botsen is blazen' en aan de uitvoering van de acties in de periodes die een groot risico met zich meebrengen zoals weekendnachten. Om ervoor te zorgen dat de politie kan bijdragen tot deze kwaliteitsverhoging, kreeg elke zone op voorhand een vertrouwelijk rapport met daarin statistisch materiaal over deze verdeling, onder andere het aantal uitgevoerde ademtests ten opzichte van ongevallen met lichamelijk letsel voor de eigen zone. Op die manier kunnen de politiezones de alcoholcontroles naar eigen vermogen maximaal realiseren op de meest risicovolle momenten.

Los daarvan blijft het wel de bedoeling om op elk moment van de dag of de nacht een verhoogde pakkans te creëren. Het is logisch dat jonge mensen die zijn opgegroeid met het bob-concept zich dat makkelijker eigen kunnen maken dan oudere mensen. Kinderen kunnen vandaag dan ook een sensibiliserende rol spelen ten opzichte van hun ouders. Het BIVV tracht via verschillende kanalen zoveel mogelijk doelgroepen te bereiken. Zo gebruikt zij voor jongeren bijvoorbeeld sociale netwerken, daar waar mensen van middelbare leeftijd meer aangesproken worden via horeca en klassieke kanalen als radio en televisie. Om ingebakken gedrag te wijzigen, vormt een voldoende grote pakkans het sluitstuk op sensibilisatie.

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

Ik kan er een aantal positieve elementen uithalen, zoals de erkenning dat er 's nachts te weinig werd

gecontroleerd. Die is belangrijk om ter zake tot een verbetering te kunnen komen. De samplingtoestellen zullen inderdaad een belangrijke rol kunnen spelen bij het nog efficiënter maken van de controles. Men zal dus zonder de extra inzet van nog meer personeel meer mensen kunnen controleren. Er is tijdens de lopende bob-campagne aandacht besteed aan de kwaliteitseisen en de verhoging van het aantal controles tijdens de weekendnachten. Wellicht zullen wij daarvan een evaluatie kunnen maken na de persconferentie van het BIVV op 6 februari.

Ik wil, ten slotte, uw doelstelling voor de verhoging van de pakkans op elk moment van de dag ten volle ondersteunen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 **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 evaluatie van het koninklijk besluit betreffende tractoren in de bouwsector" (nr. 21078)**

11 **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'évaluation de l'arrêté royal relatif aux tracteurs dans le secteur de la construction" (n° 21078)**

11.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, een recent koninklijk besluit van uw hand legt strengere veiligheidsregels op aan tractoren in de bouwsector.

Zo zullen de tractoren die niet specifiek worden gebruikt voor landbouwdoeleinden, voortaan wel naar de keuring moeten en zullen ze onder meer met dodehoekspiegels en reflectoren moeten zijn uitgerust. Ook het gebruik van rode mazout wordt verboden. Bovendien komen er verschillende nummerplaten. Enkel tractoren die uitsluitend voor landbouw worden ingezet, zullen nog kunnen genieten van vrijstelling van verkeersbelasting. Er komt daarop extra controle.

Mijnheer de staatssecretaris, het betreffende koninklijk besluit trad al enige tijd geleden in werking, dus rijst de vraag hoe de maatregel wordt geëvalueerd. Bent u van oordeel dat uitzonderingen moeten worden toegestaan aan tractoren in de bouwsector? Indien ja, op welk vlak en met welke motivatie? Indien neen, waarom niet?

Aansluitend bij die evaluatie, zullen er andere bijstellingen volgen?

11.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer Veys, de voorbije jaren kan men een toename vaststellen van het gebruik van landbouwtractoren op de openbare weg buiten het kader van landbouw, waarvoor zij nochtans bedoeld zijn, vooral in de bouwsector.

Dit alsmaar intensiever gebruik veroorzaakt problemen op het vlak van verkeersveiligheid en heeft bovendien een impact op de concurrentie ten opzichte van de transportsector, omdat verschillende reglementeringen niet van toepassing waren op landbouwtractoren, vooral dan wat de accijnzen op diesel, de periodieke technische keuring en de tachograaf betreft.

Daarom werden de volgende maatregelen genomen: inschrijving met nummerplaat G, gereserveerd voor landbouwtractoren die door landbouwers worden gebruikt, teneinde de controle op die voertuigen te verbeteren; periodieke technische keuring van landbouwtractoren die niet exclusief voor landbouwbedoeelingen worden gebruikt, en het gebruik van witte diesel voor niet-landbouwactiviteiten.

De twee laatste maatregelen zullen pas vanaf het eerste kwartaal van 2014 van toepassing zijn. Hun impact kan op dit ogenblik dus onmogelijk worden geëvalueerd. Er zullen doelgerichte controles worden georganiseerd, zodra de reglementering in werking treedt.

De bouwsector geniet geen enkele vrijstelling, omdat het precies gaat om activiteiten die betrekking hebben op die problematiek.

11.03 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 21173 van mevrouw Dumery en vraag nr. 21243 van de heer Van den Bergh worden in schriftelijke vragen omgezet.

12 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 uitspraken van Waals minister Antoine over de nationale en Waalse luchthavens" (nr. 21270)

12 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 "les propos tenus par le ministre wallon, M. Antoine, au sujet des aéroports nationaux et wallons" (n° 21270)

12.01 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, eind vorig jaar was er de aankondiging van Ryanair over de uitbreiding van haar activiteiten naar de luchthaven van Zaventem. Dat heeft heel wat stof doen opwaaien, zowel in de luchtvaartsector als in de politieke wereld.

Minister Antoine van cdH, bevoegd voor de Waalse luchthavens, vreesde een tanend succes van de luchthaven van Charleroi. Hij riep op tot een bestand tussen de luchthavens. Hij stelde voor het luchtruim te delen en een bestand te sluiten over het luchtruim. Zaventem kan zo bijvoorbeeld de lange afstand krijgen en Charleroi de *lowcost*. Dat is enigszins verrassend aangezien hij ook de eerste was om aan Brussels Airlines voor te stellen om te vliegen op Charleroi op het moment dat men in moeilijke papieren zat, maar dit uiteraard geheel terzijde.

Veeleer dan voor een opdeling van het luchtruim ijveren wij al langer voor een strijd met gelijke wapens tussen onze nationale luchthaven, enerzijds, en de regionale luchthavens, anderzijds. Wij vragen de regering reeds jaren om een evenwichtig klimaat in de Belgische luchtvaart te ontwikkelen. Dat dit evenwicht er vandaag niet is, behoeft geen discussie, daarover is al veel gesproken.

De Vlaamse Luchthavencommissie toonde immers eerder reeds aan dat de Waalse overheid heel wat subsidies geeft aan en kosten uit handen neemt van de luchtvaartmaatschappijen die opereren op haar luchthavens. De subsidies en het overnemen van kosten situeren zich onder meer op het vlak van luchtverkeersleiding, de kost van de brandweer, de luchthavenbeveiliging en dergelijke. Dat verhaal is ons ook allen bekend.

Wat is uw reactie op de oproep van uw partijgenoot en minister in de Waalse regering, de heer Antoine?

De sector, specialisten en de politiek roepen op tot een *equal playing field* binnen de Belgische luchtvaart. Dit is de enige manier waarop de luchthavens zich ten volle kunnen ontplooien en de strijd kunnen aangaan met het buitenland. Bent u van plan om de dialoog aan te gaan met de Gewesten om hiertoe te komen en hoever staat u met de, reeds zo vaak aangekondigde, herziening van het samenwerkingsakkoord van 1989?

12.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mevrouw de voorzitter, de aankondiging van de lagekostenmaatschappij Ryanair met betrekking tot de uitbreiding van haar activiteiten naar de luchthaven van Zaventem is zeker niet het enige bewijs van de nood aan een nationaal luchthavenplan. Het wijst op een gebrek aan overleg tussen de regionale en federale bevoegde instanties over onze luchtvaartsector.

Het voorstel van minister Antoine om een bestand te sluiten is een opportuniteit die de verschillende regeringen zouden moeten grijpen. Een goed gecoördineerd beheer van onze luchthavens zal niet alleen een evenwichtig klimaat brengen in de Belgische luchtvaart, maar ook een duurzame ontwikkeling van onze nationale luchtvaartmaatschappijen en luchtvaartdienstverleners genereren. Dat is inderdaad de meest efficiënte manier waarop alle luchthavens zich ten volle kunnen ontplooien en de concurrentiestrijd met de buitenlandse luchthavens kunnen aangaan.

Ik stel een herziening van de samenwerkingsakkoorden van 30 november 1989 voor, met een globaal plan, dat een *level playing field* kan invoeren.

12.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord, maar wij spreken natuurlijk wel al enige tijd over de herziening van het samenwerkingsakkoord van 1989.

Althans wij spreken daarover, de vraag is of u daarover ook met de Gewesten spreekt? Wij hebben een aantal keer geprobeerd om bijvoorbeeld aan Vlaams minister Crevits te vragen wat de stand van zaken was. Misschien is die ondertussen veranderd, maar toen antwoordde zij dat er ooit wel eens een keer een uitnodiging werd verstuurd om het daarover te hebben.

Als wij het federale regeerakkoord erbij nemen, dan blijkt, als ik mij niet vergis, daarin vermeld te staan dat het samenwerkingsakkoord van 1989 geëvalueerd zou worden, wat mogelijk ertoe zou kunnen leiden dat het aangepast zou worden. Als ik u vandaag hoor zeggen dat u daarvan een voorstander bent, terwijl u verder geen concrete elementen aangeeft waaruit blijkt dat u daarvoor al stappen ondernomen hebt, dan wil dat ongetwijfeld zeggen dat ook dit dossier met een mooie rode strik wordt verpakt, voor uw opvolger. Eventueel bent u dat zelf opnieuw, wie weet.

Ik merk dat u dat liever niet zou zijn.

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

12.05 Bert Wollants (N-VA): Nee, dat heb ik gezegd.

Ik denk in ieder geval dus niet dat wij daarmee zullen landen. De vraag is of wij er ooit uiteindelijk nog mee zullen landen?

U weet ook dat wij ondertussen onze luchtvaartvisie hebben voorgesteld. Daarin hebben wij ook een onderdeel aan het samenwerkingsakkoord van 1989 gewijd. Wij zijn van mening dat de regionale luchthavens daarin meer verantwoordelijkheid moeten opnemen, maar — dit is een voorwaarde die zeer duidelijk is — als men mee of meer betaalt, dan moet men meer kunnen bepalen. Daarom pleiten wij voor een goed beheer van Belgocontrol, mede door de Gewesten. Tot nu toe heb ik daarop geen enkele reactie gehoord, maar blijkbaar liggen het beheer van Belgocontrol en de manier waarop dat gebeurt heel gevoelig.

Ik veronderstel dat wij er niet meer uit zullen raken, wat het samenwerkingsakkoord betreft. Als wij er in de volgende legislatuur allebei opnieuw bij zijn, dan zullen wij daarover ongetwijfeld nog eens de degens kruisen.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 21300 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

13 **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 jaarrapporten van Belgocontrol" (nr. 21311)**

13 **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 "les rapports annuels de Belgocontrol" (n° 21311)**

13.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik had hierover een schriftelijke vraag gesteld waarop tot op heden geen antwoord is gekomen.

Belgocontrol maakt jaarlijks een rapport op waarin het aantal *near accidents*, *near misses* en *missed approaches* worden opgenomen. Kunt u mij de rapporten van 2009 tot 2012 bezorgen? Kunt u mij voor 2013 per maand de cijfers van het aantal *near accidents*, *near misses* en *missed approaches* bezorgen?

U weet dat dit direct aan onze discussie over de windnormen is gelinkt. Ik zou graag weten of de cijfers mijn vermoedens bevestigen. Kunt u mij de cijfers bezorgen?

13.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Het jaarrapport van Belgocontrol is beschikbaar op de website van de organisatie. U kunt daar de rapporten van 2009 tot en met 2012 vinden.

Near accidents en *near misses* zijn dezelfde evenementen, ook wel *air proximity* genoemd.

Wij klasseren deze incidenten als SMI's, *separation minima infringements*, of als een LOS, *loss of separation*, als er geen minimum vereist is, bijvoorbeeld in een ongecontroleerd luchtruim.

Voor het eerste en het tweede trimester hebben wij de officiële aantallen van de SMI's, incidenten waarbij Belgocontrol indirect of direct betrokken is. Voor het derde trimester kunnen wij nog geen officiële aantallen geven omdat het onderzoek nog lopende is. Ik heb de SMI's van februari 2013 tot en met juli 2013.

Over het aantal *missed approaches* bestaan geen extra cijfers omdat een *go-around of missed approach* een standaard procedure is en geen incident. Daardoor worden deze events niet allemaal aan het DGLV gemeld en bestaan er ook geen statistieken over.

13.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het antwoord. Ik zal nogmaals naar die rapporten op zoek gaan. Ik ben ze immers eerst op de website gaan zoeken en ik heb ze niet gevonden.

13.04 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Ik heb hier het adres waar u ze kunt vinden.

13.05 Bert Wollants (N-VA): Perfect. Ik zal dat dadelijk komen ophalen.

Over de *missed approach procedure* heeft men mij duidelijk gemaakt dat hierover wel degelijk wordt gerapporteerd. Ik ben dus lichtjes in de war over het feit dat u mij iets anders vertelt dan wat men in de sector zegt.

Ik zal dat uiteraard dubbel checken.

13.06 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Deze informatie komt ook van de sector.

13.07 Bert Wollants (N-VA): Misschien hebt u met andere mensen gesproken.

U weet dat de discussie vooral gaat over de gevolgen van uw voormalige nieuwe windnormen op die *missed approaches*. Er was immers melding van een stijging daarvan. Op het vlak van veiligheid is dat geen goede zaak, ook al beweert u voortdurend het tegendeel.

Ik ga verder op zoek en misschien stel ik de vraag gewoon opnieuw.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vraag nr. 21329 van de heer Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

14 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de uitspraken van Vlaams minister-president Kris Peeters over de windnormen" (nr. 21381)

- 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 verklaringen van Vlaams minister-president Kris Peeters omtrent het vliegtuigbanengebruik op Brussels Airport" (nr. 21434)

14 **Questions jointes de**

- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les déclarations du ministre-président flamand, M. Kris Peeters, au sujet des normes de vent" (n° 21381)

- 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 déclarations du ministre-président flamand, M. Kris Peeters, au sujet de

"l'utilisation des pistes à Brussels Airport" (n° 21434)

U kunt de vragen nog stellen, maar gelieve de spreektijd te respecteren.

14.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, op 19 september vorig jaar hebt u nieuwe windnormen ingevoerd voor de luchthaven van Zaventem.

We hebben daar de vorige keer een stevige discussie over gehad en u blijft bij uw stelling dat ze werden ingevoerd met uitvoering van de luchthavenakkoorden. Ik stelde toen vast dat u plots baangebruik bij windstoten tot 12 knopen toeliet. Die kritiek was ook te horen bij de luchtverkeersleiders en de piloten. Op de u typerende wijze profileerde u al de criticasters als verdoken afgevaardigden van een of andere actiegroep.

Maar die actiegroepen krijgen blijkbaar steun van een van uw coalitiepartners. Vlaams minister-president Kris Peeters liet namelijk optekenen dat de oude windnormen werden hersteld en dat er geen pogingen meer zouden worden ondernomen om via bijgestelde windnormen het baangebruik te beïnvloeden. Dat laatste is opmerkelijk, want hiermee bevestigt CD&V onze stelling, namelijk dat u de windnormen misbruikt om het geluid naar andere regio's te sturen.

U hebt bij monde van uw woordvoester gereageerd dat er helemaal niets veranderd is en u liet er smalend aan toevoegen dat Peeters misschien eindelijk had ingezien dat uw nieuwe windnormen wel degelijk conform het federaal regeerakkoord zijn. Een dag later, misschien zelfs minder dan een dag, publiceerde Belgocontrol voor zijn verkeersleiders officieel de annulering van de instructies met betrekking tot de windnormen en baangebruik die u op 19 september had ingevoerd. Ik heb het document hierbij, er staat "canceled". Ik moet vaststellen dat er wel degelijk iets is gebeurd.

Ik kom dan bij mijn vragen aan u.

Werd de instructie van 19 september inderdaad geannuleerd? Als dat het geval is, waarom was u daar dan niet van op de hoogte en de Vlaamse minister-president wel? Indien er geen sprake is van een aanpassing, hoe verklaart u dan die instructies – als u wil, kan ik ze u bezorgen – aan de verkeersleiders bij Belgocontrol?

Welke analyses hebben desgevallend ten grondslag gelegen van de aanpassing? Welke normen zijn dan eigenlijk van toepassing vanaf de intrekking, vanaf 20 september 2013?

Wijst dat op een vertrouwensbreuk tussen u en Belgocontrol? Als u met een CD&V-CEO zit, die eerst rapporteert aan zijn partij en dan aan u, dan kan ik mij voorstellen dat dat een probleem zou kunnen zijn.

Ten slotte, is er een engagement genomen om de windnormen niet meer te misbruiken voor uw electorale agenda, zoals Kris Peeters stelde, of is dat veeleer wishful thinking van zijn kant? Ik kijk bijzonder uit naar uw antwoord.

14.02 Tanguy Veys (VB): De aanleiding van mijn vraag zijn de nieuwe instructies in verband met het vliegtuigbanengebruik, meer specifiek het criterium in verband met de rugwind dat men sinds 19 september 2013 mag hanteren.

In de commissie voor de Infrastructuur van 22 oktober 2013 hebben wij daar al uitvoerig over gedebatteerd. U zei toen heel pertinent dat veiligheid voor u het belangrijkste principe is, waaraan u zeker geen afbreuk zult doen en u verwierp elke bewering als zou u bij uw beslissingen de veiligheid in het gedrang brengen.

De Belgium Cockpit Association heeft daarop heel punctueel gereageerd. Zij had uw antwoorden met veel aandacht maar met stijgende verbazing gelezen. Ze weerlegt tal van uw uitspraken en argumenten om uw instructies te motiveren. Men beticht u onder meer van het verspreiden van foute informatie op die commissievergadering. Het woord 'leugens' viel niet, maar de punctuele argumentatie is toch voldoende om uw stelling te ondergraven.

Vlaams minister-president Kris Peeters van uw coalitiepartner CD&V reageerde ook. De partij stuurde u een kritische brief waarin zij meedeelt met verbazing kennis te hebben genomen van de aangepaste rugwindnormen, terwijl Peeters erop aandringt om de veiligheid te laten primeren en dus uw stelling betwist dat de veiligheid voor u op nummer één staat.

Kris Peeters verklaarde op 19 december het volgende – ik citeer: “Rugwindstoten tot twaalf knopen zijn geen veiligheidsmaatregel maar een risicofactor. De piloten en de verkeersleiders zagen dat in de praktijk niet zitten. Vandaag hebben de verkeersleiders de toestemming gekregen om opnieuw sneller het baangebruik te veranderen in functie van de oude windnormen”.

Mijnheer de staatssecretaris, dit feit geeft aan dat u oor hebt voor de kritiek en voor de bezorgdheden van niet alleen de omwonenden, maar ook van de verkeersleiders en de piloten.

Mijnheer de staatssecretaris, om de discussie op punt te stellen over wat nu juist is beslist, op basis van welke motivatie de beslissing is genomen en welke gevolgen de beslissing heeft, had ik graag van u het volgende vernomen.

Kunnen de verkeersleiders van Belgocontrol opnieuw op basis van de oude windnormen sneller beslissen? Met de oude windnormen bedoel ik de norm van maximaal 7 knopen, inclusief windstoten. Tot voor kort was in uw nieuwe instructies sprake van weliswaar korte rugwindstoten tot 12 knopen.

In welke mate mogen de verkeersleiders op basis van de oude windnormen sneller beslissen om bij te hoge rugwind van baan te veranderen? Zo ja, in welke zin en op basis van welke motivatie mogen zij van baan veranderen? Zo nee, waarom mogen zij dat niet?

Hoe verklaart u de verklaringen van Vlaams minister-president Kris Peeters?

14.03 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, de waarde van de rugwindcomponent die op de banen 25 van toepassing is, bedraagt sinds 16 maart 2005 effectief 7 knopen. Dat wil zeggen dat de waarde al sinds meer dan acht jaar geldt. Er is dus geen enkele toename van de risico's op de luchthaven van Brussel-Nationaal.

De beperking van de effectieve tonnenmaat bij opstijgen op baan 19 komt er op basis van een studie van het studie bureau Aegis en is gestaafd op de vluchtprestaties van de vliegtuigen op basis van het verslag van het DGLV over het Kalittaongeval en de afgewezen RESA op baan 19. De beperking in kwestie heeft 's nachts slechts weinig invloed, aangezien de integrerende vliegtuigen tijdens de nacht in volume en niet in gewicht worden geladen.

In tegenstelling tot wat hier werd aangekondigd, wordt het opstijgen op baan 35R niet op de zogenaamde Noordrandzones geconcentreerd, aangezien de verdeling van het opstijgen voor het jaar 2013 aantoonde dat 43 % van de opstijgingen op baan 25R op vier verschillende banen de gemeenten Meise, Grimbergen, Wemmel en Vilvoorde overvloog, terwijl 49 % van de opstijgingen op voormelde baan 25R op één en één enkele baan de gemeenten Evere, Schaarbeek, Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Pieters-Woluwe en Wezembeek-Oppem overvloog, zonder enige vlucht over de zogenaamde Noordrandzone maar wel over de zogenaamde Oostrandzone.

De enige manier om de verdere ontwikkeling of de goede werking van de luchthaven Brussel-Nationaal te garanderen, is het baangebruik ervan te stabiliseren en ervoor te zorgen dat de beste banen, zijnde de parallelle banen 25, die het best zijn uitgerust, het meest kunnen worden gebruikt. Dit geldt vooral, omdat, zoals ik opmerkte, bij gebruik van baan 25R de beste en een correcte verdeling wordt verkregen van de opstijgingen tussen Brussel Noordrand en de Oostrand.

Voor de aanpassing van de windnormen sinds 19 september 2013 verwijs ik u naar het persbericht van Belgocontrol zelf: “Belgocontrol heeft geen nieuwe instructie gekregen om de windnormen van toepassing op de luchthaven van Brussel-Nationaal te wijzigen. De windnorm van 7 knopen rugwind, zoals aangegeven in het regeerakkoord van 2010 en bevestigd in de instructie van 2013, blijft dus ongewijzigd.”

14.04 **Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, u hebt volgens mij per ongeluk geantwoord op de vorige vraag die ik over de windnorm heb gesteld.

Ik vraag u immers of de instructie van Belgocontrol al dan niet klopt en of zij al dan niet bestaat? Ik vraag u of de uitspraken van minister-president Kris Peeters fout of juist zijn? Is er op 20 december iets veranderd? Dat is mijn vraag.

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

14.06 **Bert Wollants** (N-VA): Ik heb hier de annulering van de instructie van 19 september. U zegt dat die niet bestaat. Ik zal naar die mensen bellen. Het gaat om Dirk Maes en Maarten Driessen, die dat hebben uitgevaardigd op 20 december om 08 u 38. De normen bestaan dus niet meer. Hoe zit dat nu precies? Daarop antwoordt u niet.

U geeft een uitleg over het feit dat de nieuwe windnorm van 19 september niet zo heel veel verschil maakt, maar dat betreft mijn vorige vraag. Mijn huidige vraag is of de windnorm nog bestaat? Dat lijkt mij nu toch een duidelijke vraag, waar u absoluut niet wenst op in te gaan. Is minister-president Kris Peeters fout of bent u fout? Dat is mijn vraag.

14.07 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, het klopt dat wat u net hebt gezegd in tegenspraak is met het standpunt van minister-president Kris Peeters. Hij zei op 19 september namelijk het volgende: "Vandaag hebben de verkeersleiders de toestemming gekregen om opnieuw sneller het baangebruik te veranderen in functie van de oude windnormen."

Als wij spreken over oude en nieuwe windnormen, dan gaat het over de normen die werden gehanteerd voor of na 19 september 2013. Ik herinner ook aan de discussie toentertijd. U ondergroef toen eigenlijk uw eigen stelling door krampachtig in de commissie te verdedigen dat zeker niet werd getornd aan de veiligheid. Minister-president Peeters heeft er duidelijk op gewezen dat de nieuwe windnormen, die blijkbaar nu niet meer van toepassing zijn...

14.08 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Er zijn geen nieuwe windnormen, stop met dat te zeggen! Het is 7 knopen. C'est 7. Je ne sais comment le dire. Sinds 2005 is dit onveranderd gebleven; het gaat om 7 knopen.

La norme de 12 est destinée à changer plus rapidement de piste. Auparavant, même en cas de vent arrière de 13, ne fût-ce que sur quelques secondes, ne fût-ce qu'une rafale, on ne changeait pas de piste; à présent, on change. Nous sommes plus sûrs qu'avant. Les 12 ne sont pas à comparer avec les 7.

Quand pourrez-vous intégrer cette notion? Je sais que ce n'est pas facile.

Dat vraagt een kleine intellectuele inspanning die u blijkbaar niet kunt leveren. Wanneer zult u dit begrijpen?

14.09 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, enerzijds, is het duidelijk dat u niet op dezelfde golflengte zit van uw eigen coalitiepartner CD&V wanneer het gaat over de toepassing van de windnormen. Anderzijds meen ik toch dat, als er wordt gecommuniceerd, ook door Belgocontrol, het beleid zoals u het in oktober hebt verdedigd in de commissie, wordt ondergraven.

Ten slotte, u maakt ook geen gewag van de reactie vanuit de sector, meer specifiek van de Belgian Cockpit Association. Zij stellen zeer pertinent dat wat u toen verklaarde en waarover u nu doet alsof er geen vuiltje aan de lucht is, voldoende elementen bevat om heel uw discours, als zou er niet worden getornd aan de veiligheid, te ontkrachten.

14.10 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Geef mij een voorbeeld? U kunt dat niet!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.37 uur.

La réunion publique de commission est levée à 12.37 heures.