

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

du

MERCREDI 19 MARS 2014

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 19 MAART 2014

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.26 uur en voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.
La séance est ouverte à 14.26 heures et présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

01 Question 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 "la détention du certificat d'aptitude professionnelle par les conducteurs de véhicules communaux" (n° 22142)

01 Vraag 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 verplichting voor bestuurders van gemeentevoertuigen om houder te zijn van een getuigschrift van vakbekwaamheid" (nr. 22142)

01.01 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, conformément à l'arrêté royal du 4 mai 2007, les conducteurs professionnels détenteurs d'un permis de conduire des groupes C et D doivent être reconnus aptes professionnellement. Cette aptitude professionnelle est valable cinq ans, mais il est possible de la prolonger moyennant une formation d'une durée totale de 35 heures dans un centre agréé.

Comme on le sait par ailleurs, les personnes qui étaient titulaires d'un permis délivré avant le 10 septembre 2009 ont jusqu'au 10 septembre 2016 pour suivre cette formation et présenter ainsi le certificat d'aptitude professionnelle.

Ma question porte précisément sur les dispenses prévues.

Les conducteurs de véhicules communaux peuvent-ils être dispensés de l'aptitude professionnelle conformément à l'article 4 de l'arrêté royal et, en particulier, l'alinéa 6: "les conducteurs des véhicules ou combinaison de véhicules utilisés pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de son métier et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur"? Pouvez-vous, le cas échéant, me confirmer cette information?

Par ailleurs, dans le cas des ouvriers communaux, la notion de l'activité principale est difficilement appréciable compte tenu de leur polyvalence. Disposez-vous d'un pourcentage ou d'une proportion qui sera utilisée par les services d'inspection pour évaluer cette notion?

Qu'en est-il des chauffeurs de car effectuant les transports scolaires pour le compte de la commune uniquement?

Qu'en est-il de l'ouvrier qui conduit le car de façon exceptionnelle, à savoir le conduire au contrôle technique ou en dépannage pour un transport communal?

Qu'en est-il d'une personne qui est actuellement détentrice d'un permis C ou D mais n'en a pas l'usage dans le cadre de sa profession et qui prend de manière occasionnelle (3 à 4 fois par an) un bus communal pour le transport de personnes ou de matériel pour son association culturelle ou autre? Pourra-t-elle bénéficier de

l'exemption?

01.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, chère collègue, le législateur européen a rédigé la dispense prévue dans la directive 2003/59 de manière à ce que son champ d'application soit large. Reprise à l'article 4 de l'arrêté royal du 4 mai 2007, cette dispense indique que l'exigence d'aptitude professionnelle n'est pas d'application aux conducteurs de véhicules ou combinaison de véhicules utilisés pour le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de son métier à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur.

La dispense est donc appliquée si les conditions cumulatives suivantes sont remplies:

1. Le transport de matériel, d'équipement ou de machines destinés au conducteur dans l'exercice de son métier. Elle n'est donc pas applicable aux conducteurs de véhicules du groupe D affectés au transport de passagers.
2. L'activité de conduite ne constitue pas l'activité principale du conducteur.

Le transport de matériel effectué par un ouvrier communal vers un chantier de voirie ou autre, auquel il prend part entre dans le champ d'application de la dispense. Cet ouvrier communal ne doit donc pas être titulaire de l'aptitude professionnelle.

Dans le cas des ouvriers communaux chargés du déneigement, de l'épandage ou du nettoyage, on considère que l'activité principale est respectivement ce déneigement, cet épandage ou ce nettoyage et que le véhicule utilisé ainsi que le matériel qu'il transporte sont destinés à l'exercice de sa profession par le conducteur. La dispense est donc applicable.

Les ouvriers amenés à conduire un car de transport scolaire au contrôle technique sont dispensés.

Ceux qui sont chargés du dépannage peuvent bénéficier de la dispense s'ils transportent le véhicule vers un garage où seront réalisées les réparations requises.

Si une personne utilise un véhicule communal pour transporter du matériel qui lui est destiné dans le cadre d'une association culturelle, la dispense est d'application. Dès qu'il s'agit du transport de personnes, cette dispense ne peut pas être appliquée.

Quant à la dispense prévue à l'article 4, § 1, 5° de cet arrêté, elle exige que deux conditions soient remplies: il doit s'agir d'un transport non commercial et dans un but privé. La condition de transport non commercial pourrait bien sûr concerner les activités de transport accomplies dans le cadre des activités d'un ouvrier communal puisque celles-ci ressortissent à une autorité publique, non commerciale par nature. Par contre, la condition cumulative du but privé est une condition supplémentaire découlant directement de la directive.

La dispense d'aptitude professionnelle doit s'analyser au regard de son bénéficiaire, le conducteur, et non de son employeur. Ainsi, le but privé de la dispense prévue au 5° est celui du conducteur, à savoir un but qui ressortit à sa vie privée.

Par définition, les buts poursuivis dans le cadre d'une profession ne peuvent pas être considérés comme des buts privés. Cela exclut donc l'application de la dispense prévue à l'article 4, § 1^{er}, 5° aux ouvriers communaux.

Cette dispense – article 2, F de la directive – a été rédigée de manière très restrictive par le législateur européen qui a ainsi voulu limiter au maximum son champ d'application.

01.03 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. Il était assez difficile de savoir qui devait aller en formation ou pas au sein des communes mais votre réponse permettra de tirer tout cela au clair.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 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 "het rijbewijs voor landbouwtractoren"

(nr. 22182)

02 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 "le permis de conduire pour tracteurs agricoles" (n° 22182)

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, in de commissie voor de Infrastructuur zijn al vele vragen over de invoering van de landbouwkentekenplaat gesteld.

Op 8 januari 2014 deelde u mede dat een koninklijk besluit op komst was dat een deel van de landbouwtractoren van de periodieke keuring zou vrijstellen. Het gaat om tractoren waarvan de maximum toegelaten massa minder dan 3 500 kg bedraagt, die uitsluitend voor professioneel gebruik of privégebruik in de land-, tuin- of bosbouw dan wel in de visteelt zijn bestemd en die door wegbeheerders en hun aannemers voor het onderhoud van de omgeving van de wegen worden gebruikt. Bovendien zei u dat voor tractoren die meer dan 25 jaar oud zijn, de mogelijkheid bestaat om de O-plaat te gebruiken en zodoende eveneens van de periodieke keuring te worden vrijgesteld.

Het koninklijk besluit zal in belangrijke mate tegemoetkomen aan de bekommernis van de hobbygebruikers, die vrezen dat zij door de invoering van de landbouwkentekenplaat voortaan naar de (...) moeten.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb het voorgaande niet in mijn vraag opgenomen, maar kunt u mij eventueel een stand van zaken geven omtrent dit koninklijk besluit dat, zoals u eerder vermeldde, in het eerste kwartaal van 2014 werd verwacht?

Behalve de bekommernis om de periodieke keuring heerst bij de hobbyboeren ook onduidelijkheid over de benodigde rijbewijscategorie. Ook over het besturen van landbouwtractoren die niet voor landbouwdoeleinden worden gebruikt, bestaat verwarring.

Mijnheer de staatssecretaris, u stelde in de commissie van 8 mei 2013 dat de gebruikers van landbouwtractoren die niet kunnen genieten van de uitzondering op het betalen van accijnzen, over een rijbewijs C zullen moeten beschikken. In de bepalingen van het koninklijk besluit inzake het rijbewijs van 1998 is de categorie van het rijbewijs echter niet aan de kentekenplaat maar wel aan de voertuigcategorie, de geboortedatum en de maximumsnelheid verbonden.

Aldus ontslaat artikel 4, 12° de bestuurder die vóór oktober 1982 is geboren, van voertuigen van categorie G en van voertuigen van traag vervoer, van de verplichting om over een rijbewijs te beschikken. Voertuigen van categorie G zijn land- en bosbouwtrekkers en hun aanhangwagens, evenals de voertuigen die als landbouwmaterieel, landbouwmotor of maaimachine zijn ingeschreven. Traag vervoer wordt gedefinieerd als elk motorvoertuig dat een maximumsnelheid van ten hoogste 40 km per uur kan bereiken.

Wij vernemen dat in de provincie Antwerpen en in het kanton Dendermonde de politie processen-verbaal heeft uitgeschreven voor bestuurders die vóór 1982 zijn geboren en die geen rijbewijs of geen rijbewijs C hadden, conform de mogelijkheden tot vrijstelling die ik daarnet heb beschreven, alsook voor tractorbestuurders voor niet-landbouwdoeleinden.

De FOD Mobiliteit zou de hiervoor uiteengezette redenering evenwel volgen, met name dat wie vóór 1982 is geboren en over een rijbewijs B of over geen rijbewijs beschikt, met een tractor met lading toch de weg op mag, ook al is het doel niet strikt de landbouw.

Met mijn vragen zou ik graag meer duidelijkheid krijgen over de finesses van de regelgeving.

Ten eerste, over welk rijbewijs dienen bestuurders van landbouwtractoren te beschikken indien zij niet kunnen genieten van de uitzondering op het betalen van accijnzen? Is er een verschil tussen bestuurders geboren voor en na 1982? Gezien die pv's is het belangrijk dat daarover duidelijkheid komt.

Ten tweede, op welke wettelijke basis is de geldende rijbewijscategorie gestoeld?

Ten derde, wie heeft gelijk? De FOD Mobiliteit of de politie? Zijn de uitgeschreven pv's al dan niet terecht?

Ten vierde, wat zijn de implicaties van de hele regelgeving voor de hobbylandbouw? Zijn de bestaande

wettelijke bepalingen voldoende om hen te ontslaan van de verplichting om een rijbewijs C te hebben? Indien het standpunt behouden blijft dat een rijbewijs C nodig is, werkt men dan alsnog aan een oplossing voor die groep?

Ten slotte, kunt u een stand van zaken geven van het KB dat de vrijstelling van de periodieke keuring regelt voor bepaalde categorieën van landbouwtractoren?

02.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Ten eerste, de invoering van de nieuwe G-nummerplaat voor landbouwtractoren heeft geen gevolgen voor de rijbewijsreglementering. Er is dus niets veranderd op het vlak van het rijbewijs. Al wie geboren is voor 1 oktober 1982 is vrijgesteld van het rijbewijs voor het besturen van een landbouwtractor of een voertuig voor traag vervoer tot 40 kilometer per uur, ongeacht de finaliteit waarvoor hij dat voertuig gebruikt.

Ten tweede, Europa eist geen rijbewijs voor het besturen van een landbouwtractor die effectief voor landbouwdoeleinden wordt gebruikt. Daarvoor heeft België in 2006 het nationale rijbewijs G ingevoerd. Wordt een landbouwtractor niet voor landbouwdoeleinden gebruikt, dan heeft men een rijbewijs C of C+E nodig. De bovenstaande interpretatie is reeds van toepassing sinds 2006. De invoering van de G-nummerplaat heeft daaraan niets veranderd. De G-nummerplaat zal ervoor moeten zorgen dat landbouwtractoren die niet over zo'n nummerplaat beschikken gemakkelijker kunnen worden gecontroleerd op transportactiviteiten waarvoor een transportvergunning noodzakelijk is. Die zullen binnenkort ook aan de periodieke keuring onderworpen worden en op witte diesel moeten rijden.

Ten vijfde, een particulier die voor zijn hobby een tractor gebruikt voor landbouwdoeleinden zal weliswaar een gewone nummerplaat hebben, maar toch geen rijbewijs C. Ofwel is hij geboren vóór 1 oktober 1982 en moet hij geen rijbewijs hebben, ofwel is hij daarna geboren en moet hij een rijbewijs G hebben. Deze particulier zal ook niet naar de periodieke keuring moeten gaan en zal evenmin met witte diesel moeten rijden.

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

Het enige wat ik mij nog afvraag, is of wij nog wachten op een koninklijk besluit.

02.04 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Alles is rond.

02.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik was eventjes verward. Mijn vijfde vraag betrof de stand van zaken met betrekking tot het koninklijk besluit, vandaar dat ik ervan uitging dat er nog een koninklijk besluit moest komen.

02.06 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Het is een kwestie van dagen, maar ik weet niet of het al werd gepubliceerd. Ik denk dat het al is gebeurd, maar ik zal daarover inlichtingen inwinnen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 **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 "een truckverbod bij hevig winterweer" (nr. 22137)**

03 **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 "une interdiction de circulation infligée aux poids lourds en cas de conditions hivernales extrêmes" (n° 22137)**

03.01 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, vorig jaar is deze problematiek aan bod gekomen. Aan specifieke voertuigcategorieën en in het bijzonder vrachtwagens zou een truckverbod worden opgelegd. Aanleiding hiervoor vormde de bijzonder zware file van zowat 1 640 kilometer die de ochtendspits van 12 maart 2013 ernstig verstoorde.

Veel van de moeilijkheden die dag ontstonden door vrachtwagens die zich door het gladde wegdek

vastreden of in schaar gingen op de snelweg. Enkele mobiliteitsorganisaties drongen opnieuw aan op een truckverbod bij hevig winterweer. De deelnemers aan de evaluatie van het Winteractieprotocol – onder meer het Vlaams Verkeerscentrum, de federale Wegpolitie, de VAB, Touring en vertegenwoordigers van de transportsector – oordeelden daags na deze monsterfile dat een algemeen vrachtwagenverbod niet opportuun zou zijn. De Wegpolitie en het Vlaams Verkeerscentrum zouden de ongevallen analyseren om na te gaan of er andere maatregelen nodig zijn.

Mijnheer de staatssecretaris, wij hebben dit jaar gelukkig geen zware winter gehad met veel sneeuwval, maar ik meen dat het goed is voor de toekomst als een en ander toch wordt geëvalueerd. Ik heb dan ook de volgende vragen voor u.

Wat was het resultaat van die analyse? Welke bijkomende maatregelen werden er genomen? In welke mate zouden bij een truckverbod bij hevig winterweer vrachtwagens toch mogen rijden, mits de installatie van een speciaal elektronisch kettingsysteem voor de banden? Vanuit de sector zegt men mij dat met dit systeem de vrachtwagens dermate beveiligd zijn dat ze toch voldoende grip behouden op een wegdek met veel sneeuw.

03.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, zowel in het Zuiden als in het Noorden van ons land bestaat er een winteractieplan, respectievelijk "Plan neige" en "Winteractieprotocol".

Ik ben niet op de hoogte van de ongevalanalyse die door de Wegpolitie en het Vlaams Verkeerscentrum zou zijn uitgevoerd.

Concrete maatregelen die worden genomen in geval van winterse omstandigheden, behoren niet tot de algemene politie over het wegverkeer en zijn dus geen federale bevoegdheid. De bevoegde gewestministers zijn beter geplaatst om op uw vragen te antwoorden.

03.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, aangezien u geen kennis hebt van bijkomende maatregelen of van een truckverbod, ga ik ervan uit dat dit tot nu toe niet aan de orde is.

Ik zal in ieder geval ingaan op uw suggestie om daarover in de toekomst in het Vlaams Gewest de bevoegde minister aan te spreken.

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

04 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Theo Francken 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 beleid ten aanzien van oldtimer tractoren en hobbyisten" (nr. 22205)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de kentekenplaat van landbouwvoertuigen" (nr. 22526)

- de heer Theo Francken 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 beleid ten aanzien van oldtimer tractoren en hobbyisten" (nr. 22665)

- 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 impact van de nieuwe wetgeving inzake tractoren voor recreatieve gebruikers" (nr. 22768)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de invoering van de rode kentekenplaat voor landbouwtractoren" (nr. 22776)

- 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 nieuwe wetgeving op tractoren voor

recreatieve gebruikers" (nr. 22780)

04 Questions jointes de

- M. Theo Francken 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 politique relative aux tracteurs historiques et aux amateurs de tels véhicules" (n° 22205)

- M. Stefaan Van Hecke au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la plaque d'immatriculation des véhicules agricoles" (n° 22526)

- M. Theo Francken 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 politique relative aux tracteurs historiques et aux amateurs de tels véhicules" (n° 22665)

- 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 "l'incidence de la nouvelle réglementation relative aux tracteurs pour les utilisateurs récréatifs" (n° 22768)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'introduction de la plaque d'immatriculation rouge pour les tracteurs agricoles" (n° 22776)

- 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 nouvelle réglementation relative aux tracteurs pour les utilisateurs récréatifs" (n° 22780)

De **voorzitter**: De heer Francken is niet aanwezig. Zijn vraag nr. 22205 vervalt.

04.01 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb al eens vragen gesteld over het misbruik van rode diesel en over het feit dat tractoren worden ingezet voor grondverzet voor aannemingswerken. Samen met uw collega Geens hebt u toen maatregelen genomen om een en ander beter te reglementeren. Mijn vraag gaat daar dieper op in, omdat ik signalen krijg – u zult het ook al gemerkt hebben – dat, ook al zijn de nieuwe kentekenplaten goed zichtbaar in het verkeer, de platen nog steeds worden gebruikt voor tractoren die nog voor grondverzet worden ingezet. Het publiek begrijpt niet goed hoe men voor dergelijke tractoren toch nog aan de speciale kentekenplaten kan geraken.

Ik heb wat opzoekingswerk gedaan om te leren wat de procedure is bij de FOD Financiën. Er moet een ingewikkelde procedure worden gevolgd om de toestemming te krijgen om een dergelijke nummerplaat te gebruiken en de voordelen daarvan te mogen genieten. Indien de voertuigen zijn ingeschreven met een rode kentekenplaat, mogen ze de van accijns vrijgestelde rode gasolie gebruiken. Wie houder is van een vergunning van Financiën en activiteiten wenst uit te oefenen die niet verbonden zijn aan een landbouwexploitatie, mag het voordeel van de rode gasolie en van de rode kentekenplaat behouden, maar zal in dat geval de bijkomende accijnzen voor dat vervoer moeten betalen. Dan bedraagt de aanvullende accijns momenteel 21 euro per duizend liter. Wanneer de regelgeving op de technische keuring echter zal zijn gewijzigd en alle tractoren die voor andere doeleinden dan land- en tuinbouw worden gebruikt, onderworpen zullen zijn aan de periodieke technische controle, zal de te betalen aanvullende accijns volgens het momenteel van kracht zijnde tarief 427 euro per duizend liter bedragen.

Mijnheer de staatssecretaris, ten eerste, welke criteria worden eigenlijk gehanteerd voor de toekenning van een vergunning?

Ten tweede, wie controleert of de aanvragen aan alle voorwaarden voldoen? Hoe gebeurt de controle?

Ten derde, wie houder is van een vergunning van Financiën en activiteiten wenst uit te oefenen die niet verbonden zijn aan een landbouwexploitatie, meer bepaald het ongeregeld vervoer voor rekening van derden, mag het voordeel van de rode gasolie en van de rode kentekenplaat behouden, maar zal in dat geval de bijkomende accijnzen voor het vervoer moeten betalen. Is het door die regelgeving mogelijk dat ook derden, en meer bepaald loonbedrijven, volop gebruikmaken van de fiscale vrijstelling? Welke bijkomende criteria worden hierbij gehanteerd?

Ten vierde, waar kunnen eventuele klachten met betrekking tot het gebruik of misbruik van de rode kentekenplaat worden ingediend?

04.02 David Geerts (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, deze vraag ligt een beetje in het verlengde van de vraag die collega Van den Bergh reeds heeft gesteld. Er blijft discussie over de interpretatie met betrekking tot de nieuwe landbouwnummerplaat. Voor alle duidelijkheid, ik meen dat u een goede maatregel hebt genomen om onder andere de deloyale concurrentie binnen de sector van de afbraakwerken tegen te gaan. Laat er dus geen misverstand over bestaan dat het een goede maatregel is. Op het terrein zijn er nu echter gevolgen, waardoor er enige onzekerheid ontstaat voor personen die een tractor gebruiken voor recreatieve doeleinden.

U hebt al een aantal vragen beantwoord aan collega Van den Bergh, maar ik wil mijn vragen hier toch expliciet stellen. In mijn schriftelijke vraag heb ik het voorbeeld aangehaald van iemand die paardrijdt als hobby en een weide heeft op twee kilometer van zijn huis. Bij navraag bij de verzekeringsagent bleek dat die persoon zich specifiek moest aanmelden als landbouwer en een landbouwactiviteit moest uitoefenen om erkend te worden als landbouwer, omdat hij anders geen specifieke plaat kon krijgen. Zonder die erkenning moet hij echter een rijbewijs C halen, omdat hij anders met de tractor niet op de openbare weg mag. De discussie over rode of witte diesel was niet van belang voor die persoon, aangezien hij slechts een beperkt aantal kilometers aflegt.

Mijnheer de staatssecretaris, vandaag bestaat er op het terrein, ook bij verzekeringsagenten en anderen die in principe personen moeten helpen en correct moeten informeren, onzekerheid en onduidelijkheid omtrent de wetgeving. Ik hoop dat u hier eens duidelijk kunt stellen wat nu de correcte interpretatie is. U hebt zopas aan collega Van den Bergh gezegd dat voor particulieren een gewoon rijbewijs volstaat, mits ze geboren zijn voor 1982. Ze mogen dan ook met rode diesel rijden. Kunt u dat hier herhalen?

Wat de communicatie betreft, kunt u duidelijke richtlijnen geven voor de sector?

04.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag gaat over dezelfde problematiek. Ik zal niet in herhaling vallen, maar mij beperken tot mijn aanvullende vragen.

Liepen er ook bij uw administratie of kabinet vragen en klachten binnen over misbruik van de rode kentekenplaat?

U had aangekondigd dat Financiën moest definiëren wat precies moet worden begrepen onder transportactiviteiten die door een landbouwer kunnen worden uitgevoerd. Is dat intussen gebeurd?

Op welke manier houdt men rekening met de categorie van de hobbyboeren en de liefhebbers?

04.04 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, het koninklijk besluit van 7 mei 2013 inzake de inschrijving van land- of bosbouwtrekkers zorgde voor de invoering van de rode G-kentekenplaat voor land- en bosbouwtrekkers. Er geldt een bijzondere vrijstelling van accijnzen. Wie die vrijstelling niet langer heeft, moet zijn G-kentekenplaat inleveren.

Mijnheer de staatssecretaris, het koninklijk besluit omschrijft een land- of bosbouwtrekker als "elk motorvoertuig op wielen of rupsbanden met ten minste twee assen en een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van minder dan 6 kilometer per uur".

Men heeft het ook over de doelstellingen ervan. Het gaat ofwel over het gebruik voor "tractiedoeleinden", ofwel voor het "trekken, duwen, dragen of in beweging brengen van bepaalde verwisselbare uitrustingsstukken die voor gebruik in de land- of bosbouw zijn bestemd", ofwel voor "het trekken van aanhangwagens voor de land- of bosbouw".

Mijnheer de staatssecretaris, het koninklijk besluit trad in werking op 1 juni 2013, maar er werden enkele overgangsmaatregelen vastgelegd afhankelijk van de eerste datum van inschrijving.

Ik heb u reeds op 8 januari van dit jaar gevraagd naar de evaluatie van het koninklijk besluit. U stelde toen: "De voorbije jaren kan men een toename vaststellen van het gebruik van landbouwtractoren op de openbare weg buiten de landbouwcontext, waarvoor zij nochtans bedoeld zijn, en wel vooral in de bouwsector. Dat alsmaar intensievere gebruik veroorzaakt problemen op het vlak van verkeersveiligheid en heeft bovendien

een impact op de concurrentie ten opzichte van de transportsector, omdat verschillende reglementeringen van toepassing zijn op landbouwtractoren, vooral wat accijnzen op diesel betreft, alsook wat de periodieke technische keuring en de tachograaf betreft. Daarom werden de volgende maatregelen genomen: inschrijving met een nummerplaat G gereserveerd voor landbouwtractoren die door landbouwers worden gebruikt, teneinde de controle op die voertuigen te verbeteren; de periodieke technische keuring van landbouwtractoren die niet exclusief voor landbouwdoeleinden worden gebruikt, en het gebruik van witte diesel voor niet-landbouwactiviteiten. De laatste twee 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."

Mijnheer de staatssecretaris, sinds de invoering van de nieuwe reglementering is er nogal wat onduidelijkheid en zijn er ook klachten, vooral van gebruikers van dergelijke tractoren zoals hobbyboeren, paardenhouders of verzamelaars van oude tractoren. Ook al leggen zij minder kilometers af, ze kunnen beboet worden wanneer zij met rode diesel rijden. De vraag rijst in hoeverre zij moeten voldoen aan voorwaarden zoals het rijbewijs C, de technische keuring en de rijtaks, waar natuurlijk ook een prijskaartje aan vasthangt.

Daarom had ik graag van u vernomen in hoeverre u rekening zult houden met de gevolgen van de nieuwe wetgeving voor recreatieve gebruikers van tractoren en in hoeverre een soort oldtimerstatuut voor tractoren moet overwogen worden, zoals dat bestaat voor personenwagens en militaire voertuigen. Ik kijk uit naar uw antwoord.

04.05 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Het beoogde doel van de nieuwe nummerplaat is de strijd tegen de oneerlijke concurrentie met de wegvervoerders aan te gaan. Immers, bepaalde bedrijven gebruiken tractoren voor activiteiten die geen verband houden met de landbouw, de tuinbouw, de bosbouw of de visteelt. Die bedrijven maken een oneigenlijk gebruik van tractoren.

Wat de periodieke technische controle van de tractoren betreft, verandert er niets, behalve voor tractoren die een oneerlijke concurrentie voeren met de wegvervoerders. De regel is dus dat tractoren vrijgesteld blijven van de periodieke technische controle, behalve de tractoren met 3,5 ton maximaal toegestane massa die gebruikt worden voor activiteiten die vreemd zijn aan de landbouw, de tuinbouw, de bosbouw of de visteelt, zowel in een professioneel als niet-professioneel kader, en behalve de tractoren die toebehoren aan de wegbeheerder of een onderaannemer van de wegbeheerder wanneer ze ingezet worden voor het onderhoud van de wegranden of wanneer zij in de winter ingezet worden om sneeuw te ruimen of zout te verspreiden.

De tractoren die wel onderworpen zijn aan de technische controle, zullen witte brandstof dienen te gebruiken, met een belasting van 427 euro per 1000 liter. Voor de andere geldt een verlaagd accijnstarief.

De vraag naar het aantal particuliere tractoreigenaars kan ik niet beantwoorden. Er zijn op het ogenblik 180 000 landbouwtractoren ingeschreven. Sinds de invoering van de nieuwe G-nummerplaat op 1 juni 2013 zijn er 10 000 landbouwtractoren ingeschreven of opnieuw ingeschreven.

Wat het rijbewijs betreft, is er niets veranderd sinds de invoering van het rijbewijs G in 2006. Personen die geboren zijn voor 1 oktober 1982 hoeven niet over zo'n rijbewijs te beschikken om met een tractor te rijden. Voor de andere personen geldt dat het rijbewijs G alleen mag worden gebruikt voor de uitoefening van landbouw- en bosbouwactiviteiten. Wanneer de tractor wordt gebruikt voor andere doeleinden, is, afhankelijk van de massa van de tractor, het rijbewijs B, B+E, C of C+E vereist.

04.06 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de staatssecretaris, ik wacht nog op de antwoorden op mijn vragen. Ik heb de indruk dat niet al mijn vragen zijn beantwoord.

04.07 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Kunt u zeggen of er onduidelijkheid bestaat over de impact? Nee. Hebt u een idee hoeveel particuliere tractoren er zijn? Nee.

04.08 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Dat zijn mijn vragen niet.

04.09 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Welke criteria hanteert u voor het toekennen van een vergunning? Daarop heb ik geantwoord.

Wie controleert of de aanvrager aan alle voorwaarden voldoet? Daar heb ik ook op geantwoord. Dat is de verantwoordelijkheid van de politie.

Wanneer het gaat over personen die houder zijn van een vergunning van Financiën en die activiteiten wensen uit te oefenen die niet verbonden zijn aan een landbouwexploitatie, moeten de medewerkers van Financiën controleren of er al dan niet accijnzen betaald moeten worden.

Waar kunnen eventuele klachten over misbruik van een rode kentekenplaat worden ingediend? Hier geldt hetzelfde als voor andere kentekenplaten, dus bij de DIV of bij de politie. Het gaat om dezelfde diensten.

04.10 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Als de controle door de politie moet gebeuren, vraag ik mij wel af of de politie wel over voldoende informatie beschikt om echt controles uit te voeren.

04.11 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Het departement Mobiliteit kan ook controles uitvoeren. Laten we eerlijk zijn, er zijn op onze wegen meer politieagenten aanwezig dan ambtenaren van het departement Mobiliteit. De ambtenaren van het departement Mobiliteit zijn heel erg efficiënt, maar er zijn er veel minder dan politieagenten.

04.12 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Zij kunnen uiteraard de nummerplaten controleren, maar de controle op het al dan niet terecht aanvragen van een dergelijke nummerplaat kan moeilijk door de politie gebeuren.

04.13 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Zij hebben alle basisgegevens. Vroeger hadden zij zelfs geen inlichtingen over de nummerplaat zelf.

Er verandert eigenlijk niets aan de regels, behalve dan voor de autokeuring. De nummerplaat zelf maakt de controles echter gemakkelijker. Als een tractor een rode nummerplaat heeft, dan is er mogelijk sprake van een probleem. Vroeger was er niets.

04.14 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Het is uiteraard een verbetering.

04.15 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Het is een verbetering. De problemen met de controles blijven net zo moeilijk, maar er wordt een nieuw element zichtbaar gemaakt voor de politie, de medewerkers van de DIV en de Douane. Als de Douane controles uitvoert op het gebruik van witte of rode diesel, kan die door de nummerplaat gemakkelijker bepalen welk voertuig ze al dan niet moet controleren.

04.16 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Ik hoop dat ook de politie op een regelmatige wijze en goed georganiseerd de nodige controles zal uitvoeren.

04.17 Staatssecretaris Melchior Wathelet: U hebt ter zake volledig gelijk. Na verloop van tijd moet dat alles ook worden geëvalueerd.

04.18 David Geerts (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik ga volledig akkoord met wat u zegt over deloyale concurrentie. Ik heb dat ook in mijn inleiding gezegd.

Wat de communicatie betreft, verandert er eigenlijk niets voor iemand van, bijvoorbeeld, dertig jaar die een tractor gebruikt om zijn paard te verplaatsen en daarvoor op de openbare weg rijdt. Hij mag dat blijven doen met een rijbewijs B en moet niet zijn ingeschreven als landbouwer in bijberoep. Die conclusie klopt?

04.19 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Ja.

04.20 David Geerts (sp.a): Op het terrein krijgen wij daarover echter zeer veel vragen. U moet daarover dus zeer duidelijk communiceren, zodat de wijdverspreide onduidelijkheid op het terrein verdwijnt.

04.21 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Zowel de landbouw- als de constructiesector heeft hierover nochtans op een zeer positieve manier gecommuniceerd. Blijkbaar is dat nog niet genoeg.

04.22 David Geerts (sp.a): U had het over 180 000 gekende landbouwtractoren en daarvan blijven er maar 10 000 over. Een zeer grote groep gebruikt de tractor maar sporadisch en is niet bij een sectororganisatie

aangesloten. Hobbylandbouwers oefenen hun hobby uit op zichzelf en dat zorgt voor een probleem met de wetgeving.

04.23 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Wij moeten ook eerlijk zijn: het is niet met hen dat wij problemen van oneerlijke concurrentie hebben. Als het doel, namelijk het wegwerken van de oneerlijke concurrentie, is gehaald, dan is voor mij de opzet geslaagd. Wij zeggen eigenlijk hetzelfde.

04.24 **David Geerts** (sp.a): Het gaat gewoon over personen die ongerust zijn en die volledig in orde willen zijn. Zij hebben geen problemen met de strijd tegen de deloyale concurrentie.

04.25 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor de verduidelijkingen, nog meer in de antwoorden op de bijkomende vragen, want in uw eerste antwoord stelde u niet letterlijk dat het gebruik van een tractor door een hobbyboer, een paardenhouder of een verzamelaar van oldtimertractoren daar niet onder valt. Uit uw bijkomende toelichting kan ik toch afleiden dat de verstrengde reglementering inzake het gebruik van witte diesel, de keuring, de rijtaksen en het rijbewijs C niet geldt voor die categorie. Ik hoop in elk geval dat de communicatie ook tot bij die personen geraakt, omdat zij toch wel redelijk verontrust waren.

Ik ben in elk geval blij te kunnen vaststellen dat u met de regelgeving vooral de oneerlijke concurrentie wil aanpakken en dat kan alleen maar toegejuicht worden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 **Question 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 permis de conduire de catégorie G" (n° 22221)**

05 **Vraag 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 "het rijbewijs G" (nr. 22221)**

05.01 **Valérie Warzée-Caverenne** (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, depuis le 15 septembre 2006, un permis de conduire spécifique est exigé pour la conduite des tracteurs agricoles et forestiers et du matériel mobile agricole. Il s'agit du permis de conduire catégorie G. Cette catégorie comprend les tracteurs agricoles et forestiers et leurs remorques ainsi que les véhicules immatriculés comme matériel agricole, motoculteur ou moissonneuse.

Toutefois, les conducteurs nés avant le 1^{er} octobre 1982 ne doivent être titulaires d'aucun permis de conduire pour conduire les véhicules de la catégorie G, de même que les conducteurs qui ne sont pas inscrits dans le registre de la population, dans le registre des étrangers ou dans le registre d'attente d'une commune belge.

La brochure éditée par le SPF Mobilité relative au permis de conduire pour les tracteurs agricoles précise que le permis de conduire de catégorie G ne peut être utilisé que pour la conduite des véhicules inscrits en tant que tracteur agricole et forestier et utilisés à des fins agricoles et forestières. Si le tracteur agricole ou forestier n'est pas utilisé dans le cadre de l'exploitation agricole ou forestière, le conducteur doit être titulaire d'un permis de conduire B, B+E, C1, C1+E, C ou C+E, selon la masse maximale autorisée du tracteur ou de l'ensemble.

Monsieur le secrétaire d'État, confirmez-vous ces informations? Un agriculteur né avant le 1^{er} octobre 1982 qui effectue pour une société agissant pour le compte de tiers et avec le matériel de cette société des services de transport est-il exonéré de permis? Si tel n'est pas le cas, n'y a-t-il pas une discordance avec l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire qui, en son article 4, 12°, dispense de l'obligation d'être titulaire et porteur d'un permis de conduire?

Comment interpréter la notion de "véhicules lents"? En effet, le tracteur et sa remorque n'entrent-ils pas par nature dans cette catégorie? Cet arrêté ne prévoit-il dès lors pas une forme d'exonération à l'interprétation du SPF Mobilité?

Est-il imaginable d'exiger d'un agriculteur pensionné qui effectue quelques services de transport en dehors

d'une exploitation agricole et forestière à proprement parler d'entreprendre les démarches pour obtenir par exemple un permis de conduire de catégorie C? À quelle sanction s'expose-t-il s'il n'est pas en possession de ce permis?

05.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Ces tracteurs nous auront bien occupés!

Madame, les informations que vous avez mentionnées sont correctes.

Toutes les personnes nées avant le 1^{er} octobre 1982 ne doivent pas avoir de permis du tout pour la conduite d'un tracteur agricole ou d'un véhicule lent jusqu'à la vitesse de 40 km/h. Les circonstances dans lesquelles le tracteur agricole est utilisé n'ont pas d'importance, qu'il s'agisse de fins agricoles ou de transport routier.

Les choses ont changé pour ceux qui sont nés après le 1^{er} octobre 1982. Pour ces personnes, un permis de conduire est toujours obligatoire, soit un permis G, uniquement dans le cadre de l'exploitation agricole ou forestière, soit un permis B ou C, selon la masse du tracteur, si le véhicule n'est pas utilisé dans le cadre d'une exploitation agricole ou forestière. Ceci vaut également pour la conduite d'un véhicule lent. Rien n'a changé par rapport à cela.

Quant à l'exemple de l'agriculteur pensionné, ce dernier étant supposé être né avant cette date, il n'a donc pas besoin d'un permis pour effectuer d'autres services de transport!

05.03 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie beaucoup pour cette réponse très claire.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de Mme Christiane Vienne 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 restrictions de hauteur prévues par l'article 46.3 du code de la route" (n° 22307)

06 Vraag van mevrouw Christiane Vienne 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 maximale hoogte zoals bepaald in artikel 46.3 van het verkeersreglement" (nr. 22307)

06.01 Christiane Vienne (PS): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, je voulais vous faire part d'une situation problématique en ce qui concerne les restrictions de hauteur prévues par l'article 46.3 du Code de la route qui stipule que "la hauteur d'un véhicule chargé ne peut dépasser 4 mètres".

Si je me tourne vers vous, c'est que plusieurs sociétés de transport de lin m'ont interpellée pour se plaindre du manque à gagner que représente la stricte application d'une telle balise pour eux, alors même qu'il était auparavant toléré pour ces transporteurs de dépasser ce seuil des 4 mètres.

En effet, de par la nature spécifique du transport de lin, ils se voient contraints, afin de respecter la législation, de "sous-charger" leurs véhicules et donc de procéder à des voyages supplémentaires. Une telle situation, qui ne se rencontre pas qu'au niveau du transport de lin mais également pour d'autres types de céréales, n'est, à terme, pas tenable, tant d'un point de vue de rentabilité économique, à cause du surcoût engendré au niveau du carburant par exemple, que d'un point de vue environnemental.

Afin de préserver l'attractivité de la filière céréalière en général et du lin en particulier, lesquelles sont pourvoyeuses d'emploi, et de promouvoir une saine concurrence entre tous les acteurs du secteur du transport et d'appliquer une législation qui, tout en garantissant la sécurité des usagers, se veut en faveur de la préservation de notre environnement, ne serait-il pas judicieux de réinstaurer une forme de tolérance envers ces transporteurs, qui ne sont actifs que quelques mois par an, en leur accordant par exemple une licence spécifique, voire de supprimer purement et simplement cette restriction, comme c'est le cas en France?

06.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, madame Vienne, le Code de la route limite effectivement à 4 mètres la hauteur maximale des véhicules en charge. Il s'agit de la hauteur

maximale autorisée en trafic international par la directive 96/53 du Conseil fixant pour certains véhicules routiers circulant dans l'Union les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international.

Bien que cette directive prévoie la possibilité de dérogation à cette hauteur maximale en trafic intérieur, les Régions, gestionnaires de voiries, sollicitées à diverses reprises à ce sujet, n'ont toujours pas signifié qu'une dérogation à la hauteur des 4 mètres était envisageable et ce, principalement en raison de l'existence d'infrastructures d'une hauteur tolérée de 4 mètres et des risques que cela engendrerait pour la sécurité routière.

Une telle adaptation n'est donc, semble-t-il, pas immédiatement à l'ordre du jour dans notre pays s'agissant d'une question qui ne peut être tranchée favorablement sans l'accord des Régions.

Les dérogations en hauteur ne sont permises que sur autorisation pour le transport exceptionnel, c'est-à-dire pour le transport de charges indivisibles sur un itinéraire spécifique et prédéfini.

06.03 **Christiane Vienne** (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie vivement.

Je vais renvoyer la question à la Région.

06.04 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Il est vrai qu'une telle dérogation pourrait avoir du sens.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

07 Questions jointes de

- **M. David Clarinval** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les écoles de pilotage de drones ou aéronefs ultralégers motorisés et la législation liée à cette matière" (n° 22342)
- **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 "l'élaboration d'un arrêté royal relatif à l'utilisation de drones" (n° 22361)
- **M. Éric Thiébaud** à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "l'adoption d'un cadre réglementaire pour l'utilisation de drones civils dans notre espace aérien" (n° 22620)

07 Samengevoegde vragen van

- de heer **David Clarinval** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "vliegscholen voor het leren besturen van drones of gemotoriseerde ultralichte vliegtuigjes en de wetgeving dienaangaande" (nr. 22342)
- 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 "het opstellen van een koninklijk besluit inzake het gebruik van drones" (nr. 22361)
- de heer **Éric Thiébaud** aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "de goedkeuring van een wetgevend kader voor het gebruik van drones voor civiele doeleinden in ons luchtruim" (nr. 22620)

07.01 **David Clarinval** (MR): Madame la présidente, Mme Warzée-Caverenne m'a dit accepter la réponse en commun pour sa question touchant au même sujet.

Monsieur le secrétaire d'État, d'après la direction générale Transport Aérien, en Belgique et en Europe, l'utilisation de drones à des fins commerciales est interdite. D'une part, parce qu'il y a des zones stratégiques en Belgique dont l'espace aérien ne peut être survolé par des compagnies privées et, d'autre part, parce que la protection de la vie privée n'autorise pas le survol des habitations.

Il s'avère néanmoins que, depuis quelque temps, malgré l'absence de législation précise en la matière, voient le jour en Belgique des entreprises commerciales proposant leurs services de survol de territoires par

des drones.

Tel est le cas d'un habitant de ma région qui souhaite concrétiser un projet d'école de pilotage de drones. Cette personne a récemment fait part de son projet à un conseiller de votre cabinet et s'est vu informer qu'un projet d'arrêté concernant les aéronefs télépilotes était en cours d'élaboration, mais qu'il était difficile d'en connaître la teneur tant qu'il n'était pas définitivement adopté.

Il s'est également vu informer que s'il était possible d'envisager, dans un futur plus ou moins proche, que des entreprises soient exemptées de l'interdiction d'utiliser des drones, il se pourrait que des demandes d'autorisation pour des vols de test puissent être émises.

Monsieur le secrétaire d'État, confirmez-vous ces informations?

Pouvez-vous m'apporter des précisions quant à l'état d'avancement de l'élaboration de ce projet d'arrêté?

Une commune peut-elle délivrer des autorisations de vol de drones en cas de demande?

07.02 Melchior Wathelet, Madame la présidente, cher collègue, contrairement à ce qui a été avancé dans l'une des questions, la législation sur la protection de la vie privée touche uniquement à la gestion des données à caractère personnel et ne s'intéresse pas à la façon dont ces données sont collectées. La législation existante ne permet pas d'opérer avec des drones, puisque ceux-ci n'ont pas de certificat de navigabilité ni d'immatriculation dans le registre matricule aéronautique. Les conditions d'accès à l'espace aérien n'étant pas remplies, ils ne peuvent pas opérer.

L'État peut donner une exemption, mais ceci n'est possible que pour des missions de test, de recherche et de formation, uniquement à très basse altitude, et en dehors de l'espace aérien contrôlé. L'État a développé un projet d'arrêté royal afin de pallier ce problème. Le projet est en cours de finalisation avec les prestataires de services de navigation aéronautique. Un texte législatif de base qui admet un minimum, c'est-à-dire des vols en dessous de 200 pieds (environ 60 mètres), à portée visuelle et uniquement en espace aérien non contrôlé, constituerait déjà un premier pas en avant dans le développement d'une expertise nationale en matière de coordination entre les divers intervenants. Ceci ne suffit évidemment pas pour favoriser toutes les applications déjà à disposition aujourd'hui. Celles-ci feront l'objet d'une seconde phase de négociation qui sera basée sur l'expérience acquise sous ce premier cadre; ceci aura lieu sous la prochaine législature.

Le projet d'arrêté royal prévoit les modalités pour l'établissement des écoles de formation de télépilote et une procédure pour agréer ces écoles en question. Ledit projet tient également compte de la législation en matière de protection de la vie privée. Dès l'application de l'arrêté royal, le secteur pourra prendre connaissance du parcours à suivre. Les télépilotes ont besoin d'une licence afin de pouvoir opérer un aéronef télépilote. La procédure prévoit une partie théorique, une partie pratique et un examen.

07.03 David Clarinval (MR): Monsieur le secrétaire d'État, avez-vous une idée de la date à laquelle l'arrêté royal pourra paraître?

07.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Je crois savoir que l'objectif est de l'envoyer dans les deux semaines aux Régions.

07.05 David Clarinval (MR): Une concertation doit-elle avoir lieu avec les Régions?

07.06 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Nous devons en informer les Régions.

07.07 David Clarinval (MR): Pensez-vous que l'arrêté sera d'application avant les élections?

07.08 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Het zal kort zijn.

07.09 David Clarinval (MR): Il faudra donc encore plusieurs mois.

07.10 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Par la suite, cela pourra se faire dans le cadre des affaires courantes. Mais lorsque le texte aura été envoyé aux Régions, qu'il sera disponible, etc., nous pourrons nous réjouir car chacun saura ce qu'il en est et pourra se préparer.

07.11 David Clarinval (MR): Je suis content d'apprendre que vous faites le forcing pour que le texte puisse

aboutir le plus vite possible. En effet, il est très important que l'on puisse arriver à un résultat dans ce domaine.

À titre personnel, au niveau de ma commune, je reçois facilement deux à trois demandes par an. Des éoliennes se trouvent sur notre territoire. Elles sont réparées à l'aide de drones par des opérateurs éoliens. Pour ce, j'ai pris un arrêté de police, ce qui, à entendre votre réponse, est tout à fait illégal. Toujours est-il que cela a l'air de les satisfaire. Ils ne font usage de drones que pour vérifier le pieu, le pilier, les pales des éoliennes. Mais il apparaît manifestement qu'un tel usage est illégal.

07.12 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Je sais que ce que nous avons préparé ne satisfera pas tous ceux qui utilisent des drones, mais cela contribuera à sécuriser l'utilisation de ce type d'appareil dans le cadre d'activités qui ne posent pas de difficulté ou ne font pas débat. Vous en êtes la démonstration. Mais quand un problème se pose, on se retrouve face à des responsabilités en cascade, raison pour laquelle il était opportun d'encadrer cet usage de manière optimale.

07.13 David Clarinval (MR): Je vous avoue que n'ayant pas de juriste à portée de main, je me suis basé sur le vide juridique. Je prends toujours un arrêté de police car l'usage est destiné à des fins définies et dans des lieux bien localisés.

Toujours est-il que je ne prendrai plus ce genre d'arrêté. En attendant, j'espère que l'arrêté dont question pourra entrer en vigueur rapidement pour sécuriser l'utilisation de ce genre de matériel.

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

De **voorzitter**: Vragen nrs 22369 van mevrouw Dumery en 22442 van mevrouw Marghem worden omgezet in schriftelijke vragen. Vraag nr. 22448 van de heer Schoofs wordt uitgesteld. Vraag nr. 22529 van de heer Van Hecke wordt ingetrokken op zijn verzoek.

08 **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 "miniatuurslepen" (nr. 22677)

- 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 "miniatuurslepen" (nr. 22786)

08 **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 "les trains miniatures" (n° 22677)

- **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 trains miniatures" (n° 22786)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, deze vraag betreft een onderwerp dat wij eerder al eens aan bod brachten maar waarvoor tot op heden geen oplossing gevonden werd, met name de miniatuurslepen of de zogenaamde toeristentreintjes. Er zijn er heel wat in ons land. Ze worden veelvuldig gebruikt, vooral door meer kwetsbare doelgroepen, wat toch niet onbelangrijk is. Groepen uit bejaardentehuizen, oudere leden van verschillende verenigingen, minder mobiele personen en instellingen maken gebruik van dit transportmiddel. Treintjes worden op vele plaatsen ondersteund door gemeentebesturen die vergunningen uitreiken voor de exploitatie en in sommige gevallen worden deze initiatieven zelfs ondersteund door subsidies, net omdat ze die maatschappelijk kwetsbare groepen bereiken en kunnen ondersteunen in de activiteiten die voor hen georganiseerd worden.

Er bestaat echter geen duidelijke wetgeving waarbinnen deze miniatuurslepen kunnen opereren. De toepasselijke wetgeving bevat zowel elementen uit de wegcode als elementen uit het economisch en handelsrecht. Wat de wegcode betreft, bepaalt artikel 49.2 dat miniatuurslepen bij wijze van uitzondering op de openbare weg mogen rijden. Dit kan echter enkel in toeristische centra, als zij trager rijden dan 25 km/uur en de totale lengte van de slepen minder dan 25 meter bedraagt.

Eigenlijk kan men zich afvragen waarom er in de wegcode, die toch tot doel heeft de verkeersveiligheid te regelen, een onderscheid wordt gemaakt tussen binnen en buiten toeristische centra, alsof er een onderscheid zou zijn qua verkeersveiligheid al naargelang men zich binnen of buiten een toeristisch centrum bevindt. Zoals gezegd, rijden er vandaag veel toeristische treintjes langs Vlaamse wegen, ook buiten de toeristische centra. Een duidelijkere regeling dringt zich dan ook op, want wat op de ene plaats wel kan, kan op de andere plaats blijkbaar niet.

Het voorbeeld van het toeristisch treintje Pajero in Damme is bekend. Het werd door de politierechter in Brugge aan de kant gezet. De uitbaters verloren van de ene op de andere dag hun broodwinning. Men zou kunnen zeggen dat ze dan maar de regelgeving moeten volgen. Ook tientallen verenigingen en instellingen hebben hun verontwaardiging geuit omdat ze een unieke kans verliezen om uitstappen te organiseren voor de doelgroepen waarover ik eerder sprak.

Gezien het seizoen van uitstapjes met zulke vervoermiddelen weer voor de deur staat, dring ik met klem aan op een oplossing. Een mogelijke piste is om zulke ritten enkel toe te staan mits erkenning van de trajecten door de minister.

Mijnheer de staatssecretaris, erkent u het probleem waarmee de uitbaters van zulke toeristentreinen en bij uitbreiding ook verenigingen en instellingen worden geconfronteerd?

Bent u bereid om naar een oplossing te zoeken zodat er binnen afzienbare tijd meer duidelijkheid komt ten gunste van alle mensen die er gebruik van maken?

08.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, sinds 2006 voert Moerkerkenaar Hans Adam samen met zijn vrouw Lieve Noë toeristen rond in het toeristische Pajerotreintje. De stad Damme promoot het als toeristische troef en ook buiten Damme wordt het treintje fel bevroegd, onder meer door woonzorgcentra.

Op 9 mei 2013 kwam het treintje in juridisch getouwtrek terecht nadat de politie het in de Tinhoutstraat in Beernem aan de kant had gezet. In de twee aanhangwagens zaten 47 senioren die betaald hadden voor een rit naar een kapel in Kleit. De agenten oordeelden dat het treintje daar niet mocht rijden en schreven een bekeuring uit. De zaak kwam voor de politierechter in Brugge. Die stelde in mei 2013 dat een dergelijk treintje of miniatuursleep alleen binnen erkende toeristische centra op de weg mag komen. Bovendien kon het treintje, dat door een jeep werd voortgetrokken, sneller rijden dan de toegelaten topsnelheid van 25 kilometer per uur. De heer Adam kreeg een voorwaardelijke geldboete van 1 200 euro opgelegd. In beroep werd die straf op 25 oktober 2013 bevestigd.

In reactie op die veroordeling stelt uitbater Hans Adam het volgende: "Wat voor anderen wel kan, is voor ons blijkbaar verboden. Wij voelen ons gediscrimineerd. Het treintje vormt het hoofdberoep van mijn vrouw en ik doe dit in bijberoep. Aangezien wij niet in toeristisch erkende centra actief zijn, verbiedt dit vonnis ons om nog op de weg te komen met ons treintje: een zware financiële aderslating. Wij overwegen om cassatieberoep aan te tekenen, want dit vonnis betekent het einde voor onze zaak."

Ook zijn advocaat Bart Bleyaert noemde de wet onduidelijk. Hij stelde ter zake: "Jarenlang mocht mijn cliënt zijn gang gaan, maar sinds die bekeuring mag hij plots niets meer. Er rijden nochtans veel treintjes langs de Vlaamse wegen, ook buiten de zogenaamde erkende toeristische centra. De wetgeving rond deze treintjes is compleet onduidelijk, het wordt dan ook tijd dat de wetgever klare wijn schenkt. Op het moment dat hij bekeurd werd, had mijn cliënt trouwens een toelating van de gemeente Beernem, maar blijkbaar zou hij ook een vergunning voor uitzonderlijk vervoer van de federale overheid nodig hebben. Ik heb de overheid gecontacteerd, maar ook daar vielen ze uit de lucht. Dat zegt genoeg over het juridisch kluwen waarin deze treintjes opereren."

Ook de Beernemse burgemeester betreurde de gang van zaken en stelde: "Wij hebben destijds een toelating gegeven, maar na die bekeuring ontstond een discussie binnen onze politiezone over de toelaatbaarheid van dit treintje. Tegen onze zin hebben wij toen de vergunning moeten intrekken. Beernem voldoet niet aan de criteria om als toeristisch centrum erkend te worden en ook een parlementaire tussenkomst", ik vermoed van collega Van den Bergh, "heeft niets opgeleverd. Zeer jammer, want dit treintje is een prachtinitiatief, in het bijzonder voor minder mobiele mensen. Ik vind het spijtig dat de wet een dergelijk initiatief in de weg staat."

Mijnheer de staatssecretaris, dit voorbeeld toont aan hoe absurd en onduidelijk de wetgeving is en dat ze dringend toe is aan actualisatie. In antwoord op een mondelinge vraag op 8 januari 2013 stelde u: "Gezien hun lengte, tot 25 meter, en hun snelheid, maximum 25 kilometer per uur, vormen zij een ernstig obstakel op de openbare weg waar zich snel files dreigen te vormen, met als gevolg dat de andere bestuurders geneigd zullen zijn gevaarlijke inhaalmanoeuvres uit te voeren."

Mijnheer de staatssecretaris, ik ben toch wel verwonderd dat die problemen van filevorming en gevaarlijke inhaalmanoeuvres zich niet zouden voordoen in toeristische centra.

Het lijkt mij dus logisch dat de criteria voor toeristisch centrum achterhaald zijn. In mijn eigen badstad Blankenberge rijst het probleem niet omdat wij natuurlijk een toeristisch centrum zijn. Het gaat veeleer om de kleine gemeenten waar dat occasioneel gebruik met succes wordt toegepast, wat ook in de toekomst best het geval zou zijn.

Mijnheer de staatssecretaris, in welke mate bent u op de hoogte van de problematiek? Welke maatregelen werden er genomen?

08.03 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Zoals ik reeds aangaf in mijn antwoord op de gelijkaardige vraag nr. 14769 sta ik eerder weigerachtig tegenover het inzetten van toeristische treintjes buiten de toeristische centra. Gezien hun lengte, tot 25 meter, en hun snelheid, maximaal 25 kilometer per uur, vormen zij een serieus obstakel op de openbare weg waarachter zich al snel files dreigen te vormen, met als gevolg dat andere bestuurders geneigd zullen zijn gevaarlijke inhaalmanoeuvres te begaan. Het is dan ook jammer dat bepaalde gemeenten onrechtmatig een vergunning hebben uitgereikt en daardoor bepaalde uitbaters in de problemen hebben gebracht. Ik zie ook niet meteen de commerciële voordelen van het inzetten van een toeristisch treintje in een niet-toeristisch centrum, vermits er wellicht onvoldoende toeristen zijn die er gebruik van maken om uit de kosten te komen.

Het kan zeker niet de bedoeling zijn om eigenaars van dit type treintje aan te moedigen om met hun treintje naar andere gemeenten te trekken, per definitie over de openbare weg, om aldaar eenmalig of occasioneel voor een vereniging een ritje op het platteland te maken.

Er bestaat reeds een duidelijk wettelijk kader, meer bepaald met artikel 49.2 van het verkeersreglement en het KB van 16 juni 2009 tot uitvoering van artikel 17, tweede lid, van de wet van 2006 betreffende de openingsuren in handel, ambacht en dienstverlening, waarin de drie criteria worden opgesomd tot erkenning van een gemeente of een deel van een gemeente als toeristisch centrum: een erkend toeristisch onthaal, het toerisme is van essentieel belang voor de economie van de gemeente en er is een toevloed van toeristen omwille van toeristische attracties.

08.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw duidelijk antwoord, al is het geen positief antwoord. Ik blijf het vreemd vinden dat er verwezen wordt naar "toeristische centra". Als men ziet welke gemeenten onder dat statuut vallen, kan men zich afvragen of er in die gebieden wel een publiek is voor toeristische treintjes, meer dan in andere gebieden die toevallig niet dat statuut hebben. Het hangt dikwijls eerder af van winkelcentra dan van daadwerkelijke toeristische attracties.

Ik vind het dan ook vreemd dat men die treintjes toelaat in de ene gemeente maar in de andere gemeente niet. Ik betreur dat. Men kan er trouwens over discussiëren of treintjes die ingezet worden voor het vervoer van derden geen oneerlijke concurrentie betekenen voor erkende autocarbedrijven. Dat is een moeilijk punt. Zo bereiken deze miniatuurslepen mensen uit rusthuizen en gehandicapteninstellingen die wellicht dergelijke uitstappen niet langer zullen organiseren omdat ze via de reguliere busmaatschappijen onbetaalbaar zijn, terwijl zulke uitstappen van onschatbare waarde zijn voor de mensen in die instellingen.

Ik begrijp uw antwoord wel, maar voor deze doelgroepen is het betreuenswaardig dat hun uitstappen niet langer zullen worden uitgevoerd. Dat is toch wel jammer.

08.05 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord, al moet ik u enkel bedanken voor het nogmaals aflezen van uw antwoord van 8 januari 2013, waarbij slechts de alinea's wat door elkaar zijn gehaald. Uit uw antwoord van vandaag ben ik niet veel wijzer geworden dan uit uw antwoord van 8 januari 2013.

U kunt er misschien trots op zijn dat u volhardt in de boosheid, maar ik had gehoopt op het voortschrijdend

inzicht dat de criteria van toeristische centra niet meer van deze tijd zijn, dat er absurde situaties zijn ontstaan en dat de nood aan het gebruik van dergelijke miniatuurslepen ook is gewijzigd. Vroeger was dat misschien typisch om toeristen ter plekke kennis te laten maken met een toeristisch centrum, maar nu is dat, zoals opgemerkt door collega Van den Bergh, voor bepaalde welzijnsorganisaties of bejaardencentra een mogelijkheid om korte uitstappen te organiseren.

Als het u echt om de verkeersveiligheid gaat, moet u dit gewoon verbieden. Dat is toch een absurde situatie: de verkeersveiligheid is blijkbaar van tel in die steden en gemeenten die niet als toeristisch centrum zijn erkend, maar is blijkbaar niet van tel in de toeristische centra. Ik betreur dat u botweg niet bereid bent om daarover na te denken of zelfs in dialoog te gaan.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 22680 van mevrouw Warzée-Caverenne wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

09 **Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nascholing van bus- en vrachtwagenchauffeurs en de wederzijdse erkenning van de opleidingscertificaten van beroepschauffeurs" (nr. 22707)**

09 **Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la formation continue des chauffeurs d'autocar et de poids lourd et la reconnaissance mutuelle des certificats de formation des chauffeurs professionnels" (n° 22707)**

09.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag betreft de nascholing van bus- en vrachtwagenchauffeurs en de wederzijdse erkenning van de opleidingscertificaten.

Wij hebben in deze commissie al geregeld vragen gesteld over dat onderwerp, meer bepaald over het tijdig halen van de vooropgestelde deadlines en het voldoende informeren van de betrokkenen. In uw antwoord van begin dit jaar gaf u aan dat de Europese Commissie u, in haar antwoord op uw brief, had laten weten dat een werkgroep zou worden opgericht die zou nagaan hoe de vrijstellingen op een of andere manier kunnen worden verduidelijkt, zodat er minder interpretatieproblemen mogelijk zijn. In tweede instantie antwoordde u begin dit jaar dat u aan uw administratie zou vragen om, via de website van de FOD, een aantal criteria te geven met voorbeelden over de toepassing van de vrijstellingen.

Eind 2013 kaartte ik ook nog een ander probleem aan in dat verband. Als een chauffeur aan de opleidingsvereisten voldoet, krijgt hij de code 95 op zijn Belgisch rijbewijs. Er zijn in ons land echter ook transportfirma's, vooral in de grensstreek, mijn streek bijvoorbeeld, die Franse werknemers tewerkstellen die de opleidingen in ons land hebben gevolgd. Zelfs wanneer zij alle lesuren hebben gevolgd, conform de Europese wetgeving, worden hun vakbekwaamheid en opleidingscertificaten niet erkend in hun land van herkomst. In Frankrijk, bijvoorbeeld, wordt de code 95 namelijk niet op het rijbewijs aangebracht. Men reikt daar echter wel een aparte kwalificatiekaart uit.

De FOD Mobiliteit en Vervoer zou een ontwerp van KB hebben voorbereid dat voorziet in de invoering van een Belgische kwalificatiekaart die kan worden afgegeven aan de bestuurders waarover ik het daarjuist had. Op dat punt antwoordde u al dat in april 2014, over enkele weken dus, het KB daarover rond zou zijn en in werking zou treden.

Ik wil u vandaag daarover de volgende opvolgingsvragen stellen.

Welke initiatieven werden ondertussen genomen om nog meer te informeren?

Wat is de stand van zaken van de werkgroep die actief is binnen de Europese Commissie? Kunt u daarover iets meer zeggen?

Hoeveel van de op te leiden chauffeurs hebben inmiddels reeds één of meerdere modules gevolgd? Hoeveel van de op te leiden chauffeurs hebben ondertussen hun code 95 behaald? Bent u van mening dat

men op schema zit?

Ten slotte, zal het vermelde KB volgende maand in werking treden? Kunt u de inhoud ervan toelichten?

09.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw Lahaye-Battheu, autobuschauffeurs moeten in orde zijn met de permanente vorming tegen 10 september 2015 en vrachtwagenchauffeurs tegen 10 september 2016. Naast de informatie die door de FOD werd gegeven op de website, wordt vooral een beroep gedaan op de verschillende beroepsorganisaties om hun leden te sensibiliseren dat hun chauffeurs in orde moeten zijn met de vakbekwaamheid tegen de gestelde data. Het gaat niet alleen over de professionele organisaties inzake goederenvervoer en personenvervoer maar ook over andere organisaties, zoals de bouw en de distributie, waar transport een belangrijke plaats inneemt.

Deze acties voor de verschillende beroepssectoren zullen voortgezet worden en nog worden geïntensifieerd.

Specifiek over de vrijstellingen van vakbekwaamheid werd op 24 januari van dit jaar door de Europese Commissie een werkgroep georganiseerd. Daar is duidelijk tot uiting gekomen dat de lidstaten grote moeilijkheden ondervinden om de vrijstellingen te interpreteren. In elk geval hebben wij kunnen vaststellen dat de Europese administratie vasthoudt aan een zeer restrictieve interpretatie van de uitzonderingen. In het licht daarvan zullen de Belgische vrijstellingen opnieuw worden bekeken vooraleer de publicatie op de website komt.

Op dit ogenblik werden reeds 149 000 modules gevolgd, zijnde 43 % van de te volgen modules.

Ten derde, de FOD kan deze cijfers niet geven. Alle chauffeurs met rijbewijs C of D moeten de nascholing niet noodzakelijk volgen, afhankelijk van hun job. Zoals eerder vermeld, heeft al 43 % van de op te leiden chauffeurs de nascholing gevolgd. Ik hoop dat de komende maanden de bedrijven hun chauffeurs sneller zullen inschrijven, om op schema te zitten.

Ten vierde, de erkenning van opleidingscertificaten in het buitenland blijkt in de praktijk alleen problemen te geven in Frankrijk. Een Franse chauffeur die in België werkt en bij ons de permanente vorming volgt, kan op basis van de Franse reglementering geen Franse bestuurderskaart krijgen. Daarom gaat België zelf een bestuurderskaart creëren die zal kunnen worden verkregen door buitenlandse chauffeurs wanneer in hun eigen land, in casu Frankrijk, deze bestuurderskaart niet wordt erkend.

Het ontwerp van KB is op dit ogenblik verstuurd voor advies aan de Raad van State en de Gewesten. Ik hoop dit nog te kunnen realiseren voor de verkiezingen.

09.03 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de staatssecretaris

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 **Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de oldtimerkentekenplaat" (nr. 22708)**

10 **Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la plaque d'immatriculation des véhicules historiques" (n° 22708)**

10.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, dit is een korte vraag die eigenlijk teruggrijpt naar de hoorzitting van midden februari met de Dienst Inschrijving Voertuigen. Tijdens die hoorzitting kwam even de oldtimerkentekenplaat, de O-plaat, ter sprake.

Vandaag bestaat bij eigenaars van oldtimertractoren onduidelijkheid over hun statuut. Er werd onder meer verwezen naar bilaterale verdragen die door de verschillende nationale parlementen moeten worden geratificeerd. Vaak neemt dit veel tijd in beslag.

Ik zou u het volgende willen vragen. Hoeveel voertuigen werden in 2012 en 2013 ingeschreven met een O-kentekenplaat? Is een wijziging gepland met betrekking tot die plaat? Zo ja, welke? Kunt u enige toelichting

geven bij de geschetste problematiek van de ratificatie?

10.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Op uw eerste vraag kan ik antwoorden dat in 2012, vanaf 1 mei 2012, 7 228 voertuigen werden ingeschreven. In 2013 gaat het om 17 030 inschrijvingen en tot 14 maart 2014 zijn er reeds 5 906 voertuigen ingeschreven.

De wijzigingen met betrekking tot de oldtimerkentekenplaat houden het volgende in. Ten eerste, de indexletter vooraan de kentekenplaat wordt een O in plaats van de letter O als eerste letter na het indexcijfer, bijvoorbeeld O-AA001 in plaats van 1-OAA-OO1, en dat onder juridisch voorbehoud vanaf 1 juli 2014.

Voor gepersonaliseerde kentekenplaten voor oldtimers mag de letter O in principe vanaf 1 april 2014 worden weggelaten en vervangen door een vignet, aangebracht links van de kentekenplaat, dat het woord *oldtimer* vermeldt.

Ten derde, het bilateraal verdrag tussen België en Nederland, ondertekend op 25 april 2013, over de grensoverschrijdende uitwisseling van gegevens met het oog op het identificeren van personen die ervan worden verdacht inbreuken te hebben gepleegd in het kader van het gebruik van de weg, moet inderdaad nog worden geratificeerd.

De ratificatie van het verdrag met Nederland is een werk van lange adem, gezien de verschillende stappen die moeten worden uitgevoerd voor een stemming in het Parlement kan plaatsvinden, met name het opstellen van het wetsontwerp en de memorie van toelichting, de adviezen van vier inspecteurs van Financiën van de verschillende departementen, de betrokkenheidsprocedures van de Gewesten – die in oktober 2013 waren begonnen, maar pas eind januari afgerond zijn –, het advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer – dat loopt momenteel –, het advies van de Raad van State en het akkoord van de ministers van Begroting. Daarna zullen wij min of meer rond zijn.

Het dossier wordt actief opgevolgd door de FOD Mobiliteit, in samenwerking met de FOD Buitenlandse Zaken.

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

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

11 **Question de Mme Juliette Boulet au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la nouvelle gare de Mons et l'augmentation des délais et des budgets de réalisation" (n° 22732)**

11 **Vraag van mevrouw Juliette Boulet 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 nieuwe station Bergen en de langere termijnen en de hogere budgetten voor de realisatie ervan" (nr. 22732)**

11.01 **Juliette Boulet** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, depuis 2007, depuis que je suis députée, je suis l'évolution de ce projet. C'est ainsi que j'ai interpellé vos collègues les ministres de l'Infrastructure et des Entreprises publiques à maintes reprises au sujet de la future gare de Mons. Je les ai interrogés, curieusement dirais-je, car il me semble que le ministre ou le secrétaire d'État en charge de la Mobilité devrait être directement impliqué et bien au fait du sujet.

Inlassablement, j'obtenais les mêmes réponses: les délais et les budgets seraient respectés. Or, nous étions en droit de nous poser des questions sur ces deux éléments, vu le choix de l'architecte. Ce dernier était en charge de la gare de Liège, mais aussi d'autres projets assez importants ailleurs en Europe ou à New York. Je lisais récemment un article dans le *New York Times*, qui faisait état de grosses difficultés dans le cadre du travail avec l'architecte Santiago Calatrava, notamment à cause du non-respect des délais et des budgets.

Une note datée de la fin du mois de juin 2013 émanant du SPF Mobilité et Transports annonçait que la gare ne serait pas terminée pour Mons 2015, Capitale européenne de la culture, mais bien en avril 2017. Cette

note faisait aussi référence à une estimation actualisée du budget, chiffrée à 272 millions. Pourtant, le ministre en charge de l'Infrastructure m'a toujours répondu qu'on ne dépasserait pas les 150 millions d'euros.

Nous avons assisté à une petite polémique dans les médias. Il reconnaissait le dépassement des délais en arguant de maints recours. J'estime que l'argument est faible: sur de tels projets, les recours existent, mais il convient d'en tenir compte antérieurement. Ce n'est pas la première fois qu'on aborde un chantier de cette ampleur: on peut donc s'attendre à des inquiétudes de la part des riverains, donc à des recours.

Par ailleurs, il conteste les montants mis en évidence par le SPF: "Le montant actualisé provient de la somme des budgets afférents au site ferroviaire de Mons, allant de 1989 à 2020." Si ce n'est pas se moquer du SPF Mobilité, je ne sais pas ce que c'est! Il ajoutait même que "le montant avancé par le SPF était farfelu".

Monsieur le secrétaire d'État, j'aimerais vous entendre à ce sujet. Pouvez-vous nous commenter la note du SPF? Confirmez-vous les délais et les budgets mentionnés dans cette note? Quelles seraient les raisons des dépassements des délais et des budgets?

Enfin, comment se fait-il qu'en février 2014, lors du conseil communal de Mons, à une question posée par une conseillère communale Ecolo, il a été répondu que les délais seraient respectés et que tout serait prêt pour l'automne 2015, soit à la fin de la manifestation culturelle.

À mon avis, si dès fin juin 2013 sont actés des dépassements de délais et de budgets, le projet doit être discuté en concertation avec l'ensemble des interlocuteurs, c'est-à-dire l'Eurogare, SNCB, mais aussi la ville de Mons.

11.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, madame Boulet, comme vous le disiez, les investissements ferroviaires relèvent de la compétence du ministre des Entreprises publiques, qui a répondu à vos questions devant cette commission, voilà à peine une semaine. À mon tour, j'interviens parce que vos questions concernent également la crédibilité de mon administration.

D'abord, je préciserai à nouveau certains éléments afin d'assurer la bonne compréhension des différents montants repris dans la presse et par mon homologue, M. Labille.

Les données utilisées et analysées par le SPF datent de juin 2013. Elles proviennent des dossiers-projets rédigés par la SNCB Holding et transmis par celle-ci à l'administration conformément au contrat de gestion. Ces dossiers-projets existent pour tous les projets d'une certaine ampleur et constituent la première information nécessaire à la mission de suivi et de contrôle de l'administration. D'autres documents sont également utilisés comme sources d'information, tels que les plans pluriannuels d'investissements et les budgets annuels.

Une nouvelle version des dossiers-projets, avec un état des lieux actualisé, parviendra au SPF pour la mi-avril.

Par ailleurs, je m'étonne de l'effervescence autour du budget de ce projet, car le plan pluriannuel d'investissement 2013-2025, approuvé par le Conseil des ministres en 2013, prévoit pour la période couverte par le plan un montant de 223 millions d'euros courants, lequel n'inclut pas les 32,5 millions déjà dépensés avant 2013.

Pour répondre à vos questions, je vous informe qu'Eurogare recourt à des euros constants de l'année 2010 afin d'obtenir un point de comparaison qui limite l'influence de l'indexation lors du suivi d'un projet – ceci en vue de mesurer effectivement l'évolution du coût total. Cela me semble justifié et intelligent. Les chiffres publiés par le SPF sont, quant à eux, exprimés en euros courants – ce qui représente les sommes réellement dépensées ou budgétisées. Là aussi, cela me semble tout à fait justifié.

De plus, un autre point pourrait prêter à confusion quant à l'étendue des travaux liés aux différents montants qui ont été divulgués. En effet, la somme de 150 millions annoncée par Eurogare porte sur le seul bâtiment de la gare, tandis que les 272 millions repris dans la fiche informative publiée sur internet sont liés à l'ensemble du site de Mons. Dans ce budget, comme expliqué également dans la fiche, dont les chiffres proviennent directement du dossier-projet élaboré par l'ancienne SNCB Holding, les éléments suivants sont inclus: les bâtiments de la gare, les parkings, les bâtiments de service, les quais, les voies principales, les

annexes incluant l'accès PMR, les abords de la gare, les travaux ICT, la signalisation, les frais d'étude ainsi que les frais historiques.

Une répartition simplifiée en euros courants serait la suivante, pour ainsi dire à la grosse louche: 175 millions pour la gare, les passerelles et les quais, 50 millions pour les parkings, 10 millions pour les abords, 20 millions pour les bâtiments de service et les bureaux, 10 millions pour les frais historiques antérieurs à 2010 et 7 millions pour les autres travaux. En ce qui concerne les frais d'étude déjà inclus, dus par la SNCB et Infrabel à Eurogare – qui est le maître d'ouvrage de ce projet –, ils s'élèvent à environ 6 % des montants susmentionnés.

En ce qui concerne le financement du projet global, la Région wallonne participe à hauteur de 30,6 millions d'euros courants pour la réalisation du quai partagé bus-trains et la ville de Mons à hauteur de 11 millions d'euros courants pour les aménagements des abords de la gare. Par ailleurs, la SNCB financera une partie du projet en puisant dans ses fonds propres vu la vocation commerciale d'une partie du bâtiment de la gare.

L'administration qui veut connaître avec plus de précision les dotations de l'État nécessaires au financement n'a pu obtenir plus de précisions auprès de la direction Stations de la SNCB quant au montant qui sera financé sur fonds propres.

Enfin, en ce qui concerne les délais, les dernières informations fournies par le maître d'ouvrage au SPF sont celles figurant dans la fiche informative publiée sur le site web. La gare passerelle serait réalisée pour mi-2016, totalement aménagée pour mi-2017 et le site complet pour début 2018. Néanmoins, je n'ai pas d'information en ce qui concerne une ouverture ou une inauguration partielle étant donné que cette information ne concerne pas un investissement en tant que tel et ne fait donc pas forcément partie des informations transmises à mes services.

En ce qui concerne les causes principales de ce retard, il faut prendre en compte les changements du *scope* du projet initial, les recours contre le permis mais également la découverte archéologique de la tour Saint-Georges sous le chantier.

11.03 Juliette Boulet (Ecolo-Groen): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse détaillée qui fournit beaucoup de chiffres.

J'ai apprécié votre introduction quand vous avez parlé de la crédibilité de votre administration. Quand la porte-parole de la SNCB a répliqué que les chiffres étaient farfelus, je n'y ai pas cru un seul instant. Le fait de dire qu'il s'agissait des investissements de 1989 à 2020 ne m'apparaissait pas plus crédible. Je trouvais donc qu'il fallait refaire le point. Mon argument était aussi de dire que cela ne concernait pas que la gare mais bien l'ensemble du projet; les 272 millions tiennent alors tout à fait la route. C'est véritablement plus qu'un projet de gare, c'est un projet de réaménagement d'un quartier qui va totalement changer. Nous pouvons donc arriver à ces montants.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 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 door de vakbond gestelde vragen aan de directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV)" (nr. 22782)

12 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les questions posées par le syndicat au directeur général de la Direction générale du Transport aérien (DGTA)" (n° 22782)

12.01 Tanguy Veys (VB): Het Directoraat-generaal Luchtvaart, DGLV, dat deel uitmaakt van de FOD Mobiliteit en Vervoer, moet ervoor zorgen dat de wetgeving op het vlak van de luchtvaart wordt toegepast. De dienst houdt ook toezicht op onder meer luchtvaartmaatschappijen, het luchtruim, luchthavens en Belgocontrol.

Op 8 januari 2014 diende de christelijke vakbond ACV-Transcom een actieaanzegging in bij het DGLV, waardoor vanaf zaterdag 11 januari 2014 actie kon gevoerd worden. De vakbond deed dat uit onvrede met

de manier waarop de nieuwe structuur van het DGLV wordt ingevoerd. Volgens het ACV zijn de voorlopige nieuwe directies aangesteld zonder de procedures te volgen, waardoor het directiecomité een lege doos is geworden. Er wordt ook gevreesd voor besparingen bij het DGLV. Op 16 januari 2014 werd dan ook gedurende de hele dag door personeelsleden van het DGLV actie gevoerd. Het vertrek van cargo vanuit Belgische luchthavens kon volgens het ACV hierdoor niet langer als veilig bestempeld worden. In een volgende fase zou het vertrek van cargo uit Belgische luchthavens belemmerd worden.

Bij Brussels International Airport was men alvast niet op de hoogte van acties of de gevolgen ervan. De bonden eisten in ieder geval een tussenkomst van staatssecretaris Melchior Wathelet. Na een vergadering op het kabinet werd een akkoord bereikt en werden de acties stopgezet. Tegen 31 januari zouden de functiebeschrijvingen afgerond zijn en zou er de nodige transparantie in de procedures komen.

Mijnheer de staatssecretaris, toen ik u ondervroeg over syndicale onrust, stelde u dat u niet rechtstreeks tussen wilde komen in de werking en de organisatie van de FOD, maar dat u wel van mening was dat de FOD Mobiliteit en Vervoer nood had aan een hervorming. Voor het DGLV stelde u dat het nodig was om het beheer van de competenties te herschikken en de directeur-generaal te steunen in de taak van intern beheer, zodat hij zich beter kon toeleggen op de internationale aspecten van zijn functie. Daarbij motiveerde u ook dat nieuwe personen tijdelijk bij het DGLV zouden worden aangesteld met nieuwe taken, in afwachting van een algemene oproep tot kandidaten voor de opengestelde functies.

U reageerde echter niet op de opmerkingen in verband met de malaise, die de aanleiding was voor de staking en die nog altijd aanwezig is. Zeer recentelijk ontving u immers een open brief aan de directeur-generaal van het Directoraat-generaal Luchtvaart, de heer Frank Durinckx, met een CD&V-etiket. ACOD en CGSP hebben aan de heer Durinckx een achttal vragen bezorgd van de personeelsleden van het DGLV, waarvoor zij menen recht te hebben op een duidelijk antwoord.

Ik citeer de acht vragen: "Wie is de echte titularis van de rekening voorgesteld als die van European Aviation Security Training Institute, het zogenaamde EASTI, op dewelke drie jaar geleden bijna 500 000 euro aan publieke fondsen stond? Hebt u boven op uw salaris tussen 1996 en 2011 vergoedingen ontvangen, betaald door de FOD Mobiliteit en Vervoer om les te geven en te zetelen in de examenjury met als onderwerp luchtvaartveiligheid, en dit voor een bedrag van 122 183,07 euro? Rekening houdend met vorige antwoorden, wat rechtvaardigt een budget van 7 325 000 euro voorzien voor het gebouw van EASTI, zoals vermeld in overeenkomst 11 volgens het jaarlijks rapport van 2012 van Beliris? Bestaat er vandaag in België een nationaal luchtvaartveiligheidsprogramma of –plan, het zogenaamde National Aviation Security Program of NASP, dat duidelijk is gecommuniceerd naar de veiligheidsverantwoordelijken van de vlieghavens, de luchtvaartmaatschappijen en alle andere medeactoren in de sector?"

Ik wijs erop dat begin februari enkele artikelen bekend raakten. Ik citeer: "La Belgique vie sans plan national de sûreté aérienne" en "L'improvisation règne". Dat wees toch op een probleem.

Ik ga voort met de vragen: "Waarom is er nog altijd geen programma voor opleidingen en certificaten, gevalideerd door het DGLV, voor het personeel van de luchtvaartveiligheid in België en dit ondanks het aandringen van de sector gedurende vele jaren? Is het waar dat tussen 20 en 23 februari 2011, u bewust het negatief advies van het personeel van de dienst Vergunningen zowel mondeling als schriftelijk genegeerd hebt, en dit over de vlucht van een Boeing 737 met een passagier Tom Waes, journalist, die het commando heeft overgenomen? Hij was niet gekwalificeerd om te vliegen."

U herinnert zich ongetwijfeld de vele vragen, mijnheer de staatssecretaris.

En verder: "Is het waar, gezien herhaaldelijke communicatieproblemen die het Orgaan voor de Coördinatie en Analyse van de Dreiging, het zogenaamde OCAD, en de luchthavens van het land hebben geconstateerd tussen hen en u, dat het OCAD en de luchthavens ertoe gedwongen zijn een informeel circuit van communicatie op te richten tussen hen, parallel aan het officiële circuit? Welke motivatie is er van uwwege voor zulk een tekortkoming in termen van beleid en heldere communicatie met uw personeel en de organisatoren in de sector? Welke organisatie, als er een is, profiteert volgens u direct of indirect van zulk een situatie?" De laatste vraag refereert aan alle vorige vragen.

Dat waren de acht vragen.

Mijnheer de staatssecretaris, in welke mate onderschrijft u de vragen? In welke mate bent u van oordeel dat

de vakbonden en het personeel van het DGLV recht hebben op een antwoord? Zo ja, welke maatregelen werden genomen? Zo neen, waarom niet?

In welke mate kunt u zelf het antwoord op de acht vragen geven?

12.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Ik wil eerst verduidelijken dat de herstructurering van het DGLV mijn volle steun gekregen heeft. Zij had twee belangrijke doelstellingen: ten eerste, de communicatie en de samenwerking binnen het DGLV verbeteren; ten tweede, de dienstverlening aan de verschillende stakeholders, de luchtvaartmaatschappijen, de luchthavens enzovoort verbeteren.

Enkele weken later heb ik inderdaad de open brief van de twee vakbonden gelezen waarin de indruk werd gegeven dat er louter vragen werden gesteld. Waar het echter op neerkomt, is dat de brief ruim verspreid werd en de toon en de inhoud ervan uiteindelijk aanleiding geven tot tal van insinuaties die het imago van het Directoraat-generaal ernstig kunnen schaden. Volgens mij hadden zulke vragen via een normale vorm van syndicaal overleg gesteld moeten worden. Intussen heeft de directeur-generaal de verschillende vragen beantwoord.

12.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord, maar ik blijf er mij over verwonderen dat u doet alsof uw neus bloedt. U betreurt dat die vragen circuleerden in een open brief aan de directeur-generaal van het DGLV. Als zulke vragen gesteld worden en als nog maar een fractie klopt van wat in die brieven wordt verondersteld en geïninueerd, ook al werden ze allemaal beantwoord, wat ik in het midden laat, dan is er een ernstige malaise bij het DGLV. Het volstaat dan ook niet dat u nu gewoon overgaat tot de orde van de dag.

L'Echo schreef op 5 februari niet voor niets: "Le directeur général, qui gère de façon désastreuse, chaotique, partiale et peu respectueuse du personnel." Ik citeer speciaal in het Frans, opdat u goed zou begrijpen dat er wel degelijk een ernstig probleem is bij het DGLV. Het kan dus zeker niet dat u zomaar overgaat tot de orde van de dag, te meer daar tal van zaken om opheldering vragen, al was het bijvoorbeeld maar het gebrek aan een nationaal luchtvaartveiligheidsprogramma. Ik vind het stuitend dat u gewoon overgaat tot de orde van de dag.

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

De **voorzitter**: Ik krijg het bericht dat wij naar de plenaire vergadering moeten. Ik moet de vergadering dus beëindigen.

Ik stel voor om vraag nr. 22783 van de heer Veys, de enige vraag die nog rest, uit te stellen, tenzij hij ermee akkoord gaat om het schriftelijk antwoord te ontvangen? (*Instemming van de heer Veys*)

Op die manier is onze agenda afgewerkt.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.01 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.01 heures.*