

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

du

MARDI 21 MAI 2013

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 21 MEI 2013

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.21 uur en voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.
La séance est ouverte à 14.21 heures et présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

De **voorzitter**: Op de agenda voor deze namiddag staan 36 vragen aan de staatssecretaris.

Mijnheer de staatssecretaris, tot hoe laat bent u vandaag ter beschikking?

Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Tot 16 u 30.

De **voorzitter**: Goed.

Vraag nr. 16433 van de heer Clerfayt wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Zo kan het wel vlug gaan!

01 **Vraag van de heer Frank Wilrycx 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 rij- en rusttijden van brandstofleveranciers" (nr. 16829)**

01 **Question de M. Frank Wilrycx 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 temps de conduite et de repos des livreurs de carburant" (n° 16829)**

01.01 **Frank Wilrycx** (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, volgens de Europese regelgeving inzake rij- en rusttijden mogen chauffeurs die nu zes dagen achter het stuur zitten, niet meer rijden en zijn zij verplicht om 45 opeenvolgende uren te rusten. Dat kan in sommige gevallen problemen opleveren. Bijvoorbeeld, indien een brandstofhandelaar een klant die zonder stookolie zit toch bedient op een zaterdagmiddag, dan moet hij zijn vrachtwagen tot maandagmiddag thuis laten staan, wat in de winter wel problemen kan opleveren.

Volgens het antwoord van de heer Kallas, Europees commissaris voor Transport, op een vraag van Europees parlamentslid Philippe De Backer, bestaat echter de mogelijkheid om een tijdelijke uitzondering toe te staan. De commissaris heeft bevestigd dat lidstaten dat kunnen op grond van artikel 14, lid 2, van verordening 561/2006, en wel voor een periode van maximaal dertig dagen. De lidstaten moeten die uitzonderingen wel onmiddellijk aan de Commissie melden. Als er sprake is van uitzonderlijke omstandigheden, dan moet de lidstaat een machtiging vragen aan de Europese Commissie. De Commissie bekijkt dan geval per geval of de lidstaat zijn verzoek om uitzondering voldoende heeft gemotiveerd. Een lege stookolietank en winterse omstandigheden zijn volgens mij voldoende redenen om die uitzondering aan te vragen. Daarom zijn er trouwens enkele precedents in andere Europese lidstaten.

Tevens wordt er volgens de heer Kallas op regelmatige tijdstippen met de lidstaten en de sociale partners doorgenomen hoe de regels worden toegepast, waarbij men ook kan vragen om de regels te herzien.

Mijnheer de staatssecretaris, daaromtrent heb ik de volgende twee vragen.

Ten eerste, bent u bereid om aan de Europese Commissie een tijdelijke uitzondering aan te vragen zodat voor brandstofleveranciers de rij- en rusttijden in de winter aangepast kunnen worden?

Ten tweede, bent u ook bereid om die problematiek aan te kaarten bij de Europese commissaris voor Transport zodat de genoemde verordening herzien kan worden?

01.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer Wilrycx, vooreerst wil ik opmerken dat de winter intussen voorbij is en het ergste wel achter de rug zal zijn. In deze omstandigheden is dergelijke maatregel niet aangewezen. Zelfs als we rekening houden met de lange winter die we gekend hebben, en nog kennen, mag niet vergeten worden dat deze uitzondering dient te worden voorbehouden voor zeer uitzonderlijke omstandigheden. Van deze uitzondering is in België tot op heden nog nooit gebruik gemaakt.

Sta mij toe enkele punten aan te halen die illustreren waarom de uitzondering volgens mij niet gerechtvaardigd lijkt.

Ten eerste, zijn de weeromstandigheden van de voorbije winter niet van extreme aard. Volgens de cijfers van het KMI is de winter van 2013 te beschouwen als een winter met een normale temperatuur.

Ten tweede, moet een dergelijke maatregel worden afgetoetst aan de geest en het doel van de verordening, zijnde verkeersveiligheid, eerlijke concurrentie en sociale bescherming van de bestuurders.

Ten derde, spreekt het voor zich dat een afwijking van rij- en rusttijden nadelige gevolgen kan hebben op de verkeersveiligheid. Er zal immers minder rust worden genomen en er zullen meer uren worden gepresteerd. Hierdoor komt de sociale bescherming en veiligheid van de bestuurders in het gedrang.

Ten slotte, mag men ook niet vergeten dat het niet gaat om het transport van gevaarlijke goederen. Er moet nog meer aandacht worden besteed aan het vermijden van ongevallen. De gevolgen kunnen immers nog zwaarder zijn dan bij gewone transporten.

Deze elementen weloverwogen, is volgens mijn gevoel een vrijstelling van de rij- en rusttijden niet proportioneel met de situatie. Indien deze uitzonderingsmaatregel niet wordt voorbehouden voor enkel de meest extreme omstandigheden zou dit een gevaarlijk precedent scheppen. In dit geval zouden andere ondernemingen uit verschillende sectoren deze vrijstelling kunnen inroepen zonder voldoende rechtvaardiging.

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft aan de controlediensten wel gevraagd om rekening te houden met de omstandigheden en maximaal begrip te tonen voor uitzonderlijke gevallen.

Het nastreven van een meer permanente vrijstelling op Europees niveau lijkt mij om dezelfde reden niet wenselijk. De mogelijkheid bestaat reeds om een tijdelijke vrijstelling toe te kennen in echte noodsituaties, indien echte dramatische omstandigheden zich zouden voordoen. De risico's van de vrijstelling op de rij- en rusttijden rechtvaardigend, heeft België dus reeds de mogelijkheid om in te grijpen.

01.03 **Frank Wilrycx** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, de winter is al een tijdje voorbij en volgens de KMI-cijfers was het een gemiddelde winter, maar voor de brandstofleveranciers zijn de winterse perioden altijd hectisch en druk. Iemand van verwarming voorzien is trouwens in een basisbehoefte voorzien. Als die mensen 's zaterdags iemand verder helpen, mogen zij 's maandags niet rijden. In de praktijk doen ze dat wel, maar daardoor zijn ze niet in regel.

Er zijn tal van precedentes in andere landen en voor voedingsproducten, wat ook dringend is, worden er in België wel uitzonderingen gemaakt. Als de volgende winter er aan komt en de sector zou die vraag stellen, dan hoop ik dat u die met welwillendheid zult behandelen.

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

02 **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 recente maatregelen in Nederland ten gunste van de sector van het uitzonderlijk vervoer" (nr. 17065)

02 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les mesures prises récemment aux Pays-Bas en faveur du secteur du transport exceptionnel" (n° 17065)

02.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, de sector van het uitzonderlijke vervoer in België kampt niet alleen met een scherpe concurrentie vanuit het buitenland, maar klaagt ook over de logge en weinig bedrijfsvriendelijke regelgeving in België.

In Nederland kunnen vervoerders van uitzonderlijke transporten tegenwoordig met een vergunning een jaar lang in heel het land terecht. Op digitale wegenkaarten kunnen zij zien waar zij mogen rijden. Naast de langlopende vergunning voor een jaar kunnen vervoerders die slechts af en toe een uitzonderlijk transport hebben, een vergunning met beperkte geldigheid krijgen. Zij krijgen dan een voorgeschreven route, waarvan zij niet mogen afwijken.

Bij de jaarvergunning zit een lijst van wegen die tot bepaalde afmetingen en gewichten zijn vrijgegeven. Het grote voordeel van een jaarvergunning is dat vervoerders hiermee op elk moment een uitzonderlijk transport kunnen uitvoeren, zonder dat zij eerst naar de Rijksdienst Wegverkeer (RDW), die de vergunning uitreikt, moeten om een nieuwe te halen. Een ander voordeel is dat de jaarvergunning veel goedkoper is. Tot dusver moesten alle wegbeheerders – staat, provincie, gemeente en de waterschappen – apart worden betaald. Bovendien moest men, zodra van de wegen werd afgeweken, een aanvullende vergunning aanvragen. Die kosten konden tot 2 500 euro oplopen.

De nieuwe, centraal door de RDW uitgereikte vergunning, kost de vervoerder slechts 150 euro. In de nieuwe vergunning is de maximale hoogte voor uitzonderlijk vervoer verhoogd van 4,15 naar 4,25 meter. Daardoor moeten aanvullende vergunningen minder vaak worden aangevraagd. Met behulp van een online digitale wegenkaart kan de vervoerder voortaan zien waar hij al dan niet mag rijden met een uitzonderlijk transport. Het volstaat om vooraf de afmetingen en gewichten in te voeren. Op smartphone, tablet of laptop kan de chauffeur tevens de af te leggen route digitaal opvragen.

Mijnheer de staatssecretaris, die wijziging is sinds begin april van kracht en ik meen dat men zich zou kunnen inspireren op het Nederlandse voorbeeld om de Belgische regelgeving bij te sturen. Ik meen dat zeker de starre houding van de FOD Mobiliteit zal moeten veranderen. Zeker de maanden januari, februari en maart waren volgens de sector dramatisch. Een veranderde houding zou de sector in staat stellen om de concurrentie vanuit Nederland met gelijke wapens aan te gaan. Ik meen dat bijvoorbeeld een goedkoper tarief de sector zou toelaten om de economische crisis op een deftige manier te overleven.

Mijnheer de staatssecretaris, bent u van oordeel dat in België gelijkaardige maatregelen moeten worden genomen zoals in Nederland om de regelgeving voor uitzonderlijk vervoer vlotter en bedrijfsvriendelijker te maken? Zo ja, op welk vlak? Welke maatregelen hebt u al genomen? Zo neen, waarom niet?

02.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer Veys, in tegenstelling tot Nederland bestaan er in België soorten vergunningen voor uitzonderlijke voertuigen, naargelang van hun afmetingen en hun massa. De geldigheidsduur van de vergunningen varieert van langlopende, van 1 of 5 jaar, tot kortlopende van 1 maand of 2 maanden.

De vergunningen van het type "alle wegen van België" zijn mogelijk voor voertuigen tot 3,5 meter breed en 27 meter lang, en hebben een geldigheidsduur van 5 jaar.

De vergunningen van het type "netwerk" zijn geldig op meerdere reismwegen, voor voertuigen tot 35 meter lang, 5 meter breed en 4,8 meter hoog, en met een massa tot 120 ton. Zij zijn geldig voor 2 maanden of 4 maanden. Er is tevens een afwijking van 5 kilometer op de reismweg toegestaan zonder bijkomende vergunning.

Die waarden zijn merkkelijk groter dan in Nederland. De nieuwe Nederlandse jaaronthefing DWO is slechts geldig voor voertuigen tot 27,5 meter lang, 3,5 meter breed en 4,25 meter hoog, met een massa tot 100 ton. Indien die waarden overschreden worden, is een incidentele ontheffing nodig, die slechts 2 weken geldig is.

In België hebben wij tot nu toe geen digitale kaart, wel een beschrijving van de reiswegen van de verschillende netwerken. Het aantal reiswegen is niet vast of beperkt. De reisweg kan op vraag van de stakeholders in overleg met de wegbeheerders volgens de mogelijkheden aangepast worden. Daarenboven worden de reiswegen actueel gehouden. Zij kunnen voor onmiddellijk gebruik gedownload worden op de internetsite.

Aanpassingen aan reiswegen, bijvoorbeeld door overmacht wegens wegenwerken, zijn kosteloos en onmiddellijk elektronisch afleverbaar.

Ik ontken niet dat het toestaan van de reiswegen en afleveren van de vergunningen, een gewestelijke bevoegdheid, verbeterd kan worden. In het kader van het samenwerkingsprotocol kan het Adviescomité hieraan werken.

Voor de vergunning wordt een federale retributie geheven van 81 of 162 euro. Daarnaast kan er een regionale retributie komen. In België worden de vergunningen centraal aangevraagd en afgeleverd. Een aparte behandeling of betaling is ook bij ons niet nodig. Een van de voordelen van de centrale verwerking is de mogelijkheid de regelgeving in onderling overleg te beoordelen, om ze waar nuttig en mogelijk aan te passen in het voordeel van de sector. Recentelijk is de bestaande reglementering trouwens aangepast.

Kortom, ik ben van oordeel dat ook België zijn best doet om de regelgeving en de procedures vlotter en gebruiksvriendelijker te maken.

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

Ik begrijp dat u door uw ambt wordt beperkt en u zich moeilijk kunt mengen in de bevoegdheden van het Vlaams of het Waals Gewest.

Ik wens echter in herinnering te brengen dat de FOD Mobiliteit zeker op het vlak van het toezicht extra inspanningen zou kunnen leveren. Ik verwijs onder meer naar de vergunningen. In het buitenland is men veel strenger wat buitenlandse documenten betreft, terwijl men die in België blijkbaar gemakkelijk aanvaardt.

Dat maakt dat bepaalde netwerken op Belgisch grondgebied actief kunnen zijn. Met een strenger toezicht, zoals elders in Europa, zou men erin kunnen slagen die oneerlijke concurrentie aan te pakken.

Men moet tevens de chauffeurs die men hier vanuit het buitenland toelaat te rijden, ook al voldoen hun vergunningen niet aan de voorwaarden, met de nodige strengheid aanpakken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de M. Damien Thiéry au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la redevance pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 17262)

03 Vraag van de heer Damien Thiéry aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vergoeding voor de uitbating van Brussels Airport" (nr. 17262)

03.01 Damien Thiéry (FDF): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, sauf erreur de ma part, un arrêté royal de 2006 fixe le montant annuel de la redevance pour l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National. Ce montant est fixé à 175 000 euros annuels indexés, ce qui correspond, d'après les calculs que nous avons faits, à environ 0,01 euro par passager.

Nous pouvons considérer que, pour un aéroport international tel que le nôtre, cette redevance reste modique dans le contexte de crise que nous connaissons. Pourtant, il ne serait pas dramatique que l'État belge puisse augmenter le montant de cette redevance.

Lors d'une précédente question orale du 8 janvier dernier ayant trait au système de facturation des droits aériens par Belgocontrol, vous m'aviez répondu que "Zaventem ne paie pas non plus tout ce qu'il devrait payer à Belgocontrol, non pas parce qu'il est exonéré des prestations antérieures à 1989, mais parce que ce qu'il doit lui payer n'est plus indexé depuis 2003". Par ailleurs, la licence d'exploitation est d'une durée illimitée.

Monsieur le secrétaire d'État, est-il envisageable d'augmenter la redevance annuelle pour l'exploitation de l'aéroport, notamment afin d'éviter un déficit structurel de Belgocontrol? Quelles sont les justifications liées au caractère illimité de la licence d'exploitation accordée à l'aéroport de Bruxelles-National?

03.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, monsieur Thiéry, la redevance annuelle de 175 000 euros, à laquelle vous faites référence, concerne la redevance que le titulaire de la licence d'exploitation de l'aéroport doit à l'autorité de régulation, le Service de Régulation du Transport ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National.

L'article 53 de la loi de 2005 portant des dispositions diverses stipule que le titulaire de la licence d'exploitation versera une redevance en vue de couvrir l'intégralité des frais de fonctionnement et de personnel de l'autorité de régulation économique.

L'article 1 de l'arrêté royal du 8 mai 2006 fixant le montant et les modalités d'imputation et de versement de la redevance due par le titulaire de la licence d'exploitation de l'aéroport fixe le montant à 175 000 euros. Comme je l'ai toujours dit, la solution au déficit structurel de Belgocontrol sera multiple et impliquera tous les acteurs: Belgocontrol lui-même et tous les aéroports.

Il importe quand même de différencier ce montant de 175 000 euros et l'ensemble des redevances qui doivent être payées pour toutes les prestations. Ce sont deux choses différentes. En effet, il ne s'agit pas des montants qui n'ont pas été indexés non plus et surtout qui doivent être mis en lien avec les prestations pour lesquelles les aéroports régionaux ne payent pas pour les prestations avant 1989. Ici, le montant est en lien avec chaque mouvement; ce n'est pas le montant fixe en tant que tel. Ceci fait partie de l'ensemble de la problématique.

En ce qui concerne la licence d'exploitation, celle-ci est réglée dans l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires ainsi que dans l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme BIAC.

Mes services ne disposent pas d'informations nécessaires pour être en mesure d'expliquer le choix opéré pour une licence d'exploitation à durée illimitée dans le temps. L'article 39 de l'arrêté royal de 2004 règle les conditions de révision de la licence d'exploitation. Sa durée est donc indéterminée, ce qui ne signifie pas qu'elle soit illimitée.

03.03 Damien Thiéry (FDF): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. En ce qui concerne la redevance de 175 000 euros, on pourrait envisager d'augmenter le coût de peu, vu l'impact minime supporté par chaque passager. Mais il en irait différemment pour parvenir à un montant estimé de 5 millions d'euros pour éponger la moitié des déficits de Belgocontrol. Je comprends que le processus de fonctionnement soit défini par un certain nombre d'articles ou arrêtés royaux.

Je comprends également lorsque vous dites qu'il n'est pas question de caractère illimité, mais indéterminé. Pourtant, dans la pratique, les deux reviennent plus ou moins au même.

Comme nous ne pouvons parler de caractère illimité, peut-on envisager de déterminer une durée? En effet, parler d'un laps de temps déterminé de 10, 15 ou 20 ans aurait été compréhensible, mais indéterminé me paraît surréaliste, particulièrement sachant avec quelle rapidité l'index nous joue des tours.

Il serait donc temps de préciser, de manière conséquent et déterminée, la licence d'exploitation accordée à l'aéroport de Bruxelles-National.

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

04 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Willem-Frederik Schiltz aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de crisis bij de Belgische binnenvaartondernemers" (nr. 17333)

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de crisis in de binnenvaartsector" (nr. 17336)

- 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 nood aan ondersteuning van de sector van de binnenvaartschippers" (nr. 17363)

04 **Questions jointes de**

- M. Willem-Frederik Schiltz au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la crise dans la batellerie belge" (n° 17333)

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la crise dans la batellerie belge" (n° 17336)

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le soutien à apporter au secteur du transport fluvial" (n° 17363)

De **voorzitter**: De heer Schiltz is niet aanwezig. Zijn vraag nr. 17333 vervalt dus.

04.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de vraag is ondertussen al een maand oud en dus enigszins gedateerd, maar als ik het goed heb begrepen werden er inmiddels, na de acties van de sector, gelukkig bepaalde afspraken gemaakt met de betrokken sector. De binnenschippers hebben actie gevoerd tegen de malaise in de sector. Zij vroegen bepaalde maatregelen. Onder meer in Antwerpen, Gent en Luik werden verzamelpunten georganiseerd die voor oponthoud van alle binnenvaartverkeer zorgden. De Federatie Belgische Binnenvaart, die alle binnenvaartorganisaties in het land overkoepelt, steunde de actie en vroeg de overheid om resultaatgerichte maatregelen.

Er werd gewezen op de enorme overcapaciteit aan schepen, die in de voorbije hoogconjunctuur waren gebouwd. De overcapaciteit werd ook geweten aan de vrij royale kredietpolitiek van voornamelijk Nederlandse zijde. Er werd ter zake verwezen naar de vrijstelling van rente van terugbetaling van kapitaalsaflossingen, die Nederlandse schepen op basis van de Nederlandse overheidsgaranties zouden bekomen. Aldus kunnen zij al jarenlang tegen niet-kostendekkende vrachttarieven rondvaren, wat uiteraard aanleiding geeft tot een scheeftrekking van de binnenvaartmarkt.

Een aanzet van oplossing voor de lage prijzen zou bij de wet houdende diverse bepalingen van 29 december 2010 en het KB van 19 juni 2011 kunnen liggen, waarbij de wetgeving inzake lichtijden werd aangepast en de bedragen van de overliggelden werden verhoogd. Deze wetgeving is van aanvullend recht. De opdrachtgevers zouden de nieuwe bedragen evenwel niet toepassen, omdat zij deze onrealistisch hoog inschatten. Nochtans is de voormelde wetgeving wel de uitvoering van een destijds akkoord tussen de bevrachters en de schippers.

Bovendien had de vorige regering een samenwerkingsakkoord gerealiseerd, waardoor 1,18 miljoen euro aan middelen voor de sector zou kunnen worden vrijgemaakt. Op federaal vlak is de wetgevende procedure ter zake volledig afgerond.

Aangezien veel Belgische familiale binnenvaartondernemers het water aan de lippen staat — de Federatie Belgische Binnenvaart spreekt van ruim 90 % van de vloot — is of was actie nodig.

Mijnheer de staatssecretaris, ten eerste, hoe kijkt u tegen de ernstige verstoring op de binnenvaartmarkt aan?

Ten tweede, bent u bereid te onderzoeken of er sprake is van verboden staatssteun door de Nederlandse overheid? Is er hier geen scheeftrekking van het vrijemarktgebeuren?

Ten derde, bent u op de hoogte van het feit dat de opdrachtgevers de nieuwe bedragen, zoals ze bij KB zijn bepaald, niet toepassen? Welke actie is ter zake mogelijk?

Ten vierde, wat is de stand van zaken inzake de genoemde 1,8 miljoen euro aan middelen, die voor de sector zou kunnen worden vrijgemaakt?

Ten vijfde, de federatie hekelt tevens de oplegging van erg stringente, kapitaalsintensieve, technische en administratieve voorschriften. Acht u een vereenvoudiging mogelijk? Zult u daartoe actie ondernemen?

Mijn slotvraag, met name of u in overleg zult treden, is zeker achterhaald. U hebt immers overlegd. Misschien kunt u wat toelichting geven bij de manier waarop het overleg is verlopen. Wat waren de resultaten van het overleg? Welke gevolgen zullen daaraan worden gegeven?

04.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, van 15 tot 25 april voerden Belgische, Franse en Nederlandse binnenvaartschippers actie met blokkades aan sluizen zoals Asper, Evergem, Merelbeke, Caen en in havens zoals Luik, Herstal, Antwerpen en Gent. Het is duidelijk dat de kritiek vanuit de binnenscheepvaart zeer pertinent was. Wij spreken toch over tien stakingsdagen. En al bevat het op 25 april goedgekeurde protocolakkoord heel wat intenties, toch biedt het geen voldoende antwoord op de verzuchtingen vanuit de sector. Het gesloten protocolakkoord lijkt mij een eerste aanzet, zeker als wij kijken naar de reactie vanuit de binnenscheepvaart. Er werden echter een aantal engagementen aangegaan en het is belangrijk dat u deze, in uw hoedanigheid van staatssecretaris, nakomt.

Er zijn klachten vanuit de sector, en in dat verband verwijs ik naar het betoog van collega Van den Bergh en naar de kritiek zoals verwoord door binnenscheepvaartvereniging Ons Recht, bijgetreden door het kenniscentrum Binnenscheepvaart Vlaanderen. Zowel inzake oneerlijke concurrentie als inzake het wetgevende kader waarbinnen zij moeten opereren, is het belangrijk om die sector voldoende te ondersteunen of minstens op regelgevend vlak voldoende beweegruimte te verschaffen om zich concurrentieel te kunnen ontplooiën.

In uw beleidsnota hebt u ter zake de nodige engagementen opgenomen. Wat is de huidige stand van zaken, een maand na de staking? In welke verdere planning voorziet u? Hoe zult u concreet ingaan op de eisen van de sector?

04.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mevrouw de voorzitter, er werden heel wat vragen gesteld om te weten of er zich een ernstige verstoring in die sector voordoet, gezien de desastreuze situatie. Ik ben mij inderdaad bewust van de ongunstige marktsituatie in de binnenscheepvaart, met een verstoring van het evenwicht tussen de beschikbare jaarcapaciteit en de vraag naar vervoer, waardoor er een neerwaartse druk op de vrachtprijzen is ontstaan die al aanhoudt sinds de financiële economische crisis in 2009. Of deze toestand volledig beantwoordt aan het begrip ernstige verstoring van de binnenvaartmarkt, zoals omschreven in de richtlijn, zal door objectief cijfermateriaal nog moeten worden aangetoond.

Om die reden is er een protocolakkoord gesloten tussen de bevoegde gewestministers, mijzelf en de binnenscheepvaartorganisaties, waarin staat dat de procedure van aanmelding van de crisis aan de Europese Commissie wordt opgestart — wat al gebeurd is — en dat een dossier wordt voorbereid om concrete moeilijkheden in de binnenscheepvaartsector aan te tonen — wat eveneens al is gebeurd.

Het punt van de staatsteun werd ook opgenomen in het protocolakkoord en zal het onderwerp van onderzoek uitmaken. Indien daaruit blijkt dat er elementen van deloyale concurrentie zijn, zal dit natuurlijk meteen aan de Europese Commissie worden meegedeeld met het verzoek maatregelen te nemen om een *level playing field* te organiseren.

De heer Van den Bergh vroeg of ik op de hoogte ben van het feit dat de opdrachtgevers de nieuwe bedragen, zoals vastgelegd in het KB, niet toepassen. Ik werd hiervan inderdaad op de hoogte gesteld door de binnenscheepvaartsector. Het gaat hier echter om regels van aanvullend recht. De laad- en lostermijnen en de bedragen van het overliggeld, die bij KB werden vastgesteld op basis van de bepaling van de wet van 1936 op de binnenvaartbevrachting, zijn van toepassing indien de partijen hierover stilzwijgend zijn in hun bevrachtingovereenkomst.

Of er maatregelen kunnen worden getroffen om de termijn of de vergoeding verplichtend op te leggen, moet

op internationaal vlak worden onderzocht. Ook in onze buurlanden maken deze elementen momenteel het onderwerp uit van de contractuele vrijheid.

De stand van zaken met betrekking tot de 1,18 miljoen euro aan middelen voor de sector is de volgende. Het gaat hier om resterende middelen van het Belgisch Sloopfonds waarvoor een aanwending op nationaal vlak mogelijk is. Het samenwerkingsakkoord van 8 oktober 2010 heeft op federaal niveau al een parlementaire instemming gekregen. De instemmingprocedure op gewestelijk vlak is evenwel nog niet in alle Gewesten afgerond.

De federatie regelt tevens de oplegging van zeer stringente kapitaalintensieve technische en administratieve voorschriften. De heer Van den Bergh vroeg of ik bereid ben om een vereenvoudiging door te voeren. Ook voor dit punt wordt er in de werkgroep onderzocht welke voorschriften problemen vormen voor de bestaande vloot. Er zal een rangschikking van de voorschriften worden gemaakt met het oog op hun impact op de veiligheid en de bedrijfseconomische haalbaarheid. De moeilijkheden situeren zich vooral in de overgangsbepaling voor de Rijnvaart. Een mogelijke aanpassing ervan zal op het niveau van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart worden aangekaart.

Waarover gaat de huidige discussie met de sector? Zoals al bleek uit de vorige punten is er momenteel bijna voortdurend overleg aan de gang tussen de binnenvaartorganisatie, de bevoegde administratie en mijn beleidscel. Het kader hiervoor is het protocolakkoord, gesloten op 24 april. Dit akkoord bevat maatregelen en engagementen die ik samen met mijn gewestelijke collega al heb genomen of zal nemen.

De stand van zaken met betrekking tot de concrete voorgestelde maatregelen is de volgende. De maatregelen, zoals voorgesteld door de sector, zijn hoofdzakelijk te situeren op andere beleidsdomeinen. Zij vormen geen exclusief probleem van de binnenvaart. Zo is een aanpassing van de arbeidsvoorwaarden en een verlaging van de loonkosten een nationaal of misschien wel een internationaal probleem. Dit neemt echter niet weg dat ik ter zake wel actie heb ondernomen en de dialoog ben aangegaan met mijn collega's om de grieven van de sector toe te lichten en om samen na te gaan of het mogelijk is om tegemoet te komen aan de eisen van de sector.

Ten slotte, kan ik ook verwijzen naar mijn andere uiteenzetting over de aanwending van de gelden van het Belgisch Sloopfonds.

04.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord, met heel wat ideeën en engagementen, die uiteraard verder opgevolgd zullen moeten worden.

Het is heel belangrijk om de zorgen van de binnenvaartsector op een ernstige manier aan te pakken, gezien het belang van het transport over het water. De situatie op onze wegen is alom bekend. Het vervoer over water is veel duurzamer en verdient ons aller aandacht. Ik kijk dan ook uit naar het vervolg van de werkzaamheden van de werkgroep en de uitvoering van het protocolakkoord.

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

Ik erken zeker de inspanningen die in het verleden reeds door u werden gedaan, sinds het op gang komen van de staking. Het is wel duidelijk dat een aantal engagementen nog gerealiseerd moeten worden. Ik heb echter kunnen vaststellen dat de sector hoopvol is en dat, via een aantal bijsturingen, de nodige ademruimte gevonden kan worden. Ik verwijs daarvoor onder meer naar de technische controles, de fiscale regels en de Europese transportwetgeving.

Ik dring erop aan daarvan werk te maken, met de nodige aandacht en spoed, want de problemen slepen al zeer lang aan, zoals u ook kon vaststellen. De sector heeft het helaas zeer moeilijk om zichzelf in stand te houden. Er zijn nog maar weinig mensen in actief en het water staat hen letterlijk en soms figuurlijk aan de lippen.

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

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

Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de ISO 39001-norm" (nr. 17341)

05 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la norme ISO 39001" (n° 17341)

05.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, de ISO 39001-norm is een nog vrij recente internationale norm voor veiligheidsbeheer in het verkeer. De norm reikt een kader aan met concrete richtlijnen om veiligheidsrisico's in het verkeer aan te pakken. De norm werkt op dezelfde wijze als de gelijkaardige ISO-normen. Er wordt een aantal prestatiefactoren geïdentificeerd. Er worden meetbare doelstellingen aan gekoppeld en vervolgens worden er maatregelen uitgewerkt om deze doelen te bereiken, waarna er periodiek geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd wordt.

De ISO 39001-norm is certificeerbaar en kan zo als kwaliteitslabel voor bedrijven of diensten dienen. De ISO-norm past perfect in aanbeveling 5 van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid die tot doel heeft het thema verkeersveiligheid structureel in te bedden in het preventiebeleid van ondernemingen. Gezien het belang van deze norm vraagt de European Transport Safety Council, de ETSC, de lidstaten om deze nieuwe norm te ondersteunen, in de eerste plaats door de norm zelf toe te passen, maar daarnaast ook door incentives uit te werken voor werkgevers uit de privésector. Het lijkt mij in elk geval een interessant instrument waaraan de overheid misschien enige stimulans kan geven.

Ik heb dan ook enkele vragen.

De norm bestaat sinds oktober 2012. Zijn er reeds bedrijven of organisaties in ons land die de ISO 39001-norm hebben behaald of die volop in het proces zitten om deze norm te behalen? Zal het aantal certificaten dat wordt uitgereikt opgevolgd worden?

Ten tweede, welke maatregelen zult u als staatssecretaris nemen om de bekendheid en het gebruik van de norm te bevorderen?

Ten derde, zult u incentives uitwerken voor werkgevers uit de privésector om de norm na te streven?

Ten vierde, kan het BIVV een rol spelen in de begeleiding van bedrijven die deze norm willen nastreven, bijvoorbeeld in het kader van zijn aanbod Road Safety At Work?

Tot slot, zult u samen met uw collega bevoegd voor Ambtenarenzaken een plan opstellen om de ISO-norm ook in te stellen binnen de federale overheidsadministraties?

05.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mijnheer Van den Bergh, ik heb daaromtrent contact opgenomen met het BIVV. Het BIVV heeft geen weet van Belgische bedrijven of organisaties die momenteel houder zijn van het ISO 39001-certificaat.

Ten eerste, in het kader van het programma Road Safety At Work wordt het BIVV wel regelmatig gecontacteerd door bedrijven uit verschillende sectoren die de verkeersrisico's van hun werknemers willen beperken en die hen willen sensibiliseren op het vlak van de grote thema's over verkeersonveiligheid, met name snelheid, rijden onder invloed van alcohol, het niet dragen van de veiligheidsgordel en afleiding achter het stuur.

Ten tweede, de ISO 39001-norm is wellicht nog te weinig bekend. De norm heeft als voordeel dat hij bedrijven en organisaties een concreet instrument biedt om hun omgang met het verkeersrisico in een gestructureerde aanpak te gieten met het oog op een continue verbetering van de situatie. Daarom zal ik aan het BIVV vragen om in het kader van Road Safety At Work nog meer te sensibiliseren bij bedrijven en overheidsinstanties om de ISO-norm te gaan toepassen.

Ten derde, ik zie op dit ogenblik weinig of geen marge om incentives toe te kennen aan bedrijven die de ISO 39001-norm willen bereiken. Het BIVV moet ook sensibiliseren over het feit dat verkeersveiligheidsmaatregelen in bedrijven in feite zichzelf terugbetalen, namelijk door minder schadelasten, minder verlies van productiviteit, lagere verzekeringspremies enzovoort.

Ten vierde, het BIVV spreekt zijn steun uit voor de toepassing van de ISO 39001-norm in België. Het BIVV heeft trouwens reeds de eerste stappen gezet met het oog op de implementatie van deze norm binnen zijn

organisatie. Certificatie zal in de loop van 2014 volgen. Op deze manier wil het BIVV, als de referentie op het gebied van verkeersveiligheid, zijn inspanningen ten voordele van de toepassing van deze norm nog verhogen. Zoals ik reeds zei, het BIVV zal tijdens zijn contacten met de bedrijven de ISO 39001-norm promoten en zorgen voor de begeleiding van bedrijven die deze norm willen implementeren.

Ten vijfde, ik heb in een eerste fase aan mijn administratie gevraagd om contact op te nemen met de andere federale administraties om te bekijken aan welke inhoudelijke en procedurele voorschriften moet worden voldaan om de ISO 39001-norm bij de overheid na te streven.

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

U erkent daarin dat er nog een probleem is wat de bekendheid van deze norm betreft, terwijl het, zoals u zelf aangeeft, een heel concreet instrument is dat wordt aangeboden en waardoor het verkeersveiligheidsbeleid structureel kan worden ingebed in bedrijven.

Ik ben dan ook blij dat het BIVV de handschoen opneemt inzake sensibilisering en promotie van deze norm en dat er ook stappen worden gezet binnen de federale overheidsadministraties.

Ik kan begrijpen dat er niet direct ruimte is voor incentives, als het incentives zouden zijn met een financieel kostenplaatje. Ik denk echter dat promotie en ondersteuning vanuit het BIVV al een belangrijke incentive kan betekenen richting de toepassing van deze norm bij bedrijven.

Ik denk dat wij daarop moeten inzetten om verder te werken aan onze verkeersveiligheid.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de rol van het Directoraat-generaal Luchtvaart tijdens en na de stunt van Tomtesterom" (nr. 17350)

06 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le rôle de la Direction générale du Transport aérien pendant et après le coup d'éclat de Tomtesterom" (n° 17350)

De **voorzitter**: Ik geef opnieuw het woord aan mijnheer Veys, die blijkbaar nog altijd inspiratie heeft om vragen te stellen over *Tomtesterom*, meer bepaald over de rol het Directoraat-generaal van de Luchtvaart tijdens en na de stunt.

06.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, die inspiratie wordt mij telkenmale bezorgd door de kronkelwegen van Justitie en het Directoraat-generaal van de Luchtvaart.

Toeval wil dat men vanavond nog eens in een samenvatting de beelden kan zien van de betrokken uitzending van *Tomtesterom* waarin Tom Waes op 23 mei 2011 met een Boeing 737, met aan boord enkele bv's, van de luchthaven van Zaventem naar die van Oostende vloog en daarbij zes keer een zogenaamde *touch-and-go* deed, waarbij het vliegtuig heel even de landingsbaan raakt en daarna meteen weer opstijgt. De betrokkene zou van een lacune in de wetgeving hebben gebruik gemaakt. Normaal duurt het 20 maanden vooraleer een piloot met een Boeing 737 mag vliegen, maar volgens de makers van het programma doorliep Waes de opleiding in amper een paar maanden tijd. De vlucht vond plaats op 23 mei 2011, de uitzending vond – iets minder dan een jaar later – op 19 februari 2012 plaats op de VRT.

In de commissie voor de Infrastructuur van 27 maart 2012 heeft staatssecretaris voor Mobiliteit Melchior Wathelet het volgende gesteld. "Het Directoraat-generaal van de Luchtvaart (DGLV) kwam louter toevallig vlak vóór de vlucht in kennis van het voornemen met betrekking tot deze vlucht en ontraadde de uitvoering ervan aan Jetairfly."

Pas op 24 mei 2012, net geen jaar nadat de betrokken vlucht heeft plaatsgevonden en het DGLV de vlucht had afgeraden, heeft DGLV klacht ingediend bij het parket van Brussel. In de Commissie voor de Justitie van 17 april 2013 verklaarde Minister Turtelboom het volgende: "Het Brussels parket heeft beslist de dossiers te

seponeren, omdat er onvoldoende bewijzen zijn.” Ine Van Wymersch van het parket van Brussel stelt in de pers dat er getwijfeld kan worden aan de echtheid van de beelden. Het parket kan niets doen.

Aangezien het toch wel opvallend is dat bij de klacht die het DGLV bij het parket van Brussel heeft ingediend, men er niet in geslaagd is om voldoende elementen te leveren die zouden bewijzen dat Tom Waes met de Boeing 737 heeft gevlogen, of dat de huidige veiligheidssystemen blijkbaar niet in staat zijn om te detecteren wie de stuurknuppel vastheeft, denk ik toch dat zich een paar vragen opdringen.

Waarom werd door het DGLV de vlucht op 23 mei met een Boeing 737 enkel afgeraden en niet verboden, als men nadien dan toch klacht indient?

Waarom werd pas op 24 april 2012 door het DGLV klacht ingediend bij het parket van Brussel, terwijl het DGLV al op 23 mei van de vlucht op de hoogte was?

Welke gegevens werden door het DGLV aan het parket van Brussel bezorgd waaruit kan opgemaakt worden dat Tom Waes op 23 mei 2011 effectief met een Boeing 737 heeft gevlogen? Zaten daar de gegevens van de zwarte doos – of *flight data recorder* – bij?

Tot slot, welke maatregelen werden door het DGLV genomen om ervoor te zorgen dat in de toekomst steeds geweten is wie er met een vliegtuig vliegt, dus zodat er geen onduidelijkheid meer bestaat over wie al dan niet de stuurknuppel vastheeft?

06.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, het DGLV kwam slechts enkele dagen voor de uitvoering van de vlucht van deze plannen louter toevallig op de hoogte. Daarbij werden de betrokkenen opgeroepen op het DGLV. Jetairfly deelde toen mee dat de voorbereidingen en de opleiding van de heer Tom Waes al drie maanden liepen, terwijl meteen een uitvoerige juridische situatie aan het DGLV werd overhandigd waaruit moest blijken dat geen toelating van het DGLV moest worden gevraagd.

Daarbij ontbrak vanzelfsprekend de nodige tijd om omtrent dit dossier, zowel juridisch als inhoudelijk, een standpunt ten gronde in te nemen. Wel stuurde het DGLV, vóór de uitvoering van de vlucht, een mail aan Jetairfly waarin werd gesteld dat de vlucht, indien toelating zou worden gevraagd, zou worden geweigerd.

Het beeldmateriaal van de uitzending was voor het DGLV een essentieel element in de beoordeling van dit dossier. Vandaar dat de uitzending werd afgewacht alvorens enige actie naar het parket te ondernemen.

Het dossier dat door de directie Inspectie van het DGLV aan het parket werd bezorgd, bevatte een aantal elementen om het parket toe te laten te beoordelen of de heer Tom Waes het toestel bestuurd. Het parket heeft de vrijheid om desgewenst de nodige informatie op te vragen.

Het DGLV had de identiteit van de piloot kunnen vaststellen aan de hand van de inschrijving van de vlucht in het vliegboek van de piloot en door verklaringen van de piloot ten overstaan van de directie Inspectie van het DGLV. Het parket seponeerde blijkbaar de zaak. Het DGLV nam wel de nodige maatregelen.

06.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, dat blijft toch een vreemde situatie. Blijkbaar is men achteraf tot de vaststelling gekomen dat de vlucht niet mocht plaatsvinden of dat men die afraadt. Nu wordt het beeldmateriaal afgewacht. Men was toch duidelijk in kennis over de betrokken vlucht? Daarom stel ik vragen over de huidige veiligheidssystemen. Als men morgen wil controleren wie er al dan niet achter de stuurknuppel van een vliegtuig plaatsneemt, moeten telkens de beelden opgevraagd worden van de VRT. Bij de meeste vliegtuigen die van op Zaventem opstijgen, zit geen cameraploeg van de VRT, laat staan dat u daarvan het beeldmateriaal kunt opvragen. Ik vind het onthutsend om vast te stellen dat dit blijkbaar de werkwijze is bij het DGLV.

U zegt dat het parket in Brussel over voldoende elementen beschikte om daaruit af te leiden dat Tom Waes wel degelijk gevlogen heeft. Toch wordt dat blijkbaar betwist. Als men bij het parket van Brussel vaststelt dat er onvoldoende materiaal is, dan heeft ofwel het DGLV zijn dossier niet goed voorbereid of onvoldoende materiaal aangeleverd, ofwel valt het niet op te maken. Ik denk dus dat de zwarte piet een beetje te gemakkelijk aan het parket van Brussel doorspeeld wordt. Ik heb de indruk dat DGLV zijn job niet uitgevoerd heeft.

In uw conclusie zegt u dat de nodige maatregelen genomen zijn. Welke maatregelen zijn dat dan? Blijkbaar

volstaat de veiligheidsprocedure en er is zelfs geen sprake van de zwarte doos of de *flight data recorder*. Toch denk ik dat die elementen in de toekomst in overweging genomen moeten worden om wel doortastend op te treden. Dat was in het voorliggend dossier duidelijk niet het geval, met alle veiligheidsrisico's voor de mensen en de omwonenden in Oostende.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Vraag van de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de waterstofauto" (nr. 17420)

07 Question de M. Peter Logghe au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le véhicule à hydrogène" (n° 17420)

07.01 **Peter Logghe** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, België speelt niet echt een voortrekkersrol bij de omschakeling van vervuilende energiebronnen naar propere en duurzame energie. Dat feit hebben wij al enkele keren aangehaald en ik had u beloofd dat ik een vraag zou stellen over de waterstofauto.

Aanleiding is een artikel in de pers waaruit bleek dat een groot Koreaans automerk de eerste waterstofauto's in Europa in omloop wil brengen. In België plant het geen verkoop, omdat hier geen tankstations zijn. Hierover wil ik u een aantal concrete vragen stellen.

Ten eerste, bevestigt u dat het Koreaanse automerk de eerste waterstofauto in Europa in omloop zal brengen, maar dat België bij gebrek aan tankstations niet bij de verkoop wordt betrokken?

Ten tweede, wil ik het met u hebben over waterstof als een degelijk alternatief voor vervuilende energiebronnen. De technologie staat ondertussen op punt. Auto's op waterstof hebben een veel grotere actieradius dan die op elektrische batterijen. Grote merken als Toyota, Daimler en Honda hebben al aangekondigd dat zij willen starten met de productie van waterstofauto's. Wordt het bijgevolg niet dringend tijd dat u de bouw van tankstations voorbereidt door samen met de Gewesten de randvoorwaarden zo laagdrempelig te maken dat waterstofauto's ook in België een kans maken?

Ten derde, overweegt de regering de mogelijkheid haar voorbeeldfunctie ten volle uit te spelen door het gebruik van waterstofauto's te promoten voor intern gebruik? Zullen de wagenparken van de diverse overheden als eerste uitgerust worden met waterstofauto's?

Ten vierde, wordt het niet dringend tijd voor een marshallplan voor groene mobiliteit? Als u er nu niet mee begint, dreigt de achterstand op de omringende landen zo groot te worden dat hier noodzakelijkerwijze werkgelegenheid verloren zal gaan.

Ik ben benieuwd naar uw concrete stappen. Ik betwijfel of die bestaan, maar ben graag bereid naar uw antwoord te luisteren.

07.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Ik zou heel tevreden zijn als er vandaag 20 000 elektrische voertuigen zouden circuleren in ons land, zoals u in uw schriftelijke versie van uw vraag stelt, maar dat is momenteel nog bijlange niet het geval.

Ik heb ook het artikel gelezen over de waterstofauto's van een Aziatisch automerk. Er zijn hier inderdaad zeker opportuniteiten in België. Ik denk dan aan diversificatie van onze transportsector, de mogelijke versterking van onze economie en creatie van nieuwe werkgelegenheid, de verbetering van onze lucht- en geluidskwaliteit en het tegengaan van de klimaatverandering.

Er moet echter meteen aan toegevoegd worden dat er nog enkele belangrijke barrières zijn. Zo bevindt de technologie van waterstofvoertuigen zich nog in een precommercieel stadium. De eerste testwagens rijden reeds op de weg. De introductie van de eerste FCR-wagens in het commerciële circuit wordt verwacht rond 2014-2015. De ontwikkeling van een massamarkt wordt niet verwacht voor 2025.

Waterstof is geen winbare grondstof, maar wordt geproduceerd door water te splitsen in waterstof en zuurstof. Hieraan zijn twee nadelen verbonden. Nog belangrijker is de duurzame productie van waterstof. De

meeste waterstof, meer dan 95 %, wordt momenteel geproduceerd uit niet-hernieuwbare bronnen zoals aardgas en steenkool via verschillende reformingtechnieken. Die brandstof creëert dus wel degelijk milieurisico's.

Voor grootschalige toepassing van waterstof moet daarom overgeschakeld worden op een duurzame productiewijze. Recent zijn wetenschappers in het Verenigd Koninkrijk erin geslaagd een productiesysteem te ontwikkelen waarbij waterstof veel veiliger en goedkoper op industriële schaal kan worden geproduceerd, met sterke beperking van de milieurisico's. Hierbij maakt men bij de productie van waterstof niet langer gebruik van een techniek gebaseerd op energie uit fossiele brandstoffen, maar wel een op basis van hernieuwbare elektriciteit. Dat onderzoek bevindt zich evenwel nog niet in het stadium van de industriële toepassing of het vermarkten ervan.

Het hedendaags transport is echter niet houdbaar door zijn afhankelijkheid van één energiebron, namelijk olie. Het is van groot belang om de mogelijk toekomstige rol van alternatieve transportbrandstof zoals elektriciteit, CNG, LNG, waterstof en biobrandstof van de tweede generatie te onderzoeken en eventueel hun introductie te stimuleren. Ik heb mijn administratie de opdracht gegeven een reflectie op te starten over de uitbouw van een pakket maatregelen die het gebruik van alternatieve transportbrandstoffen promoten. Die oefening sluit aan bij de lopende initiatieven van de Europese Commissie, die op 24 januari 2013 een ambitieus pakket maatregelen met betrekking tot het gebruik en de laad- en tankinfrastructuur van alternatieve brandstoffen in de transportsector heeft aangekondigd.

Ik meen dat de overheid een belangrijke voorbeeldrol kan vervullen en de significante introductie van duurzame voertuigen, niet alleen op waterstof, maar ook op aardgas en elektrische voertuigen, in België kan stimuleren door zelf duurzame voertuigen in haar wagenpark op te nemen. Dat is een van de vooropgestelde actiedomeinen die zullen worden onderzocht.

Voor elektrische voertuigen heb ik een praktijkgerichte studie laten uitvoeren, die onder andere een vlootanalyse van het huidige wagenpark van de federale overheid inhoudt en het potentieel aandeel van elektrische mobiliteit in de overheidsvloot analyseert.

Een van de conclusies is dat er zeker potentieel is om elektrische voertuigen op te nemen in de federale overheidsvloot. Concrete acties worden momenteel ondernomen om dat potentieel te realiseren, zoals de herziening van de omzendbrief 307quinquies, die de aankoop van wagens voor de federale overheid regelt. De herziening van de omzendbrief zal in het algemeen meer aandacht schenken aan duurzame voertuigen.

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

U zegt terecht dat er een aantal barrières zijn om de waterstofauto's te promoten, met name het feit dat de technologie nog in een precommercieel stadium zit en dat de commerciële aanpak ten vroegste in 2025 zal kunnen.

U zegt tegelijkertijd dat het Verenigd Koninkrijk zo ver is dat het erin geslaagd is een veel properder procedure uit te werken waarbij waterstof niet meer uit fossiele bronnen wordt gewonnen.

Het valt op dat België nooit voorkomt in het lijstje van voorlopers of ontwikkelaars van nieuwe technologieën; wij hinken altijd achterop. Dat is deels de verantwoordelijkheid van de federale overheid.

Ten slotte, ik ben blij dat u met een reflectiepaper komt. U zegt dat u een reflectiedocument zult opstellen met een pakket aan mogelijke alternatieven, die u zult promoten.

Ik heb daarover twee bijkomende vragen. Wanneer zal die paper klaar zijn? Hebt u daarop zicht? Men kondigt altijd maar aan, maar concreet is het toch nuttig om te weten wanneer de paper er komt.

Het is nog te vroeg om te vragen naar de concrete maatregelen die erin zullen zijn opgenomen, maar het is nuttig dat wij daarop zicht beginnen te krijgen.

Maar misschien kunt u daarop nog geen antwoord geven.

07.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet: (...)

07.05 Peter Logghe (VB): Ik hou u aan uw woord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de **M. Philippe Goffin** 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 "des accidents de la route par des cyclomotoristes ou scooters et leurs usagers" (n° 17423)

08 Vraag van de heer **Philippe Goffin** 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 "verkeersongevallen met bromfietzers of scooterrijders" (nr. 17423)

08.01 Philippe Goffin (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, il y a quelques jours, la presse relatait un article interpellant sur les cyclomoteurs ou scooters et leurs usagers. Selon l'article, un cyclomotoriste risque d'être blessé dans un accident de la route tous les trois jours. Dans la majorité des cas, ce sont des jeunes de 16 à 20 ans qui sont concernés.

Selon l'IBSR, un cyclomoteur est impliqué dans un accident de la route sur dix! Les causes de ces mauvais chiffres sont généralement l'inexpérience, le manque de formation des cyclomotoristes, mais aussi et surtout des engins trafiqués ou bricolés qui atteignent presque les 100 km/h alors qu'ils ne sont pas conçus pour rouler à une telle vitesse.

Monsieur le secrétaire d'État, quels sont les mécanismes de contrôle mis en place lors de la vente d'un cyclomoteur ou d'un scooter d'occasion? Comment la conformité de ces engins est-elle assurée? Envisagez-vous un contrôle technique identique à celui des voitures? Quelle est la réflexion menée pour augmenter les contrôles de ces engins afin de réduire les accidents beaucoup trop nombreux et aux conséquences souvent dramatiques?

08.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, cher collègue, je voudrais tout d'abord souligner que, pour la décennie 2000-2010, les cyclomotoristes ont obtenu le meilleur résultat en matière de diminution du nombre de tués et de blessés graves de tous les usagers de la route. On constate, notamment, une diminution de 66 % des cyclomotoristes tués et une diminution de 61 % de blessés graves. Cette diminution peut être attribuée, pour une grande partie, à l'obligation de porter le casque pour les cyclomoteurs de classe A, mais aussi aux mesures plus sévères prises, dans le passé, en matière de débridage des cyclomoteurs. Il est notamment possible aux services de police de saisir le cyclomoteur en cas de constatation de vitesse plus élevée que la vitesse technique admise (25 km/h pour les classes A, 45 km/h pour les classes B).

Premièrement, en ce qui concerne l'homologation des cyclomoteurs, il est interdit de modifier ou de changer des pièces qui changent les caractéristiques du cyclomoteur. Puisque les cyclomoteurs ne sont pas soumis à un contrôle technique périodique ou à un contrôle technique en cas de revente, actuellement, le seul contrôle possible est exercé par la police. Je répète que le gonflage du moteur est interdit et sévèrement puni. Selon moi, la confiscation du matériel reste, malheureusement, dans les cas extrêmes, la meilleure mesure.

Deuxièmement, pour l'instant, je n'envisage pas un contrôle technique pour les cyclomoteurs. À mon avis, un contrôle technique amène peu de changements si l'on sait qu'il est assez facile de remettre le cyclomoteur dans son état original pour, ensuite, le modifier à nouveau.

Troisièmement, je partage votre avis selon lequel nous devons essayer de faire diminuer davantage le nombre des cyclomotoristes victimes d'un accident. Les polices locales font un grand effort pour mener des actions de sensibilisation et de répression ciblées, par exemple aux abords des écoles secondaires. De plus, certaines associations comme FEDEMOT organisent des après-midi de formation pour jeunes cyclomotoristes.

Quatrièmement, j'envisage de passer à une immatriculation obligatoire pour l'ensemble des véhicules, y compris l'ensemble des cyclomoteurs, ce pour être certain qu'en cas de constatation d'infraction, ils puissent

tous être repérés et poursuivis sur la voie publique, ce qui n'est pas encore le cas pour certains, aujourd'hui. Cela me semble un excellent moyen pour permettre des contrôles encore plus efficaces de ce type d'engins.

08.03 Philippe Goffin (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. Je me réjouis de cette diminution du nombre d'accidents. Il est effectivement difficile de contrôler ces cyclomoteurs qui peuvent être facilement trafiqués. Les acteurs les plus directs me semblent être les polices locales et les communes qui pourraient sensibiliser les jeunes, qui ne sont pas toujours en mesure de contrôler eux-mêmes l'éventuelle dangerosité de leur cyclomoteur. Ceci pourrait aussi être de nature à rassurer les parents.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 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 modification de la circulaire Aéromodélisme" (n° 17457)

09 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 wijziging van de omzendbrief betreffende de modelluchtvaartsport" (nr. 17457)

09.01 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, en Belgique, les aéromodèles, les terrains d'aéromodélisme, les évolutions d'aéromodèles et les meetings d'aéromodélisme sont réglementés par la circulaire CIR/GDF-01, dont la quatrième édition date du 1^{er} juin 2005. À ma connaissance, une nouvelle mouture de cette circulaire est prête et doit être publiée.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous m'indiquer quand sera publiée cette nouvelle mouture? Quels seront les principaux changements? Est-il possible d'avoir déjà un exemplaire du texte?

09.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, madame Warzée-Caverenne, la cinquième édition de la circulaire est en préparation. Le texte n'est pas encore totalement disponible. La date probable d'édition est juin 2013.

Les propositions de modification les plus importantes par rapport à l'édition précédente sont, sous réserve d'approbation d'un texte définitif:

1. La GDF-01 s'applique pour l'instant uniquement aux modèles réduits avec une masse maximale de décollage dépassant un kilo.
2. Les vols selon le principe du *first person view* sont réglementés, c'est-à-dire un vol durant lequel le pilote regarde en temps réel sur un écran les images filmées par une caméra placée dans le nez de l'aéromodèle.
3. La distance minimale entre les divers terrains d'aéromodélisme est ramenée de cinq à trois kilomètres.
4. Dans la circulaire GDF-01 actuelle, il est nécessaire d'obtenir un accord de l'exploitant d'un aéroport existant dans un rayon de dix kilomètres pour établir un terrain d'aéromodélisme; ce rayon est ramené à un kilomètre pour un héliport, à trois kilomètres pour les ULM et à cinq kilomètres pour un aérodrome.
5. Un meeting d'aéromodélisme peut désormais être organisé par un particulier; dans la circulaire actuellement en vigueur, cela ne peut être organisé que par un club d'aéromodélisme.
6. Lors des examens pour l'obtention d'un brevet, l'altitude de vol peut être augmentée de 120 à 200 mètres, après demande et approbation de la DGTA.

09.03 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour ces informations. J'attendrai donc un mois pour obtenir la cinquième édition de la circulaire.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 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 conduite d'autobus et d'autocars sur autoroutes" (n° 17458)

10 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 regelgeving in verband met autobussen en autocars op autosnelwegen" (nr. 17458)

10.01 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Monsieur le secrétaire d'État, les services de transport de personnes par autocars ou autobus peuvent être de trois types: réguliers, réguliers spécialisés ou occasionnels. Ces services sont bien sûr réglementés, le régulier n'est pas de l'occasionnel, un bus n'est pas un car. Or, il arrive que l'on voie sur autoroute des bus de services réguliers alors que ceux-ci ne peuvent s'y trouver. En effet, les bus, contrairement aux cars, ne sont pas équipés de ceintures de sécurité, ils ne sont pas conçus pour rouler sur autoroute. Certains bus de services réguliers font de l'occasionnel alors qu'ils ne peuvent pas.

Monsieur le secrétaire d'État, avez-vous déjà eu connaissance de telles pratiques? Pouvez-vous nous rappeler la réglementation en la matière?

Toujours pour ce qui concerne la conduite sur autoroute, la vitesse des autobus et autocars est limitée à 90 km/h, ce qui s'applique également sur les voies publiques divisées en quatre bandes de circulation ou plus, dont deux au moins sont affectées à chaque sens de circulation, pour autant que les sens de circulation soient séparés autrement qu'avec des marques routières (arrêté royal du 1^{er} décembre 1975).

Dans les autres pays européens, la vitesse autorisée est de 100 km/h. Les cars eux-mêmes sont bridés à 100 km/h. Respecter une limitation à 90 km/h peut représenter un danger: un autocar peut être amené à effectuer un dépassement afin de ne pas se retrouver entre deux camions, par exemple.

Monsieur le secrétaire d'État, avez-vous déjà été sensibilisé à cette question de la limitation de vitesse? A-t-il déjà été question de revoir cette limitation de vitesse précisément?

10.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame Warzée, en ce qui concerne l'accès aux autoroutes, tel que déterminé par le Code de la route, les autobus et autocars y ont accès, indépendamment du fait qu'il s'agisse de transports réguliers ou occasionnels et indépendamment du fait qu'ils soient ou non équipés de ceintures de sécurité.

En ce qui concerne la vitesse maximale fixée à 90 km/h, je suis bien conscient qu'il s'agit d'une limitation de vitesse qui n'est peut-être pas adéquate compte tenu des arguments avancés (problématique de dépassement et limitations techniques) et qui gagnerait à être uniformisée au niveau européen.

10.03 Valérie Warzée-Caverenne (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour cet éclaircissement au sujet des autobus et des autocars. Au niveau de la vitesse, comme vous l'avez dit, il serait plus cohérent d'avoir la même vitesse dans l'ensemble des pays européens.

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

11 Vraag van de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de actie tegen niet-verzekerde en ongekeurde voertuigen" (nr. 17510)

11 Question de M. Peter Logghe au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'action menée contre les véhicules circulant sans assurance ni certificat de contrôle technique" (n° 17510)

11.01 Peter Logghe (VB): Mijnheer de staatssecretaris, onze fractie dringt al langer dan vandaag aan op actie tegen niet-verzekerde voertuigen. Wij vinden – u vindt dat ook – dat de maatschappelijke meerkosten, ongeveer 20 miljoen euro op jaarbasis, betaald door de brave verzekerde burgers, niet meer door de beugel kunnen.

Ook de ongekeurde voertuigen zouden vanaf vandaag beter kunnen worden opgevolgd door mobiele

camera's, die u zou willen koppelen aan de database van Assuralia, de keuringsdiensten en het Waarborgfonds. Ik juich dus in principe uw actie toe, maar ik heb toch een aantal concrete vragen bij de uitwerking van een en ander.

Ten eerste, wat gebeurt er als een mobiele camera iemand signaleert zonder geldige verzekering of met een ongekeurd voertuig? Wordt de politie dan verwittigd of wordt er misschien automatisch een brief verstuurd met de aanmaning aan de burger om de premie alsnog te betalen en/of het voertuig onmiddellijk te laten keuren?

Ten tweede, wordt er ook gedacht aan een centraal meldpunt met betrekking tot foute gegevens? Men kan zich perfect probleemsituaties indenken waarbij bijvoorbeeld een verzekeringspremie door de particulier aan de makelaar is betaald, maar die laatste de premie nog niet heeft doorgestort en er dus een conflict tussen de makelaar en de klant is ontstaan. De klant heeft zijn premie wel betaald, maar krijgt de groene kaart niet. Ook bij een verkeerde naamgeving kunnen problemen ontstaan. Bestaat er een centraal meldpunt of denkt u eraan om het alsnog in te richten?

Ten derde, krijgen de particulieren een bepaalde periode om die zaken in orde te brengen? Ik verneem dat de politie bij kennisname van een niet-verzekerd voertuig onmiddellijk een wielklem zou kunnen plaatsen. Klopt dat? Is dat ook zo bij ongekeurde voertuigen?

Ten vierde, het sluitstuk van de opgevoerde strijd zou een sensibiliseringscampagne zijn, die van u uitgaat. Ik meen nochtans dat het grote probleem bij dergelijke acties was dat het echte sluitstuk, de sanctionering achteraf, ontbrak. Wordt er samengewerkt met Justitie en Binnenlandse Zaken om ervoor te zorgen dat er inderdaad ook een echte vervolging van de hardnekkige zondaars zal volgen, zoniet zal er volgens mij geen blijvende gedragsverandering volgen.

11.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, voor een goed begrip licht ik eerst even de procedure voor het detecteren van niet-verzekerde voertuigen toe.

Het eerste deel van de procedure is van administratieve aard. Het wordt door het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds uitgevoerd. De gegevensbank van de verzekering laat niet toe met zekerheid te besluiten dat een voertuig niet aan de verzekeringsplicht voldoet.

Daarom wordt de titularis van een kentekenplaat, waartegen een vermoeden van niet-verzekering bestaat, eerst door het fonds gecontacteerd. Indien de betrokkene niet reageert of bevestigt niet verzekerd te zijn, wordt het kenteken opgenomen in het bestand waaruit de mobiele camera's hun gegevens zullen putten. Het kenteken verdwijnt opnieuw uit het bestand, zodra door het fonds een contract wordt gevonden. Het bestand in kwestie zal dus, in overeenstemming met het actieplan, steeds up-to-date zijn.

Om de mobiele camera's voor niet-verzekerde en ongekeurde voertuigen te kunnen inzetten, zijn enkele, juridische en technische aanpassingen nodig.

Er is vanwege de politie nog geen concrete richtlijn over de wijze waarop zal worden gereageerd op vaststellingen die onbemand gebeuren. Wellicht zal naar de titularis van de kentekenplaat een proces-verbaal van waarschuwing worden verstuurd. Hij zal zich vervolgens binnen een bepaalde, redelijke, termijn, rekening houdende met de verzending via de normale post, bij een politiekantoor naar keuze moeten aanbieden, om aan te tonen dat zijn voertuig geldig verzekerd dan wel gekeurd is. Geeft hij aan het proces-verbaal geen gevolg, dan zal het dossier aan het parket van de procureur des Konings worden doorgestuurd, die over een verder gevolg zal beslissen.

In de praktijk zal een en ander erop neerkomen dat de politiedienst van de woonplaats van de titularis zich zal aanbieden, om tot verhoor over te gaan. Het openbaar ministerie zal vervolgens over het te geven gevolg beslissen: dagvaarding, seponering of minnelijke schikking.

Ten tweede, het is, zoals u in uw voorbeeld schetst, inderdaad mogelijk dat de betrokkene geen groene kaart kan voorleggen, maar toch verzekerd is. Waar het eventueel is fout gelopen, moet worden onderzocht. Dergelijk onderzoek kan enkel plaatsvinden, door met de verzekeraar of zijn tussenpersoon contact op te nemen, teneinde zich van de verzekeringssituatie te kunnen vergewissen.

Trouwens, dergelijke contacten worden nu reeds door de politie gelegd, wanneer bij controles problemen

ontstaan. Het heeft dus geen zin met een centraal meldpunt te werken. Indien een conflict tussen een verzekeraar of zijn tussenpersoon en de betrokkene niet opgelost geraakt, kan laatstgenoemde zich tot de ombudsdienst van de verzekering richten.

Ten derde, de periode om zich in orde te stellen is ingebouwd tijdens de administratieve procedure. Wanneer de titularis het bewijs niet levert dat hij verzekerd is of als hij bevestigt niet verzekerd te zijn kan zijn voertuig geïmmobiliseerd worden met een wielklem zoals het actieplan bepaalt. Voor ongekeurde voertuigen is geen wielklem vooropgesteld omdat men zijn voertuig moet kunnen gebruiken om het op de keuring aan te bieden. De mogelijke straffen bestaan uit een gevangenisstraf van 8 dagen tot 3 maanden en/of een geldboete.

Ten vierde, een sensibiliseringscampagne is zeker belangrijk op het vlak van preventie waardoor minder burgers zich in overtreding kunnen stellen. U hebt gelijk dat ook een efficiënte repressie cruciaal is zodat overtreders aangepakt worden. Daarom heb ik besloten dat die wielklem een courante praktijk moet worden in geval van niet-verzekering. Daarnaast ben ik tevreden dat de minister van Justitie het College van procureurs-generaal heeft gevraagd om de opvolging van niet-verzekerde voertuigen als prioriteit te behandelen. U merkt dus dat het actieplan is opgesteld in samenwerking met alle betrokken actoren, met maatregelen voor elke schakel in de ketting om streng en efficiënt te kunnen optreden.

11.03 Peter Logghe (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor optimistische antwoord.

U zegt dat u het met mij eens bent dat repressie waar nodig belangrijk is en dat wij dus van de wielklem een courante praktijk willen maken.

Ik wil toch een kritische opmerking maken. Het is geen opmerking van mij, ze komt van de woordvoerder van een politievakbond. Hij had het over de mobiele camera's. U kent zijn opmerkingen: voor de mobiele camera's heeft men politiemensen nodig en de lokale en federale politie is op dit moment al zwaar overbelast.

Nogmaals, ik ben tevreden met elk stapje vooruit, maar ik vraag mij af u voor zichzelf een richtcijfer hebt vooropgesteld met betrekking tot de termijn waarbinnen u de problematiek van de niet-verzekerde voertuigen wilt bestrijden en indijken. Hebt u er een zicht op waar u binnen een jaar wilt staan met deze problematiek? Wenst u een vierde van die niet-verzekerde voertuigen uit het verkeer te halen of de helft? Het is toch wel belangrijk dat dit geen steekvlampolitiek blijft maar dat er werkelijk concrete stappen worden gezet. Ik zie echter dat u zelf nog geen concrete cijfers hebt.

11.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Wij hebben per definitie geen duidelijke cijfers over wie niet verzekerd is. Degenen die niet verzekerd zijn, worden niet ingeschreven. Het enige bedrag dat ik kan meegeven, is de 20 miljoen die ieder jaar wordt betaald door het Fonds. Het is mijn objectief om dit bedrag, dat elk jaar stijgt, opnieuw te laten dalen.

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

12 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 "de rijopleiding" (nr. 17492)
- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het Belgisch record van het hoogste aantal jonge verkeersdoden in Europa" (nr. 17543)
- 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 hervorming van de rijopleiding" (nr. 17799)

12 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 "la formation à la conduite" (n° 17492)

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le record belge du nombre le plus élevé de jeunes tués sur la route en Europe" (n° 17543)

- 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 réforme de l'apprentissage de la conduite automobile" (n° 17799)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, het is niet de eerste keer dat de rijopleiding ter sprake komt in deze commissie. Integendeel, dat onderwerp gaat al mee sinds de grote hervorming van de rijopleiding, die in 2007 onder één van uw voorgangers werd gerealiseerd.

Naar aanleiding van de nieuwe cijfers van de Europese Commissie, die aantonen dat ons land de meeste jonge verkeersdoden telt van West-Europa — iets om bij stil te staan — hebt u in uw beleidsnota opnieuw een hervorming van de rijopleiding aangekondigd. Ook volgens ons dringt een aantal veranderingen zich op. Het is belangrijk dat een kandidaat-bestuurder begeleid wordt door één of meer vaste begeleiders en niet elke dag door iemand anders. Enkel op die manier kan hij of zij een coherente rijstijl aanleren.

Verschillende studies tonen het verband aan tussen ervaring en ongevalrisico. Het is volgens ons dus essentieel de duur van de begeleide stage opnieuw op te trekken van drie naar minstens zes maanden.

Mijnheer de staatssecretaris, in de kranten liet u weten dat u een einde wil maken aan het systeem waarbij begeleiders buiten de rijnschool, in het kader van de vrije opleiding, op bijna professionele wijze kandidaat-bestuurders begeleiden tegen betaling. Het gaat hier om gebrevetteerde rijinstructeurs. Als men begeleiding, rijervaring en een lange stage belangrijk vindt — een lange stage is toch de sleutel tot een goede rijopleiding — kan een dergelijk aanbod volgens ons nochtans een plaats hebben. Het hoeft geen betoog dat deze rijinstructeurs op dit ogenblik in grote onzekerheid leven en dat duidelijkheid op dit vlak wenselijk is.

Vandaar mijn volgende vragen, mijnheer de staatssecretaris.

Ten eerste, hoe concreet zijn uw plannen om te sleutelen aan de rijopleiding in afwachting van de geplande regionalisering?

Ten tweede, wat zijn de precieze elementen van deze hervorming?

Ten derde, zal de duur van de begeleide stage gelet op het belang van ervaring opnieuw worden opgetrokken van drie tot zes of negen maanden?

Ten vierde, zal, gelet op het belang van een uniforme begeleiding, het aantal vrije begeleiders opnieuw beperkt worden tot een of twee vaste begeleiders die vermeld worden op het voorlopig rijbewijs?

Ten vijfde, wat de gebrevetteerde rij-instructeurs betreft, klopt de berichtgeving dat u de wetgeving in die zin wil wijzigen dat het systeem van gebrevetteerde rijinstructeurs niet langer mogelijk zal zijn? Zo ja, waarom? Om hoeveel mensen gaat het? Hebt u gegevens die aantonen dat de begeleiding door deze rijinstructeurs een negatieve impact heeft op de kwaliteit en het ongevalrisico? Kan het uitklaren van de grijze zone waarin deze instructeurs vandaag opereren een alternatieve oplossing zijn? Een andere piste zou zijn dat de drempel om met een rijnschool te starten, wordt verlaagd zodat de professionele begeleiders sneller en gemakkelijker de overstap naar het statuut van rijnschool kunnen maken.

Ten zesde en ten slotte, er is een fraudedossier van Federdrive tegen deze begeleiders ingediend bij de staatssecretaris voor Fraudebestrijding. Acht u dit fraudedossier gegrond? Wat is de stand van zaken?

12.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, een van de Europese doelstellingen waarnaar regelmatig wordt verwezen is om het aantal verkeersdoden in de Europese Unie tegen 2020, in vergelijking met 2010, met de helft te doen dalen. Ook de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid wil het aantal verkeersdoden in 2015 onder de limiet van vijfhonderd krijgen.

Naar aanleiding van cijfers die begin maart 2012 bekend raakten over het aantal mensen dat omkwam bij

een verkeersongeval, viel vooral de stijging met 1,1 % in Vlaanderen op. U reageerde tijdens de plenaire vergadering van 8 maart 2012 als volgt: “Vóór het einde van de maand zal er een verkeersveiligheidsplan aan de regering worden voorgelegd. In dat plan wordt de verkeersveiligheid als een geheel benaderd. Om een geïntegreerde aanpak mogelijk te maken komen zowel preventie als regelgeving, controles en sancties erin aan bod. De verkeersveiligheid is beter gediend met complete oplossingen dan met kleine, soms populaire of minder populaire, communicatiepunten. Een grondige analyse is nodig. Voor ons moet het verkeersveiligheidsplan worden opgesteld in samenspraak met de ministers van Justitie, Binnenlandse Zaken, Volksgezondheid en Economie, maar eigenlijk met de hele regering, met deze ene doelstelling voor ogen: het aantal verkeersdoden tegen 2020 halveren.”

Uit cijfers voor het jaar 2011 van de Europese Commissie, waarnaar ook collega Van den Bergh verwees, bleek eind april 2013 dat, met dertien jonge verkeersdoden per jaar en per miljoen inwoners, naar verhouding nergens in West-Europa meer jongeren in het verkeer sneuvelen dan in België.

Uit verschillende studies van mobiliteitsorganisatie Touring blijkt dat een gebrek aan ervaring de grootste invloed heeft op het hoge risico van jonge bestuurders. Ervaring brengt een drastische verlaging van het ongevalrisico met zich mee in de eerste periode nadat het rijbewijs werd behaald. Opvoeding is een algemeen aspect maar speelt ook een rol in het gedrag bij rijden met een voertuig. Touring waarschuwt vooral voor jonge mannen achter het stuur en stelt terzake: “Zij zijn slachtoffer van onervarenheid, immaturiteit en een bepaalde levensstijl. Daarmee zijn zij niet alleen voor zichzelf een gevaar, maar ook voor inzittenden en andere weggebruikers. Een vergelijkend onderzoek van de FIA toont aan dat ons land de minst professionele rijopleiding van heel Europa heeft.”

Touring vindt daarom dat er, naast de klassieke rijopleiding, ook aandacht moet zijn voor de zogenaamde rijopvoeding en pleit voor een meer professionele aanpak. Zij pleiten er onder meer voor dat de opleiding in verschillende stappen moet gebeuren met eerst minstens zes maanden of vijfduizend kilometer opleiding en vervolgens een voorlopig rijbewijs met beperkingen inzake tijdstippen en passagiers en zero tolerance ten opzichte van alcohol en drugs. In de derde en laatste fase pleit Touring voor een training voor het vermijden van risico's, het leren kennen van eigen grenzen en het anticiperen op verkeerssituaties. Ook de sancties op roekeloos rijden moeten strenger. Om de extra trainingsuren te financieren, vraagt Touring dat 50 miljoen van het geïnde boetebedrag naar de rijopleiding zou gaan.

In een reactie hierop, mijnheer de staatssecretaris, stelde u op 22 april dat u de rijopleiding wil hervormen. U wil onder meer de geldigheid van het theoretisch rijbewijs beperken in de tijd en strenger optreden tegen zogenaamde pseudorij scholen, waarbij het vaak zou gaan om instructeurs die niet meer welkom zijn in de rij scholen, adverteren op internet en bieden lessen aan tegen dumpingtarieven. Hun aantal wordt geschat op zestig tot tachtig.

Mijnheer de staatssecretaris, welke zijn uw plannen om de rijopleiding te hervormen?

Welke maatregelen werden genomen om het hoge aantal jonge verkeersdoden te doen dalen? In welke mate is in het verkeersveiligheidsplan aandacht voor de aanpak van het hoge aantal jonge verkeersdoden?

Wat is de stand van zaken van de uitvoering van het verkeersveiligheidsplan dat eind maart 2012 aan de regering werd voorgelegd?

Bent u bereid om werk te maken van de door Touring gedane voorstellen, onder meer inzake de zogenaamde rijopvoeding, waarbij op volgende punten wordt gelet?

Ten eerste, een opleiding van minstens zes maanden of vijfduizend kilometer. Ten tweede, een voorlopig rijbewijs met beperkingen inzake tijdstippen en passagiers en zero tolerance ten opzichte van alcohol en drugs. Ten derde, een training over het vermijden van risico's, het leren kennen van de eigen grenzen en het anticiperen op verkeerssituaties en, ten vierde, strengere sancties voor roekeloos rijden? Zo ja, welke maatregelen werden genomen? Zo nee, waarom niet?

12.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik sluit mij aan bij de problematiek die werd geschetst.

Kunt u meer toelichting geven bij de aangekondigde hervorming en de timing ervan? Hoe past een en ander in de geplande regionalisering?

Wat is uw reactie op de voorstellen van de aangehaalde organisaties, bijvoorbeeld om een rijopleiding in fases in te voeren?

12.04 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, ik dank u vooral voor uw bondige vraag. De commissievergadering is al anderhalf uur aan de gang en wij zijn pas toe aan punt 13. Dat is ongelofelijk.

Als wij spreken over de hervorming van de rijopleiding, moeten wij twee verschillende acties onderscheiden. Op korte termijn is er het remediëren van bepaalde problemen met betrekking tot de begeleider en tot de zogenaamde pseudorijschool. Op lange termijn is er het uitvoeren van de aanbevelingen van de Staten-Generaal voor Verkeersveiligheid inzake de invoering van het stappenrijbewijs en de Goals for Driver Education, GDE, in de rijopleiding.

Met betrekking tot het eerste punt ben ik klaar met het ontwerp van KB dat het aantal begeleiders beperkt tot twee. De begeleiders moeten op het voorlopige rijbewijs worden vermeld. Bovendien zullen de gebrevetteerde instructeurs buiten de rij scholen geen lessen meer mogen geven tegen betaling, behalve wanneer zij dit doen in het kader van sociale initiatieven van vzw's. Het kan niet zijn dat gebrevetteerde instructeurs een pseudorijschool oprichten om les te geven aan kandidaten, terwijl er een strikte reglementering bestaat op de erkenning en de controles van de rij scholen. Bovendien kunnen er ook begeleiders zijn die tegen betaling kandidaten leren rijden zonder dat zij in orde zijn met een aantal sociale en fiscale verplichtingen, wat trouwens wordt opgevolgd door mijn collega, de staatssecretaris voor Fraudebestrijding.

Inzake de bestaande gebrevetteerde instructeurs heb ik ervoor gezorgd dat de reglementering betreffende de rij scholen recent werd aangepast, zodat de bestaande initiatieven gemakkelijker kunnen worden erkend als rij school. Ik wens slechts één uitzondering te maken, namelijk voor gebrevetteerde instructeurs die zinnens zijn voor de vzw's een kandidaat van de vrije opleiding te begeleiden. Dit betreft een sociale maatregel die wegens de beperkte omvang geen deloyale concurrentie betekent voor de erkende rij scholen.

Ten derde, u stelt voor de minimale stage op te trekken van drie naar zes maanden vooraleer men het praktische examen kan afleggen. Ik kan dit begrijpen, maar ik situeer dergelijk voorstel in het kader van de hervorming van de rijopleiding op lange termijn, omdat het ook een aantal implicaties heeft op ons opleidingssysteem dat bestaat uit een vrije opleiding, enerzijds, en een rij schoolopleiding, anderzijds. Er werd samen met de Gewesten die ter zake bevoegd zullen worden, een werkgroep opgericht waarin ook de rij scholen en de examencentra vertegenwoordigd zijn. Deze werkgroep heeft als opdracht een hervorming van de rijopleiding uit te werken, zoals gevraagd door de Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid.

Ten vierde, zoals ik al zei, het aantal begeleiders zal worden beperkt tot twee die moeten vermeld worden op het voorlopige rijbewijs. Men mag maar eenmaal per jaar begeleider zijn, behalve voor verwanten tot in de tweede graad. Men kan de namen van de begeleiders op het voorlopige rijbewijs laten veranderen. In het voertuig van de kandidaat mogen alleen de begeleiders plaatsnemen.

Wat uw vijfde vraag betreft, heb ik reeds uitgelegd waarom de huidige situatie van de gebrevetteerde lesgever in de vrije opleiding niet kan worden voortgezet. Het gaat duidelijk niet over de kwaliteit van de gebrevetteerde lesgever, maar wel over een vorm van oneerlijke concurrentie ten overstaan van erkende rij scholen die aan een aantal erkenningsvoorwaarden moeten voldoen en die ook gecontroleerd worden.

Voorts gaat het ook om het onmogelijk maken dat zowel een gebrevetteerde instructeur als een niet-gebrevetteerde begeleider activiteiten zou uitoefenen zonder aan de sociale en fiscale verplichtingen te voldoen. Zoals ik ook al heb gezegd, is het beter de gebrevetteerde instructeurs toe te laten een aanvraag in te dienen als erkende rij school. De erkenningsvoorwaarden werden reeds versoepeld. Zo moet men niet meer beschikken over een privé terrein voor de manoeuvres. Bovendien beschikken zij reeds over de nodige kennis om de erkende directeur van hun eigen rij school te worden.

Aangezien gebrevetteerde instructeurs opereren buiten het circuit van de erkende rij scholen en de controleinstanties van die rij scholen, kunnen wij niet onmiddellijk weten hoeveel zelfstandige instructeurs of firma's van die instructeurs actief zijn in de sector. Uiteraard hebben wij wel weet van een aantal initiatieven, maar wij weten niet hoeveel er zijn.

Wat de ingediende fraudedossiers betreft, door de nieuwe reglementering die ik zal invoeren zal dat

probleem zichzelf oplossen.

12.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Deze aangelegenheid wordt ongetwijfeld nog vervolgd.

De schemerzone waarin zelfstandige rijinstructeurs werken leidt tot een moeilijke situatie die eigenlijk door de overheid zelf is gecreëerd. Ik ga ervan uit dat wij proberen een zo soepel mogelijke overgang te maken naar het gereguleerd kader van de rij scholen, zodat de zelfstandige rijinstructeurs, die toch gebrevetteerd zijn, vrij eenvoudig de overstap kunnen maken van hun huidige activiteiten naar een rij schoolactiviteit, zoals die is opgenomen in onze regelgeving.

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

Ik weet dat de initiatieven op het vlak van rijopleiding niet van vandaag op morgen kunnen worden gerealiseerd en dat ook de resultaten daarvan niet meteen zichtbaar zullen zijn. Ik meen dat de gevraagde hervorming vanuit de sector van de rij scholen noodzakelijk is en liefst zo snel mogelijk moet worden gerealiseerd.

Het is goed dat u komaf wenst te maken met een aantal misbruiken die al lange tijd aanslepen en die ervoor hebben gezorgd dat men er niet in slaagde om deskundige bestuurders af te leveren.

Een ander aspect dat minder aan bod is gekomen in uw antwoord betreft de voorstellen van Touring. Touring vraagt om daarmee rekening te houden en hoopt dat ze door u zullen worden gerealiseerd, zeker omdat ze pertinent zijn, in die mate zelfs dat ze zeker een positief effect zullen hebben op het nog steeds hoge aantal jonge verkeersdoden.

Een laatste bemerking in verband met de rijopleiding, is de volgende. Ik had de indruk dat de rij scholen tot vorig jaar op hun honger bleven wat betreft het overleg met uw kabinet. Ik hoop dat het engagement dat u vandaag hebt bevestigd een teken is dat u verder zult gaan op de ingeslagen weg.

12.07 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Collega's, mag ik oproepen om iets beknopter te zijn in vragen en replieken? De staatssecretaris heeft het ook al aangehaald. Er moeten nog veel vragen worden behandeld en een aantal collega's zit hier al een tijdje te wachten. Wij hebben er allemaal belang bij om bij het stellen van onze vragen tot the point te zijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 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 uitvoering van het regeerakkoord op vlak van mobiliteit" (nr. 17511)

13 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'exécution de l'accord de gouvernement sur le plan de la mobilité" (n° 17511)

13.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, de aanleiding voor mijn vraag is de problematiek die reeds een tijdje aan bod is gekomen en waarover ik de staatssecretaris reeds heb bevraagd.

Mijnheer de staatssecretaris, ik baseer mijn vraag op alle aanbevelingen die wij hebben gezien en waarover ik u heb bevraagd. Een en ander blijkt duidelijk uit zowel de mededelingen in uw beleidsbrief als uit de mededelingen die u op het vlak van de staatshervorming hebt gedaan. Wij hebben het geluk dat u ter zake een belangrijke rol speelt.

In het regeerakkoord van 1 december 2011 werden een aantal elementen naar voren gebracht. Ik hoop dat u mij van de lezing van alle plannen ter zake ontslaat.

Het gaat echter onder meer over een overheveling van een gedeelte van het verkeersreglement alsook over

de voorgedij van de Gewesten betreffende de aanvullende regelgeving inzake verkeersveiligheid. Wij verwijzen ook naar de rijopleiding, naar de technische keuring, naar de normering van verkeersinfrastructuur en naar de controle op de technische normering. Wij verwijzen eveneens naar de overheveling van de bevoegdheden van het BIVV naar de Gewesten en naar de overheveling van het Verkeersveiligheidsfonds.

In de commissie voor de Infrastructuur van 27 maart 2012 stelde u het volgende. Ik citeer: "Dit akkoord zal volledig worden uitgevoerd. Het is te vroeg om nu reeds precies te kunnen inschatten hoeveel personeelsleden naar Vlaanderen zullen overkomen. Dat belet echter niet dat men nu reeds bepaalde voorbereidings oefeningen doet. De federale regering heeft op dit vlak een eerste stap beslist tijdens de Ministerraad van 27 januari 2012, met een eerste inventaris, die door alle betrokken ministers en administraties wordt opgelegd, en met de aanduiding van een ambtenaar, pilootregeringslid genaamd, die als tussenpersoon in elke administratie voor de coördinatie zal moeten zorgen."

Mijnheer de staatssecretaris, het is nu ondertussen al meer dan een jaar geleden dat u een stand van zaken hebt gegeven. Daarom leek het mij nuttig, gelet op de concrete vorderingen op het vlak van de staatshervorming, dat u de vorderingen op het vlak van mobiliteit zou toelichten. Daarom heb ik de hiernavolgende vraag.

Wat is de stand van zaken op het vlak van de uitvoering van bedoeld luik van het regeerakkoord? Welke concrete planning wordt vooropgesteld?

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

13.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: De werken van de Comori zijn reeds vergevorderd. Wat de tekst over Mobiliteit betreft, daarover hebben wij een akkoord. Dat moet echter nog bevestigd worden door al de andere elementen van het globaal akkoord, daarin begrepen de financieringswet.

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

Enkel de rustgevende mededeling dat alles in een vergevorderd stadium zit en dat er nog enkele akkoorden moeten komen, is toch wel zeer mager.

Mijnheer de staatssecretaris, de concrete planning en de concrete invulling van de opvolging van het regeerakkoord zou u toch moeten toelaten om hier in de commissievergadering met meer duidelijkheid te antwoorden. Ook de sectoren van de verkeersveiligheid en mobiliteit willen graag iets concretere informatie dan wat u vandaag als antwoord geeft. Ik betreur dat.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de plannen van de Europese Commissie om vrachtwagens een maximaal gewicht van 40 ton op te leggen" (nr. 17539)**

14 **Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les projets de la Commission européenne visant à limiter à 40 tonnes le poids maximum des camions" (n° 17539)**

14.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de Europese Commissie heeft eind april een voorstel gedaan om de richtlijn die het wegtransport reguleert, aan te passen. Die nieuwe richtlijn houdt vast aan een maximaal gewicht van 40 ton voor vrachtwagens. De Commissie wil daarmee meer veilige en propere vrachtwagens, aldus het Verbond van Belgische Ondernemingen. Het is hen blijkbaar echter niet te doen om beter gevulde vrachtwagens.

Lidstaten mogen hiervan op het eigen grondgebied wel afwijken. Zo is, volgens werkgeversorganisatie VBO, in de Benelux het vervoer met 44 ton al ettelijke jaren in zwang. Ook Frankrijk en Italië hebben recentelijk die 44 ton ingevoerd. Europa moet volgens het VBO grensoverschrijdend vrachtverkeer met vrachtwagens van

44 ton mogelijk maken. Het VBO ziet tal van voordelen zoals een kleiner dieselverbruik en minder files en ongevallen.

Ter zake verklaarde het VBO, ik citeer: "Vandaag rijden talloze vrachtwagens 4 ton te licht omdat zij vanuit de Benelux naar Frankrijk moeten en omgekeerd. Deze bedrijven getuigen dat zij, mocht die grensovergang voor 44 ton worden geregeld, in een klap al bijna 25 000 vrachtwagens per jaar van onze wegen zouden halen."

Mijnheer de staatssecretaris, ik meen dat die opmerking van het VBO zeer pertinent is, niet alleen omwille van milieuoverwegingen, maar ook om economische redenen, efficiëntieaanpak, files en dergelijke meer.

Ik kom dan tot mijn vragen.

Deelt u het standpunt van het VBO? Zo ja, welke maatregelen werden er genomen? Zo neen, waarom niet? Bent u bereid dit standpunt binnen de Europese Unie te verdedigen? Zo ja, welke maatregelen werden er genomen? Zo neen, waarom niet?

14.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: De Europese Commissie heeft een ontwerp van richtlijn opgesteld tot wijziging van de richtlijn. Het ontwerp wordt trouwens nog besproken in de Europese Ministerraad en het Europees Parlement.

Het maximaal toegelaten gewicht van 40 ton voor vrachtwagens in internationaal verkeer wordt niet gewijzigd. De grote nieuwigheid is echter dat, wanneer twee aangrenzende lidstaten op hun nationaal grondgebied eenzelfde hoger gewicht toelaten, het hogere gewicht voor grensoverschrijdend verkeer is toegelaten tussen deze twee landen. Concreet betekent dit een oplossing voor de Belgische transporteurs die naar Frankrijk rijden aangezien Frankrijk sinds dit jaar ook 44 ton toelaat. Een Belgische vrachtwagen mag op dit ogenblik niet met 44 ton naar Frankrijk rijden, aangezien slechts 40 ton in internationaal verkeer is toegelaten. Wij hebben er dus alle belang bij dat deze richtlijn zo snel mogelijk tot stand komt.

14.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, het verheugt mij dat ook u vragende partij bent om deze richtlijn zo snel mogelijk om te zetten zodat 44 ton ook hier kan gehanteerd worden.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 17545 van mevrouw Temmerman wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

15 **Question de M. Josy Arens au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'adaptation des tarifs transfrontaliers" (n° 17682)**

15 **Vraag van de heer Josy Arens aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de aanpassing van de tarieven voor grensoverschrijdende ritten" (nr. 17682)**

15.01 **Josy Arens** (cdH): Villmols merci Här President, Här Staatssekretär. Ech schwätze Lëtzebuergesch, ech wëss datt dir mech nitt verstit. J'utilise ma langue maternelle. Je ne sais pas si vous me comprenez, mais comme les Flamands et les francophones utilisent leur langue maternelle, en tant que luxembourgonphone, j'estime pouvoir utiliser ma langue dans ce parlement. Mais je reviens à un peu de sérieux.

Monsieur le secrétaire d'État, comme vous le savez, de nombreux travailleurs belges travaillent au Grand-Duché de Luxembourg. Ils sont donc frontaliers. Heureusement, certains d'entre eux utilisent encore le train pour se rendre à leur travail. Cependant, un problème se pose dans la mesure où prendre le train coûte nettement plus cher en Belgique qu'au Luxembourg. C'est ainsi que pour prendre le train, beaucoup de frontaliers belges se garent dans des parkings situés au Grand-Duché de Luxembourg, ce qui crée de gros problèmes de circulation.

Un accord est intervenu entre la France et le Grand-Duché de Luxembourg sur une tarification

transfrontalière. C'est ainsi que la tarification est la même tant pour les Français que les Luxembourgeois.

Monsieur le secrétaire d'État, vous avez rencontré votre collègue luxembourgeois il y a dix jours. Avez-vous évoqué la question d'une tarification transfrontalière? Où en est le dossier? Allez-vous le faire évoluer dans les mois qui viennent? Je serai très heureux, monsieur le ministre, si vous pouviez vous exprimer en luxembourgeois.

15.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Monsieur Arens, je n'en serais pas capable, je suis désolé.

La majorité des travailleurs frontaliers effectuent leurs déplacements en voiture en dépit de l'offre ferroviaire existante. Cela s'explique partiellement par la cherté des tarifs en vigueur sur ces liaisons. Il y a d'autres éléments, comme les nouvelles rames. Comme vous le savez, les homologations vont bientôt arriver grâce à la discussion et l'accord conclu avec le ministre luxembourgeois lors du dernier Gäichel, ce qui nous permet d'améliorer la qualité mais n'offre pas encore une solution d'un point de vue tarifaire.

Pour remédier à la situation tarifaire en tant que telle, l'article 24 du contrat de gestion prévoyait que la SNCB devait examiner le moyen d'appliquer la tarification intérieure jusqu'aux premières gares situées après la frontière afin de stimuler le transport transfrontalier par train. Ceci ne concerne pas seulement la liaison entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, mais toutes les liaisons transfrontalières.

Les arguments en faveur de l'application de la tarification intérieure, plus avantageuse pour les voyageurs que la tarification internationale sont, d'une part, l'augmentation de la part modale du chemin de fer dans les nombreux déplacements transfrontaliers, avec un impact positif sur l'engorgement des infrastructures routières – la relation Belgique-Luxembourg est particulière à ce niveau; d'autre part, la simplification de la gamme tarifaire, ce qui permettrait aux opérateurs ferroviaires de simplifier la communication destinée à leur clientèle et à leur personnel de vente, et ce d'autant plus lorsque les tarifs entre la Belgique et l'autre pays sont tellement différents, ce qui est là aussi le cas entre la Belgique et le Luxembourg.

Depuis lors, pour répondre aux besoins des voyageurs transfrontaliers, la SNCB a progressé dans ce dossier avec l'introduction de gammes transfrontalières vers Aachen, Maastricht, Rosendaal. Des évolutions importantes ont également eu lieu au niveau de la tarification belgo-luxembourgeoise.

En 2010, la SNCB a réalisé une étude sur l'impact financier de l'application de la tarification intérieure pour les trajets entre toute gare belge et le Grand-Duché. Cet impact financier a été jugé trop conséquent par la SNCB. La perte de recettes consécutive, qui devait être compensée par l'État, avait été évaluée entre 6,3 et 7,4 millions d'euros.

De plus, la SNCB a estimé que malgré cet effort financier important, l'introduction de la tarification intérieure belge ne serait pas suffisamment attractive pour certains travailleurs frontaliers. Ce serait le cas pour ceux qui se rendent en voiture depuis la Belgique jusqu'à la première gare luxembourgeoise pour n'utiliser qu'un abonnement des chemins de fer luxembourgeois (CFL), dont le prix est très avantageux.

Toujours en 2010, la SNCB a introduit une offre réduite de produits (abonnements et billets) valables dans une zone très spécifique autour de la frontière: celle comprise entre les gares de Trois-Ponts, Marche, Bertrix et les trois points frontières: Gouvy, Sterpenich, Athus, et incluant toutes les gares situées au Grand-Duché de Luxembourg. Ces tarifs sont composés d'un tarif intérieur SNCB ainsi que du tarif international pour les billets et du tarif national pour les abonnements CFL. La SNCB applique donc déjà en partie ses tarifs intérieurs.

Bien sûr, ces deux tarifs intérieurs cumulés restent encore cher par rapport à l'abonnement CFL qui est de 50 euros par mois. Pour cette raison, la SNCB a proposé un autre type de tarification pour les abonnements de la zone transfrontalière, avec un test à réaliser dans les gares de Athus, Aubange et Virton sous réserve d'une compensation financière de l'État.

Cette proposition de la SNCB n'a pas encore fait l'objet d'une décision car la problématique du tarif frontalier ne concerne pas uniquement la liaison entre le Grand-Duché de Luxembourg et la Belgique, de sorte que la Belgique souhaite trouver une solution globale. Cette problématique sera prochainement à l'ordre du jour lors des négociations du futur contrat de gestion entre la SNCB et l'État fédéral.

Il est néanmoins clair que je ne peux qu'insister sur la situation particulière de la province du Luxembourg de

par le nombre de personnes qui travaillent à l'étranger, c'est-à-dire l'ampleur du trafic transfrontalier, la différence de tarif extrêmement importante et l'encombrement manifeste des autres moyens de transport et principalement celui de la voiture, ce qui crée une situation particulièrement spécifique pour le Luxembourg.

15.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse.

Il y a effectivement des éléments spécifiques qui font qu'on doit pouvoir évoluer rapidement dans cette négociation. J'espère qu'alors de plus en plus de frontaliers utiliseront le rail pour se rendre à leur boulot au Grand-Duché de Luxembourg.

J'ai une question supplémentaire.

Vous avez parlé d'homologation lors des discussions que vous avez eues avec vos collègues la semaine dernière. A-t-on maintenant une idée de la date précise de l'homologation de ces rames Desiro? Est-ce prévu pour la fin de l'année ou plus rapidement?

15.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Normalement c'est pour la fin du mois de juin ou juste après les grandes vacances. On espère encore pouvoir le faire avant la fin du mois de juin. Les réunions de type Gäichel permettent d'accélérer les homologations qui, en termes de confort pour les voyageurs, représenteraient une véritable plus-value.

15.05 Josy Arens (cdH): Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de strenge en zware regelgeving voor toeristische bootjes op binnenwateren en aan de kust" (nr. 17770)

16 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la réglementation sévère et lourde pour les bateaux touristiques naviguant dans les eaux intérieures et à la côte" (n° 17770)

16.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, volgens een nieuwe Europese wetgeving moet wie voor zijn beroep vaart sinds 2013 over een vaarbewijs beschikken en dus ook slagen in een examen, onder meer op basis van het boek *Leidraad voor het Stuurbrevet*. Een vakantieganger aan de Noordzee mag daarentegen wel zonder vaarbewijs met een huurboot varen.

In dat boek *Leidraad voor het Stuurbrevet* staat bovendien veel theorie die nooit op de binnenwateren van veel steden en gemeenten kan worden toegepast, met tal van waterverkeerstekens die op geen enkele van die binnenwateren voorkomen. Op het examen worden zelfs vragen gesteld over boeien en hoe een kombuis functioneert, terwijl iedereen weet dat een toeristisch bootje op die binnenwateren geen keuken heeft.

Ook de opgelegde regels in het koninklijk besluit van 30 november 2011 inzake de bemanningsvoorschriften voor de scheepvaartwegen in het Koninkrijk, waarbij op dergelijke toeristische bootjes minstens twee bemanningsleden aanwezig moeten zijn, ongeacht het aantal aanwezigen, zorgen voor het nodige ongenoegen.

Daarbij wordt gevreesd dat veel toeristische bootjesvaarders, actief aan de kust met bijvoorbeeld een amfibieboot of op de binnenwateren van veel steden en gemeenten, zullen afhaken wegens het studeren, de administratieve rompslomp en de extra personeelskosten. Er dreigt ook een personeelstekort, aangezien veel jobstudenten in die seizoensgebonden sector niet over zo'n vaarbewijs beschikken.

Ter illustratie, voor de kust van Blankenberge vaart al sinds 1948 een amfibieboot, daterend uit de Tweede Wereldoorlog. Ineens kwam men tot de vaststelling dat die amfibieboot, die probleemloos al die jaren voor de Blankenbergse kust heeft gevaren, volgens de Europese regelgeving onder de categorie cruise- en

passagiersschepen valt, omdat er meer dan 12 personen op kunnen. Op de wateren in tal van steden varen veel toeristische bootjes die niet als cruise- of passagiersschip worden beschouwd. Dat zorgt voor de nodige absurde regels.

Ik wil hier zeker geen pleidooi houden om mensen zonder enige kennis of opleiding plaats te laten nemen achter het stuur van die bootjes, maar ik pleit toch voor enige redelijkheid ter zake, vandaar de volgende vragen.

Moet de nieuwe Europese wetgeving op een dergelijk strenge en zware wijze worden toegepast? In welke mate bent u bereid om de toepassing ervan in België te versoepelen of bij de Europese Commissie een versoepeling te bepleiten? In welke mate bent u bereid om de toepassing van het koninklijk besluit van 30 november 2011 inzake de bemanningsvoorschriften voor de scheepvaartwegen van het Koninkrijk te versoepelen of aan te passen?

16.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer Veys, ons is geen nieuwe Europese regelgeving bekend. Zonder meer informatie van uzelf kan ik niet op uw vragen antwoorden. Kunt u mij zeggen over welke Europese regelgeving het gaat en op welke materie zij betrekking heeft? Dat is niet duidelijk in uw vraagstelling.

Wat uw tweede vraag betreft, wens ik om te beginnen op te merken dat de wijziging die via het vermelde koninklijk besluit werd aangebracht aan de bemanningsvoorschriften die opgenomen waren in het koninklijk besluit van 9 maart 2007, tot stand kwam in overleg met de sector: zowel het goederenvervoer als het passagiersvervoer.

Verder wens ik te benadrukken dat het vervoer van passagiers dat via dit besluit geregeld wordt, slaat op de professionele vaart met schepen die gebouwd en ingericht zijn om meer dan 12 personen te vervoeren, naast de bemanning. Het gaat hier dus niet over de pleziervaart.

In de voorschriften die werden toegevoegd via het koninklijk besluit van 30 november 2011, is bovendien een uitzondering opgenomen voor stadsrondvaartboten. Deze uitzondering kwam tot stand in overleg met de Toeristische Dienst en de betrokken uitbater. Een stadsrondvaartboot mag uitzonderlijk met één bemanningslid varen. De bestuurder mag in afwijking van de algemene regel varen met een stuurbrevet voor de pleziervaart. Hij moet enkel een bijkomend getuigschrift voor het vervoer van passagiers verwerven via een theoretisch examen en hij moet een geldig EHBO-attest hebben.

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

De Europese regelgeving waarvan sprake is die welke sinds dit jaar van kracht is en die al enige tijd geleden werd aangekondigd. Drie of vier jaar geleden werd zij al aan de sector gecommuniceerd. Het gaat mij vooral om de regelgeving die sinds de start van het toeristisch seizoen van 2013 verplicht is.

Ik ben alvast blij dat er een zekere versoepeling gekomen is voor de sector van de toeristische bootjes op de binnenwateren. De oorspronkelijke plannen gingen veel te ver. Het compromis dat gevonden is, geniet zeker mijn voorkeur.

Tot slot wil ik verwijzen naar een aantal elementen in de Europese wetgeving. Ik hoop dat er kan worden gezocht naar een compromis dat, enerzijds, de leefbaarheid van de sector garandeert en, anderzijds, de veiligheid van de bestuurders vooropstelt. Het moet uiteraard haalbaar zijn voor de sector zelf.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 **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 vele klachten omtrent de werking van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV)" (nr. 17782)**

17 **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 nombreuses plaintes concernant le**

fonctionnement de la Direction générale du Transport aérien (DGTA)" (n° 17782)

17.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, een ander pijnpunt handelt over de werking van een van de diensten die onder u ressorteert, met name het Directoraat-Generaal van de Luchtvaart. Ik heb een aantal klachten ontvangen over de werking en de toepassing van en het toezicht op de regels van het European Aviation Safety Agency, het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart.

De klachten komen niet van één bron, maar van diverse kanalen. Ik zal ze staven aan de hand van een aantal getuigenissen.

Bij de dienst Vergunningen Techniekers zou degene die moet toezien op de regels deze naar eigen goeddunken interpreteren, totaal verkeerd en in de striktst mogelijke zin van de regelgeving zouden ook regels worden toegepast die nog niet van kracht zijn en waarvoor het DGLV zelfs nog niet klaar zou zijn. Dat zorgt natuurlijk voor heel wat misverstanden, weigeringen en discussies die zorgen voor het nodige ongenoegen, vertraging en zelfs sabotage van de werking van bedrijven die een essentiële rol spelen.

Andere klachten gaan over de bedrijfserkenningen. Ook daar zou de persoon die moet instaan voor de opvolgingen, *technical expert* staat er op zijn visitekaartje, totaal onbekwaam zijn. De betrokkene zou helemaal geen praktijkervaring hebben, zou allerlei reglementen op een foutieve manier interpreteren en zou totaal geen verantwoordelijkheid opnemen.

Het is voor veel bedrijven dan ook ergerlijk dat zo iemand beslist over het al dan niet afgeven of handhaven van de erkenning.

Ook bij de CAMO stel ik op basis van getuigenissen vast dat de verantwoordelijke voor de audits geen woord Nederlands zou spreken en dat zelfs zijn Frans en Engels vrijwel onverstaanbaar zijn. Ook voor mensen die het Frans en Engels als moedertaal hebben zou een twee dagen durende audit met de betrokkene – ik citeer – “een nachtmerrie zijn”. Men zegt dat men op het einde van de rit zelfs blij mag zijn dat men zijn erkenning niet kwijt is en het bedrijf bijgevolg niet op de fles gaat.

Een andere kritiek gaat over de zogenaamde JAR-FCL. Ook daar verneem ik dat de verantwoordelijke totaal onbekwaam over personeel van het DGLV zou oordelen. Er is een totale willekeur in het afgeven van vergunningen en erkenningen, onbereikbaarheid voor het personeel, geen antwoord op mails, hopeloze achterstand bij dossiers en onbekwame leiding of zelfs een gebrek eraan.

Ook over de werking van EASA heb ik vaststellingen gedaan. Ik heb een poging ondernomen om via de website te achterhalen hoe de regelgeving getoetst en nagegaan kan worden. Naar mijn mening is die webstek totaal onoverzichtelijk, onlogisch, onvolledig en onbruikbaar.

Er zijn dus veel klachten.

In Nederland bestaat de vereniging van Nederlandse luchtvaartondernemingen, die als voordeel biedt dat het een lobbygroep is. Die sector is van belang, maar de regelgeving wordt alsmaar strenger. In de heersende crisis is een dergelijke malaise onaanvaardbaar voor de sector, maar ook voor het DGLV en de personeelsleden die hun job wel goed willen uitvoeren.

Mijnheer de staatssecretaris, bent u op de hoogte van die klachten?

Welke maatregelen werden er genomen?

17.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Veys, ik heb nota genomen van uw ingediende vraag waarin u uw beklag maakt over de werking van sommige diensten van het DGLV, dat criteria zou hanteren die verder zouden gaan of niet conform zouden zijn met de Europese voorschriften. Ik heb het DGLV verzocht om mij inzake de door u ingediende opmerkingen ten spoedigste een rapport te bezorgen en ik zal u een volledig antwoord kunnen geven tijdens een volgende vergadering.

In dat verband kan ik wel zeggen dat ik op zeer korte termijn en in overleg met het DGLV een raadpleging van de industrie organiseer teneinde de gegrondheid van de klachten te onderzoeken.

Overigens heeft de directeur-generaal van het DGLV reeds een initiatief genomen om op korte termijn twee workshops te organiseren.

Tijdens een eerste workshop, in juni 2013, zal een benchmarking gevoerd worden tussen de procedures gevolgd door het Belgisch DGLV en de luchtvaartautoriteit van de ABIS-lidstaten, in eerste instantie op het vlak van de luchtvaardigheid. Aansluitend zullen ook op andere betwiste domeinen benchmarkings uitgevoerd worden.

Tijdens een tweede workshop zullen alle opmerkingen van onze industrie inzake eventuele afwijkingen in de Belgische procedures en regulering voorgelegd worden aan EASA, teneinde de conformiteit met de Europese regulering te onderzoeken.

Op grond van de raadgevingen van de industrie en de resultaten van de vermelde workshops, zal ik indien nodig maatregelen nemen om de gelijke behandeling van de Belgische luchtvaartbedrijven met andere luchtvaartondernemingen van de EU-lidstaten te verzekeren.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

Ik kom nu tot de bedrijfserkenning EASA Part 145. Inzake de Part 145-erkenning voor onderhoudsbedrijven is het DGLV verantwoordelijk voor de toepassing van de Europese regelgeving en voor het toezicht op de onderhoudsbedrijven om na te gaan dat zij blijven voldoen aan die reglementering. Technische experts die verantwoordelijk zijn voor dat toezicht, worden opgeleid voor die taak. Die opleiding alsook de uitvoering van die toezichtstaken worden op regelmatige tijdstippen gecontroleerd door het Europees Agentschap voor Luchtvaartveiligheid, het EASA.

Deze controles hebben nooit aanleiding gegeven tot bevindingen die deze klachten staven. Verder is het niet de technische expert die beslist of een erkenning al dan niet afgegeven of gehandhaafd kan worden. Dergelijke beslissingen worden altijd genomen in overleg met het management volgens goedgekeurde procedures die overeenstemmen met de Europese vereisten.

Ten tweede: bedrijfserkenning EASA part M, subpart G. Hier moeten wij preciseren dat de klachten niet duidelijk zijn aangezien het DGLV geen *quality manager* afvaardigt. Dit is een functie intern aan de kmo-bedrijven. Ook is er niet één persoon verantwoordelijk voor alle kmo's en wordt de beslissing om een erkenning in te trekken steeds genomen in overleg met het management volgens goedgekeurde procedures die overeenstemmen met de Europese vereisten. Het is sinds de invoering van de Europese regelgeving in 2005 slechts eenmaal nodig geweest. Het DGLV past de Europese regelgeving toe en ook hier heeft het DGLV nooit enige opmerkingen gekregen van EASA in controles die deze klacht staven.

De Europese regelgeving kan als zwaar gezien worden voor kleine bedrijven, maar luchtvaartveiligheid kan niet licht genomen worden.

Indien er klachten zijn over de verstaanbaarheid van een persoon mag men het DGLV steeds rechtstreeks aanspreken, zodat er een oplossing gezocht kan worden.

De website van de EASA heeft een vrij complexe structuur, die regelmatig wordt bijgewerkt door het agentschap. Dit vergemakkelijkt het opzoeken van informatie niet. Verschillende lidstaten – waaronder België – hebben de EASA al gewezen op deze problematiek. Men heeft ondertussen al een aantal verbeteringen aangebracht op de website. Als dienstverleners helpen de mensen van het DGLV geregeld de burger de weg te vinden op de website van EASA. Bovendien werd onderaan op elke pagina van de nieuwe webstek van het DGLV inzake specifieke informatie, een link naar de wetgeving van de EASA toegevoegd, om de burger toe te laten de Europese reglementering te consulteren met het oog op zijn vraag.

17.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord en voor uw engagement om de gegrondheid van de klacht te willen onderzoeken.

Uit uw antwoord kan ik alvast afleiden dat een aantal van uw opmerkingen hopelijk tot een bijsturing zullen leiden.

Ten tweede, u verwijst naar een aantal vergunningen, waarbij de technische experts ter zake niet beslissen.

De beslissingen worden in overleg met het management genomen. De rol van de technische experts is natuurlijk essentieel en heel belangrijk. Normaal gezien kunnen zij met de grootste kennis van zaken over specifieke dossiers oordelen.

Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag over de taalkennis van de technische experts. De taalkennis is evenwel een bijzonder pijnpunt. Ik zal dan ook zeker niet nalaten om bij een volgende agendering door uzelf of door mij dieper op de problematiek in kwestie in te gaan. Het is immers erg essentieel dat de taalkennis en het respect voor de taalkaders binnen het DGLV conform de wetgeving zijn.

Tot slot, ik wil zeker beklemtonen dat ook voor mij de luchtvaartveiligheid essentieel is, maar dat ook het DGLV de regels correct moet interpreteren en toepassen.

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

18 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het OESO-rapport" (nr. 17797)
- 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 conclusies op vlak van vervoer in het tweejaarlijks OESO-rapport over België" (nr. 17860)
- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het rapport van de OESO" (nr. 17909)

18 **Questions jointes de**

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le rapport de l'OCDE" (n° 17797)
- 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 conclusions du rapport biennal de l'OCDE concernant la Belgique en matière de transport" (n° 17860)
- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le rapport de l'OCDE" (n° 17909)

De **voorzitter**: Aangezien mevrouw Temmerman niet aanwezig is, vervalt haar vraag nr. 17909.

18.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, het OESO-rapport werd gepresenteerd op dinsdag 7 mei 2013. Het is een economische studie over België met daarin een speciaal hoofdstuk dat evalueert of de bestaande transportinfrastructuur volstaat om de toekomstige economische en ecologische uitdagingen te beantwoorden. Gezien de toenemende congestie van ons wegennet en de belangrijke rol die transport speelt in de milieuvervuiling kan dit een belangrijk beleidsturend document zijn.

Mijnheer de staatssecretaris, mijn vragen zijn dan ook vrij eenvoudig. Welke conclusies vindt u relevant en welke maatregelen zult u nemen om tegemoet te komen aan de aanbevelingen die betrekking hebben op het federale niveau? Zal er overleg zijn tussen u, uw collega bevoegd voor Overheidsbedrijven en de collega's van de gewestregeringen om samen tot een globale en coherente aanpak te komen van de uitdagingen op het vlak van congestie en milieu?

18.02 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, het OESO-rapport, dat blijkbaar via een gunstige wind iets sneller bij collega Van den Bergh is beland dan op de webstek van het persagentschap Belga, heeft toch wel voor een aantal vragen gezorgd, zeker omdat men kritiek geeft op de huidige Belgische regelgeving.

Ik citeer ter zake de Deense OESO-econoom Jens Christian Hoj die stelde: "Haast iedereen spoort gratis of met korting. Bedrijfswagens worden zelfs na de aanpassing van de regeling door de regering-Di Rupo

verbazingwekkend laag belast. Dergelijke subsidiëring is eigenlijk een subsidie om ver van je werk te gaan wonen. In plaats van al te veel gratis dienstverlening aan te bieden loont het de moeite de vraag te stellen of het land – dus België – “die middelen niet beter elders zou inzetten. België mist ook een infrastructuurplan op lange termijn. Er is geen algemeen gebrek aan wegen en treininfrastructuur in België maar er dreigt saturatie. Infrastructuurprojecten worden te veel geval per geval aangepakt. Er ontbreekt een nationaal plan waardoor efficiënte selectie van infrastructuurprojecten belemmerd wordt. Duurdere verplaatsingskosten tijdens de spitsuren zullen leiden tot efficiënter gebruik van infrastructuur maar dat geldt ook voor het openbaar vervoer”.

Vandaar dat de OESO in de strijd tegen de verkeerscongestie meer heil ziet in rekeningrijden, zowel voor vrachtwagens als voor personenauto's. Vlaams minister-president Kris Peeters sluit zich aan bij die kritiek. Hij stelde ter zake dat Vlaanderen resoluut wil inzetten op een kilometerheffing om de principes “de gebruiker betaalt” en “de vervuiler betaalt” in de praktijk om te zetten.

Mijnheer de staatssecretaris, in welke mate deelt u de analyse en de conclusies van de OESO? Welke maatregelen werden er met welke motivatie genomen?

18.03 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Het rapport stelt dat de transportinfrastructuur in België goed is uitgebouwd, maar dat het saturatiepunt inzake verkeersdichtheid in zicht is en dit zowel voor het wegverkeer als voor het spoor. Ondanks een relatief uitgebreid wegen- en spoornet is er een significant congestieprobleem rond de grote steden, wat aanzienlijke kosten met zich meebrengt voor de economie, het leefmilieu en de volksgezondheid.

Toekomstgericht moet er worden ingegrepen in het systeem om aan de verder stijgende vraag naar mobiliteit en vervoer te kunnen voldoen. In het verslag wordt erop gewezen dat een efficiënte selectie van nieuwe projecten wordt belemmerd door het ontbreken van een nationaal infrastructuurplan en de onderbenutting van het instrument van de kosten-batenanalyse. Subsidiëring van het wegverkeer via het systeem van de bedrijfswagens verergert nog de congesties en draagt, in het geval van dieselwagens, bij tot de luchtvervuiling.

Daarnaast wijzen de OESO-experts ook een vorm van impliciete subsidiëring van de openbare dienstverlening aan als een bron van weinig transparante kosten. Zij menen dat de strategie van subsidiëring van spoordiensten, als een alternatief voor de weg, er niet in geslaagd is om het congestieprobleem op te lossen omdat er geen prijssignalen worden gegeven voor de spreiding van de pieken in het gebruik van wegtransport en openbaar vervoer.

Het OESO-verslag bevat vier aanbevelingen.

Ten eerste, het opstellen van een langetermijn infrastructuurplan dat zowel wordt gedragen door de Gewesten als de federale regering en dit voor alle transportmodi.

Ten tweede, de kostprijs van de openbare dienstverlening in het transport moet expliciet worden berekend en vermeld. De dienstverleners moeten een compensatie ontvangen voor het verstrekken van deze dienst van openbaar nut.

Ten derde, het fiscale gunststelsel voor bedrijfswagens dient te worden afgeschaft, net zoals de fiscale begunstiging van dieselwagens via lagere accijnzen op diesel. Dit laatste omwille van de fijnstofproblematiek.

Tot slot, wordt ook de invoering aanbevolen van een systeem van wegbeprijzing en gedifferentieerde tarieven in het openbaar vervoer om de wegcongestie te reduceren. Inzake wegbeprijzing bevelen de OESO-experten aan met de grote steden te beginnen vooraleer een kilometerheffing uit te rollen over heel het land.

Wat de aanbeveling betreft inzake de invoering van ticketprijzen voor het openbaar vervoer en deze te laten variëren naargelang men in de daluren of de pieken reist, zijn verscheidene afwegingen mogelijk. Daartegen is geen principieel bezwaar. Dergelijke variabele ticketprijzen zijn er reeds in beperkte mate – senioren die na 09 u 00, na de ochtendpiek, de trein nemen, genieten van een gunsttarief –, maar er is wel een praktisch bezwaar tegen een veralgemening. Voor beroepsactieve pendelaars is dit namelijk geen optie.

Piekuren in het openbaar vervoer duurder maken, zou trouwens een ongewenste modal shift naar meer autoverkeer genereren, wat strijdig is met onze fundamentele beleidsoptie om het openbaar vervoer te bevorderen, gelet op de vele problemen rond de grote steden en de vervuiling door het wegverkeer.

De OESO wijst ook op de uitermate lage kostendekkingsgraad van het openbaar vervoer in ons land en op het gebrek aan internalisering van de externe kosten. De tariefstructuur moet dus wellicht worden herbekeken. Het kan evenwel niet de bedoeling zijn een asociaal beleid te voeren.

Wat een efficiënter gebruik van de transportinfrastructuur en dus een oplossing voor de huidige congestie op het spoor betreft, verwacht ik toekomstgericht veel meer van een spontane afvlakking van de piekuren door een verdere verruiming van de glijdende arbeidsuren en een veralgemenen van het thuiswerken dankzij de nieuwe technologieën. Afstandwerken, e-government en e-commerce beginnen nu reeds de mobiliteit te beïnvloeden.

In elk geval moeten de Belgische beleidsmakers zich hoeden voor overhaaste beslissingen in een zo complexe materie als kosten-batenanalyses en beprijzing van de transportinfrastructuur of tarifiering van mobiliteitsdiensten. De OESO wijst er zelf op dat dergelijke maatregelen zorgvuldig moeten worden afgewogen om onbedoelde modal shifts te vermijden.

Er is geregeld overleg met mijn federale collega bevoegd voor Overheidsbedrijven en dus voor de spoorwegen. Ik zou echter ook met de collega's van de gewestregeringen en andere actoren een vaste overlegstructuur willen om samen tot een globale en coherente aanpak van de uitdagingen te komen.

De bevoegdheden inzake mobiliteitsbeleid worden in ons land immers gedeeld uitgeoefend door de Gewesten en de federale regering, maar zelfs op het niveau van de grote steden worden de belangrijkste mobiliteitsbeslissingen genomen.

Ik meen dat het zoeken naar oplossingen voor onze mobiliteitsproblemen op dit ogenblik inderdaad te veel in gespreide slagorde gebeurt. Ik zal er dan ook op aandringen dat het interministerieel overleg in de vorm van bijkomende vergaderingen van de IC en IT opnieuw wordt opgestart. Dit werkt uitstekend in andere beleidsdomeinen, zoals Volksgezondheid.

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

Het is eigenlijk jammer dat wij het pas op het einde van een vergadering met vragen en antwoorden kunnen hebben over fundamentele beleidskeuzes voor de komende jaren met betrekking tot onze mobiliteit, de impact op het milieu en het economische leven. Ik betreur het dat dit nu zo moet lopen. Dat is niet de fout van deze of gene, maar een beetje het systeem van de Kamer. Dit onderwerp verdient echter een groter debat dan alleen dit. Dit als opmerking terzijde.

18.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw uitvoerige toelichting.

Ik ben het eens met de heer Van den Bergh dat dit onderwerp en deze problematiek meer aandacht en een meer degelijke bespreking verdient dan dit. Niets weerhoudt u om suggesties te doen voor een hoorzitting of een bespreking die dit meer recht aandoet. Ik denk dat verschillende deelaspecten in de toekomst nog aan bod zullen komen.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.36 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.36 heures.*