

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

du

MARDI 15 FÉVRIER 2011

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 15 FEBRUARI 2011

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.35 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Maggie De Block.

Le développement des questions et interpellations commence à 14.35 heures. La réunion est présidée par Mme Maggie De Block.

De **voorzitter**: Vraag nr. 1248 van de heer Jef Van den Bergh wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

01 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de autokeuring van politievoertuigen van de geïntegreerde politie" (nr. 1831)

01 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle technique des véhicules de la police intégrée" (n° 1831)

01.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, er werd mij een heel vreemde situatie gesignaleerd: voertuigen van de federale politie zouden niet gekeurd hoeven te worden, die van de lokale politie moeten wel worden gekeurd. De oorsprong hiervan ligt in het koninklijk besluit van 15 december 1998, dat artikel 83 octies over de voertuigen van de rijkswacht in de wet heeft ingevoerd.

In 1998 werd via het Octopusakkoord een geïntegreerde politiedienst gecreëerd, die gestructureerd is op twee niveaus. Op het federale niveau werden de voormalige centrale diensten van de rijkswacht en de voormalige gerechtelijke politie bij de parketten samengebracht. Op lokaal niveau werden de voormalige territoriale brigades van de rijkswacht en de voormalige korpsen van gemeentepolitie verenigd.

De rijkswacht werd met andere woorden opgedeeld in de federale en de lokale politie en in het genoemd KB werd ervoor geopteerd om de term rijkswacht te vervangen door de term federale politie. Hierdoor worden in het KB van 15 maart 1968 op de technische controle enkel de voertuigen van de federale politie vrijgesteld van alle keuringen en niet de voertuigen van de lokale politie.

Zou het niet beter zijn om in artikel 23 octies paragraaf 1 ten derde van het KB van 15 maart 1968 de woorden federale politie te vervangen door de woorden geïntegreerde politie, in lijn met de hervormingen van 1998? Zo neen, waarom niet? Zo ja, behoort het tot de bevoegdheid van een regering in lopende zaken om een dergelijke aanpassing aan te brengen en zal u in dat geval initiatief nemen?

01.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: De voertuigen van de federale politie, opvolger van de vroegere rijkswacht, zijn inderdaad vrijgesteld van de technische controle. Dat heeft historische redenen. De rijkswacht was tot 1957 een onderdeel van de krijgsmacht en tot 1992 een apart korps met een militaire structuur. De voertuigen van de rijkswacht werden bijgevolg als militaire voertuigen beschouwd en nu nog heeft de federale politie een aantal voertuigen die niet als gewone voertuigen kunnen worden beschouwd, zoals overvalwagens, sproeiwagens, bepaalde transportvoertuigen en voertuigen voor bijzondere opdrachten.

Ten gevolge van de hervorming van de politiediensten in 2001 werd in de wettelijke en reglementaire teksten de term "rijksmacht" gewoon systematisch door de woorden "federale politie" vervangen. Zo gebeurde ook in de technische reglementering betreffende de autokeuring van de voertuigen.

Het is ook juist dat de voertuigen van de lokale rijkswachtbrigades, die van technische controle waren vrijgesteld, naar de lokale politie zijn overgegaan. Daardoor werden ook zij, zoals alle voertuigen van de vroegere gemeentepolitie, aan de autokeuring onderworpen.

Ik acht het persoonlijk geen slechte zaak dat ook de gewone politievoertuigen van de federale politie naar de autokeuring zouden moeten gaan. Ook bedoelde voertuigen moeten technisch veilig en in orde zijn. Voor de lokale politie ligt het voor de hand: zij gebruikt bijna altijd gewone voertuigen, die ook nooit vrijgesteld zijn geweest.

Voor de federale politie ligt de zaak enigszins anders. Haar voertuigenpark is veel heterogener. Bepaalde types van voertuigen zijn geen gewone voertuigen. Het onderhoud wordt nog altijd door de eigen, gespecialiseerde diensten uitgevoerd.

Niettemin moeten wij vaststellen dat het merendeel van de voertuigen van de federale politie in feite in niets van de voertuigen van de lokale politie verschilt. Ook bij de federale politie is er een tendens ontstaan om haar voertuigen vrijwillig bij de autokeuring aan te bieden, teneinde een meer objectieve kijk op de technische staat van het voertuig te krijgen. Er bestaat dus in zekere mate een behoefte om haar eigen voertuigen aan een autokeuring te onderwerpen.

U zult het, anderzijds, met mij eens zijn dat de kwestie een aangelegenheid is die met de verantwoordelijken van de federale politie en op de eerste plaats met de voogdijminister van Binnenlandse Zaken nader moet worden bekeken, gelet op de verregaande consequenties die een en ander, zowel op het operationale als op het budgettaire vlak, voor het ministerie van Binnenlandse Zaken kan hebben.

01.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik kan u alleen maar voor het heldere en logische antwoord bedanken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Vraag van de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de bereikbaarheid van de DIV" (nr. 1868)

02 Question de M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'accessibilité de la DIV" (n° 1868)

02.01 Peter Logghe (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, uit de uitleg op een vorige mondelinge vraag over dit onderwerp, in november of december van vorig jaar, had ik begrepen dat het aanvragen van een nieuwe nummerplaat en het wijzigen van voertuigen door de Dienst Inschrijving Voertuigen sneller en efficiënter zou worden afgewerkt, nu wij met nieuwe, Europese nummerplaten werken. U hebt verteld hoe dat in elkaar zit. Bpost zou zorgen voor snelle levering ten huize van de klant en het informaticaprogramma van de DIV zou de rest doen.

Ik had een minder aangename ervaring. Een vriend van mij vertelde mij dat hij het roze formulier voor de wijziging van een voertuig een drietal weken geleden doorgestuurd had naar de DIV. Ondertussen heeft hij niets meer vernomen. Pogingen om de DIV telefonisch te bereiken en om uit te zoeken wat er met het aanvraagformulier is gebeurd, mislukten. Hij kreeg de volgende vrij ongelukkige boodschap te horen: "Onze medewerkers zijn momenteel onbereikbaar. Om uw tijd niet te verspillen, vragen wij u later terug te bellen." Daarop ging de lijn dicht. Of dit efficiënte dienstverlening is, daar kan men zich vragen bij stellen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb enkele concrete vragen voor u.

Ten eerste, bevestigt u dat er problemen zijn aangaande de telefonische bereikbaarheid van de Dienst Inschrijving Voertuigen in Brussel? Wordt er nota genomen van de telefoonnummers van degenen die geprobeerd hebben te bellen? Worden die personen op een of andere manier teruggebeld?

Ten tweede, wat is momenteel de achterstand bij de DIV wat betreft de afhandeling van vervangingen van voertuigen? Wat is de achterstand bij nieuwe inschrijvingen?

Ten derde, wat ook soms voor niet-overzienbare problemen zorgt, is het feit dat het roze formulier maar twee stroken barcode heeft. De ene strook wordt meestal door de makelaar bijgehouden, terwijl de andere strook wordt meegestuurd naar de Dienst Inschrijving Voertuigen. Zou het niet nuttiger zijn om in een derde strook te voorzien, een exemplaar voor de burger? Hoeveel bestuurders vergeten een kopie te nemen van de barcode en moeten bij contactopname met de DIV het gesprek afsluiten omdat zij niet over hun barcode beschikken?

Ten vierde, zou het geen aanbeveling verdienen om, tenminste voorlopig, de lokale kantoren van de Dienst Inschrijving Voertuigen terug te openen, in elk geval tot de ergste problemen van de baan zijn?

Mijnheer de staatssecretaris, ik herinner u eraan dat ik deze vraag eind december ingediend heb. Ondertussen kan een en ander geëvolueerd zijn. De kern van de zaak blijft echter dat er problemen zijn met de telefonische bereikbaarheid van de DIV.

02.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Logghe, ik kan u bevestigen dat de moeilijke bereikbaarheid van de DIV voor heel wat wrevel heeft gezorgd en nog zorgt.

De federale overheidsdienst Mobiliteit heeft mij evenwel beloofd niet alleen het geheel te onderzoeken, maar vooral een actieplan voor te leggen om de vastgestelde problemen te verhelpen. U weet dat op een bepaald ogenblik werd beslist geen nieuwe nummerplaten meer af te leveren, maar eerst te proberen de achterstand in te halen.

Toch is het niet allemaal kommer en kwel. Ik heb een en ander laten nagaan. Men signaleert mij dat in december zowat 90 % van de ontvangen aanvraagformulieren binnen de twee dagen na ontvangst werd behandeld. Dat is geen 100 %, maar er werd toch in ruime mate positief werk geleverd.

De huidige formulieren voor aanvraag tot inschrijving van een voertuig zijn niet voorzien van een afscheurbaar strookje. Ik heb ook niet de intentie dat te veranderen. Het vak X12, het vroegere vak V5, vermeldt duidelijk het bij elk contact met de DIV te vermelden referentienummer. Dit referentienummer is het nummer van de op het aanvraagformulier gedrukte barcode en is noodzakelijk voor een correcte opzoeking bij de DIV. Eigenlijk zouden de makelaars de aandacht van hun klanten erop moeten vestigen dat zij dat nummer goed moeten noteren voor het geval dat de zaken geen passend verloop kennen.

Wat de provinciale antennes betreft, die zijn op geen enkel ogenblik gesloten. Dat is trouwens ook nooit mijn intentie geweest. De klanten kunnen voor hun inschrijvingen dus nog steeds terecht op deze provinciale kantoren. Het is mijn bedoeling om vanaf maart 2011 hun dienstverlening uit te breiden naar informatieverschaffing aan de burger in verband met de procedures inzake individuele homologaties – dat is immers ook een zaak waarmee wij nogal wat problemen hebben – en de procedures inzake het bekomen van een rijbewijs.

Wij zullen die diensten gewoon behouden en hun activiteiten wat uitbreiden. Naast de nummerplaten zullen wij ook het rijbewijs en de vele vragen van homologatie op dat niveau laten behandelen.

Tot daar mijn antwoord op de vragen van mijnheer Logghe, mevrouw de voorzitter.

02.03 **Peter Logghe** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb geen antwoord gekregen op de vraag of er nog een achterstand is inzake de afhandeling van vervangingen van voertuigen en nieuwe inschrijvingen.

02.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Alvorens ik naar hier kwam heb ik nog gevraagd waar de evaluatie bleef die ik voor het begin van dit jaar heb aangevraagd en die eind januari of begin februari klaar zou zijn. Naar verluidt zou deze evaluatie onderweg zijn naar het kabinet. Bij uw volgende vraag zal ik het antwoord dus waarschijnlijk hebben.

02.05 **Peter Logghe** (VB): Dan zal ik helaas nog eens moeten terugkomen.

Volgens mij is het in ieder geval een goede suggestie om de makelaars erop te wijzen dat zij het referentienummer zoveel mogelijk aan de klant moeten geven. Misschien is het een taak voor Assuralia om de makelaars daarover in te lichten.

Ik zal ook een vraag stellen aan staatssecretaris Clerfayt, om die zaak ter harte te nemen.

Zoals gezegd komen wij nog terug op deze kwestie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inschrijvingen van auto's op waterstof" (nr. 1869)

03 Question de M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'immatriculation des voitures à hydrogène" (n° 1869)

03.01 Peter Logghe (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, volgens berekeningen van onder meer de CREG zou de helft van de Belgische elektriciteit ondertussen milieuvriendelijk zijn. Dit is een vergroening die echter vooral op papier bestaat en dus meer te maken heeft met de aankoop van groene oorsprongcertificaten. U weet dat, het staat vandaag nog in de krant. Mijnheer de staatssecretaris, nochtans bestaat de mogelijkheid om echte milieuvriendelijke energie te promoten, zoals bijvoorbeeld auto's op waterstof.

Bij mijn weten bestaat er geen voertuig dat meer milieuvriendelijk is dan een wagen op waterstof. Toch blijkt het – zo laat ik mij vertellen – nog steeds onmogelijk om voertuigen op waterstof in België in te schrijven. Dit zou te maken hebben met technische formaliteiten of technische modaliteiten. Dit bevestigt mijn perceptie dat België qua infrastructuur en ontwikkeling nog niet klaar is voor voertuigen op waterstof. Zo denk ik erover, maar u zal mij ongetwijfeld corrigeren waar nodig.

Mijn vragen zijn de volgende. Ten eerste, is het correct dat het op dit ogenblik eigenlijk onmogelijk is om voertuigen aangedreven door waterstof in België in te schrijven? Ten tweede, wat is de oorzaak van de problemen bij het inschrijven van dit soort voertuigen, mijnheer de staatssecretaris? Heeft het met licenties of vergunningen te maken, heeft het met informaticaproblemen van technische aard te maken? Heeft het met modaliteiten te maken, wat inschrijvingsvoorwaarden betreft?

Met andere woorden, kan er op korte termijn aan verholpen worden indien het softwarematige, technische problemen zouden zijn of moet er gedacht worden aan oplossingen op lange termijn en wordt er in het beleid dan eigenlijk voldoende aandacht besteed om zich hier op korte termijn te proberen voor klaar te maken? Ik ben benieuwd naar uw antwoord.

03.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer Logghe, het is niet correct dat voertuigen die worden aangedreven op waterstof, niet ingeschreven kunnen worden bij de DIV.

De procedure die tot voor kort werd gevolgd, was die van de individuele goedkeuring. In die procedure diende de betrokken persoon of de constructeur de nodige documenten voor te leggen, indien hij of zij een individuele goedkeuring wenste te bekomen.

Intussen is er evenwel op het Europese niveau Verordening nr. 406/2010 uitgaande van de Europese Commissie van kracht gegaan, gedateerd op 26 april 2010, tot uitvoering van Verordening nr. 79/2009 van het Europees Parlement en de Raad, betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen op waterstof. Zoals u ongetwijfeld weet, mijnheer Logghe, zijn verordeningen rechtstreeks toepasbaar in de lidstaten. Ze dienen dus niet omgezet te worden. Sindsdien zijn er dan ook, naast de individuele goedkeuringen, seriegoedkeuringen mogelijk van voertuigen die op waterstof rijden.

Eens de goedkeuring of homologatie is bekomen, kan het voertuig normaal worden ingeschreven. Ik kan u garanderen dat het beleid aandacht besteedt aan de problematiek. Dat dossier loopt bij ons zeker niet achterop. Voor de voertuigen op waterstof geldt een beetje hetzelfde als voor de elektrische voertuigen. Theoretisch is het mogelijk en op papier allemaal schitterend maar in de praktijk is er geen sprake van een echte start. Dat is de realiteit waarmee wij geconfronteerd worden.

03.03 Peter Logghe (VB): Ik heb een korte en bondige repliek. De staatssecretaris heeft natuurlijk gelijk. De situatie is dezelfde als bij de elektrische wagens. Men wacht op de infrastructuur om de wagens te promoten, en men wil de infrastructuur niet plaatsen omdat er onvoldoende wagens zijn. Zo vervallen we

natuurlijk in het verhaal van de kip en het ei.

Ik heb de indruk dat men in Nederland wel progressie boekt. Met betrekking tot wagens die rijden op CNG, enzovoort, heb ik de indruk dat ook de lokale overheden in Nederland toch een stuk verder mee zijn dan in België, mijnheer de staatssecretaris. Dat voedt enkel de perceptie dat we in België inderdaad een stuk achterop hinken. Bedankt in ieder geval voor uw antwoord betreffende de seriegoedkeuringen. Dat is zeer nuttige informatie.

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

04 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de turborotondes" (nr. 1903)

04 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les ronds-points turbo" (n° 1903)

04.01 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, rotondes kunnen voor complexe situaties zorgen, zeker wanneer het gaat om rotondes met twee of meer rijstroken. Chauffeurs zijn soms in de war, zeker wanneer zij een aantal keer van rijstrook moeten veranderen om de juiste afslag te bereiken.

De Nederlanders hebben daarvoor een oplossing bedacht, de zogenaamde turborotondes. Die rotondes zijn voorzien van afscheidingen tussen de rijstroken zodat men verplicht is om voor te sorteren. Zo kan men conflictvrij op zijn bestemming terechtkomen. Deze rotondes zijn minder complex, bieden meer verkeersveiligheid en hebben een hogere capaciteit dan de klassieke vorm zoals wij die kennen.

Mijn collega Helga Stevens heeft aan Vlaams minister Crevits gevraagd wat zij van die rotondes vond. Zij was er voorstander van maar stelde ook dat ons verkeersreglement het niet toelaat. Er zijn twee belangrijke regels die dat verhinderen. Ten eerste, rotondes mogen enkel via de buitenste rijstrook betreden worden omdat het om een richtingsverandering gaat en als men rechts afslaat moet men zo dicht mogelijk bij de rechterkant blijven. Ten tweede, op of voor een rotonde signalisatie aanbrengen om voor te sorteren kan niet omdat daarvoor geen borden bestaan. Die moeten eerst in het verkeersreglement worden voorzien. Wil men die turborotondes dan moet er een en ander veranderen.

Het antwoord van minister Crevits dateert al van 2008. Daarin verwijst zij specifiek naar een federale werkgroep die deze mogelijkheden moet onderzoeken.

Is deze werkgroep nog actief? Heeft zij adviezen verleend? Worden deze adviezen verwerkt om dit soort van rotondes mogelijk te maken? Wordt er naar andere mogelijkheden gezocht om problematische situaties op rotondes te vermijden? Zijn er acties opgezet? Is daar een timing voor?

Indien geen van het voorgaande van toepassing is, zijn er dan indicaties dat turborotondes een slecht idee zijn of is er een andere reden waarom deze momenteel nog niet mogelijk zijn?

04.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Wollants, de aanleg van rotondes heeft globaal een zeer positief effect op de verkeersveiligheid. In vergelijking met een klassiek kruispunt met verkeerslichten heeft een rotonde een snelheidsremmend effect voor het aankomend verkeer en gebeuren er bijna geen zware verkeersongevallen meer.

Bovendien is gebleken dat de doorstromingscapaciteit van een rotonde zelfs beter is dan de doorstromingscapaciteit van een klassiek kruispunt.

Op de grote rotondes kan de verkeerscapaciteit inderdaad worden gemaximaliseerd wanneer ook de binnenste rijstroken van de rotonde worden gebruikt, waarbij de buitenste rijstrook wordt gebruikt om de eerstvolgende afrit van de rotonde te nemen. Dat is het principe.

Sinds 2004 heeft de huidige Wegcode daarop al willen inspelen door toe te laten dat men op de rotonde de vrije keuze van de rijstrook heeft. Dat kan men terugvinden in het artikel 9.3.1 van de Wegcode, waarin ook staat dat men op een rotonde niet zo rechts mogelijk moet rijden behalve om de rotonde te verlaten.

Bovendien heeft men in de bebouwde kom altijd de vrije keuze van rijstrook en ook daarbuiten, wanneer de algemene verkeersdichtheid dit verantwoordt.

Het feit dat sommige opritten van een rotonde met twee rijstroken in dezelfde richting worden aangelegd, betekent dus wel degelijk dat men de tweede rijstrook mag gebruiken om de rotonde op te rijden om de binnenste rijstrook te kiezen met het oog op de afrit die men wenst te nemen.

De wegbeheerders kunnen dit ook verplichten door het aanbrengen van een blauw aanwijzingsbord met witte pijlen. In die aanwijzingsborden is niet uitdrukkelijk in onze Wegcode voorzien, maar de Wegcode laat toe dat de wegbeheerder varianten maakt op de bestaande aanwijzingsborden.

Het rijgedrag op de rotondes werd besproken in de werkgroep van de federale commissie voor de Verkeersveiligheid die de nieuwe Wegcode moet voorbereiden. De conclusie was dat het oprijden van een rotonde van op de linkerrijstrook mogelijk moet zijn. Over het verlaten van de rotonde was er echter geen eensgezindheid.

De vrees bestaat met name dat het toelaten van voertuigen om het rond punt te verlaten vanaf de meest linkse rijstrook, kan zorgen voor conflicten met de voertuigen en eventueel fietsers die zich op de meest rechts gelegen rijstrook zouden bevinden. Daarom werd ervoor geopteerd dat men de rotonde slechts mag verlaten wanneer men zich eerst op de rechterrijstrook heeft begeven. Dat sluit aan bij wat reeds in de huidige Wegcode staat.

Bij de zogenaamde turborotondes horen specifieke aanlegvereisten die niet meer dezelfde zijn als voor een gewone rotonde met meerdere rijstroken. Op dat ogenblik is er misschien ook een specifieke signalisatie voorhanden om het gewenste rijgedrag op de turborotonde mogelijk te maken. Ik heb op dit ogenblik nog geen concrete vraag van de Gewesten daarover ontvangen. Ik ben echter sowieso bereid om een dergelijke vraag verder te onderzoeken om na te gaan welke oplossing wij daaraan moeten geven.

04.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u uw antwoord. Ik zal mevrouw Crevits het grote nieuws melden, dat wat zij deels wil eigenlijk al heel lang mogelijk is, al vanaf 2004. Zij zal heel blij zijn dat zij daarmee aan de slag kan. Als het probleem erin bestaat dat u de vraag nog moet krijgen, dan is het een kleine stap van mevrouw Crevits tot bij u. Ik denk dat zij die vraag in de toekomst wel zal stellen als wij haar daaraan herinneren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "proefprojecten met ecocombi's" (nr. 1909)

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het experiment met supertrucks" (nr. 2015)

05 Questions jointes de

- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les expériences pilotes relatives aux écocombis" (n° 1909)

- Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'expérience des camions écocombis" (n° 2015)

De **voorzitter**: Mevrouw Snoy is verwittigd en zou komen.

05.01 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de Europese richtlijn 96/53/EG biedt de mogelijkheid om ecocombi's onder bepaalde voorwaarden in het verkeer toe te laten. Ecocombi's zijn langere en zwaardere vrachtwagens, ook wel LZV's en, zoals ik heb gelezen in de vraag van mevrouw Snoy, soms ook wel supertrucks genoemd, het is een kwestie van smaak. Dit zijn vrachtwagens tot 25 meter lang en ze kunnen tot 60 ton wegen. Ze hebben economische en ecologische voordelen, omdat er natuurlijk slechts één trekker nodig is om een grotere lading te vervoeren. Zowel in uw beleidsnota als in die van uw collega Crevits komen projecten met ecocombi's aan bod.

Een eerste stap daarvoor is het uitbouwen van een aantal proefprojecten. Nu blijkt dat om die vrachtwagens

te laten rijden een aanpassing van de regelgeving nodig is. Minister Crevits geeft in haar beleidsbrief aan dat er voor de erkenning van deze voertuigen federaal regelgevend werk nodig is. De federale overheid moet immers de voorwaarden bepalen waaronder het vervoer mogelijk is met die vrachtwagens, omdat die in lengte en massa afwijken van de maximumwaarden in het technisch reglement.

In 2008 was er een ontwerp van koninklijk besluit om een pilootproject met deze wagens mogelijk te maken, maar dat stuitte op kritiek van de Raad van State. Sindsdien hebben we niets meer vernomen van nieuwe initiatieven.

Zijn er alsnog aanpassingen aan de reglementering in het vooruitzicht?

Wat is de stand van zaken in dit dossier? Waar liggen de knelpunten op dit moment?

Zult u initiatieven nemen om de proefprojecten met ecocombi's op onze wegen te mogelijk te maken?

De **voorzitter**: De vraag van mevrouw Snoy vervalt, wij hebben haar verwittigd.

05.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, het gaat over dezelfde materie, misschien vanuit een andere invalshoek. Mijnheer Wollants, het is ook voor u belangrijk wat ik op de vragen van mevrouw Snoy als antwoord heb.

Mijnheer Wollants, in 2008 heb ik een vraag gekregen van de Vlaamse regering om proefprojecten met ecocombi's mogelijk te maken. Wij hebben toen een ontwerp van koninklijk besluit voorbereid waarbij een vergunningssysteem voor deze proefprojecten werd opgezet, met onder meer bepaalde voorwaarden in verband met de rijbewijzen van de chauffeurs en de technische kenmerken van de voertuigen.

Dergelijk federaal vergunningssysteem werd niet aanvaard door de Raad van State, aangezien de vergunningen onder meer betrekking hebben op bevoegdheden van de gewesten. Het gaat bijvoorbeeld om het gebruik van de infrastructuur en het uitstippelen van de reiswegen.

Gelet op die institutionele problematiek en het feit dat het slechts ging om een proefproject, hebben wij ervoor gekozen om de tussenkomst van de federale overheid te beperken tot wat tot haar eigen bevoegdheden behoort, met name het technisch reglement van de voertuigen.

Artikel 78, paragraaf 1, eerste alinea van het technisch reglement waaraan de voertuigen moeten voldoen bepaalt immers in dat verband dat de minister van Verkeerswezen of diens afgevaardigde bij wijze van uitzondering volgens de door hem vastgestelde voorwaarden en procedure de goedkeuring en het in verkeer brengen van een voertuig als alleenstaand geval kan toelaten. Het is dus op die basis dat ik individuele afwijkingen kan geven inzake de normale lengte en het normale gewicht van vrachtwagencombinaties voor proefprojecten.

Dat standpunt werd ook meegedeeld aan de gewesten op de interministeriële conferentie van de ministers van Infrastructuur en Vervoer die plaats had op 1 april 2010. Ik wacht nog altijd op de eerste pilootprojecten van de gewesten en op vragen om een afwijking op het technisch reglement te kunnen toestaan.

Zelf ben ik een voorstander van de organisatie van dergelijke pilootprojecten. Buitenlandse ervaringen met ecocombi's zijn eerder positief.

Om die reden acht ik het nuttig in ons land een proef te doen op het vlak van de efficiëntie en van de mobiliteit, evenals op het vlak van de effecten op het leefmilieu en de modal shift.

Ik wilde mevrouw Snoy ook meegeven dat de resultaten en de studies van pilootprojecten in het buitenland, Nederland en Duitsland, positief zijn. Op het vlak van de volumes kan per transporteenheid worden gesteld dat twee ecocombi's met drie klassieke camions overeenstemmen. Er is dus veel minder energieverbruik en minder vervuiling. De genoemde landen hebben met de projecten in kwestie op het vlak van de verkeersveiligheid geen negatieve effecten ervaren.

Een van de bekommernissen van mevrouw Snoy waren de gevolgen voor het spoorvervoer en de waterweg. Ter zake moeten wij nagaan of de modal split naar het spoor en de waterweg al dan niet negatief zal worden beïnvloed. Ikzelf ben van oordeel dat in het licht van de economische groei alle transportmodi van de

bewuste nieuwe vervoerwijze zouden moeten kunnen profiteren.

Mijnheer Wollants, mevrouw Snoy, daarmee beëindig ik mijn antwoord op beide vragen.

05.03 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik deel alvast uw mening over het organiseren van proefprojecten. Het zou een goede zaak zijn om op dergelijke projecten in te zetten, teneinde ten minste na te gaan welke effecten een en ander op onze wegen heeft en ook of het een mogelijkheid biedt om besparingen te realiseren, onder andere op het vlak van CO₂.

Ik stel vast dat u voor mevrouw Crevits alweer goed nieuws hebt. Ik zal het haar mededelen. Immers, in haar beleidsbrief voor 2011 stelde zij nog dat een federale ingreep in de regelgeving nodig was, om een en ander te kunnen realiseren. Evenwel, als ik u goed begrijp, is zulks helemaal niet nodig en kan zij op heel korte termijn van start gaan.

Ik dank u voor uw antwoord.

05.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Er moet wel rekening worden gehouden met het feit dat de ecocombi's een afwijking op de reglementering moeten hebben.

05.05 Bert Wollants (N-VA): Ik wilde specifiek nog dieper ingaan op de regelgeving die zou moeten worden aangepast. Ik begrijp uit uw antwoord echter dat een aanpassing niet nodig is, wat bijzonder goed nieuws is.

De **voorzitter:** Mijnheer Wollants, u kreeg dus alweer goed nieuws.

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

Vraag nr. 1960 van mevrouw Jadin is uitgesteld.

06 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe vereenvoudigde wegcode" (nr. 1998)

06 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nouveau code de la route simplifié" (n° 1998)

06.01 Bert Wollants (N-VA): mevrouw de voorzitter, ik zet de dialoog met de heer Schouppe nog even verder. Mijnheer de staatssecretaris, de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid werd opgericht naar aanleiding van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid van 2002. Eén van de punten waarrond de commissie werkt, is een nieuwe vereenvoudigde wegcode. U heeft er daarnet eigenlijk al deels naar verwezen.

Dit project werd gestart door minister Landuyt en werd daarna overgenomen door u. Verschillende rapporten en adviezen werden geformuleerd, die ook uitgebreid bestudeerd werden. Er wordt tevens gewerkt met een wijzigings-KB dat nog voor het vereenvoudigings-KB voorgelegd moet worden. Deze KB's werden naar de Gewesten verstuurd en de nieuwe wegcode zou in de loop van dit jaar het daglicht moeten zien.

Mijn vraag is de volgende. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de vereenvoudigingsoefening? Werd rekening gehouden met de verschillende adviezen en opmerkingen vanuit de belangengroepen? Idem dito voor het wijzigings-KB. Welke wijzigingen zullen daar nog aan doorgevoerd worden? Op welke termijn voorziet u in de implementatie ervan?

06.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, wat de nieuwe vereenvoudigde wegcode betreft, kan ik aan mijnheer Wollants mededelen dat de werkzaamheden in verband met deze nieuwe wegcode werden voortgezet in de schoot van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, zoals ik ze heb doen voortzetten sinds mijn aantreden op het departement van Mobiliteit en Transport.

Na alle vergaderingen van de werkgroep 'vereenvoudiging van de wegcode' werd er uiteindelijk een globaal voorstel voorgelegd aan de Federale Commissie die vergaderd heeft op 4 december 2009. Ingevolge deze vergadering werden er nog meer dan 200 voorstellen tot amendering van de teksten ingediend door de verschillende belangengroepen, organisaties en instanties.

Ik ben verwonderd dat er na alle voorgaande besprekingen nog zoveel opmerkingen en bezwaren werden geformuleerd. Daaruit heb ik de conclusie getrokken dat de teksten hoe dan ook nog niet rijp zijn voor een algehele herziening, waarbij alles opnieuw kan bediscussieerd worden. Dit was in elk geval nog niet evident.

Bovendien is gebleken dat men zich in de nieuwe structuur te ver had verwijderd van de internationale conventie van Wenen betreffende de verkeersregels die door België trouwens is geratificeerd.

Daarnaast waren een aantal materies niet voldoende uitgewerkt of gaven ze in elk geval geen voldoening, zoals bijvoorbeeld de regels betreffende de prioritaire voertuigen en de voetgangers in groep.

Ondertussen werd het noodzakelijk om nog een tussentijdse wijziging van de huidige wegcode door te voeren met betrekking tot het verkeer op busbanen, regels voor motorrijders, het inhaalverbod voor vrachtwagens, de quads enzovoort.

Zowel de werkzaamheden rond de nieuwe wegcode als rond de tussentijdse wijziging van de huidige wegcode werden vertraagd door de val van de regering. Het uitblijven van een nieuwe regering dwingt ons om de draad terug op nemen met betrekking tot deze ontwerpen.

Het is voor mij evenwel duidelijk dat de nieuwe wegcode een project is voor de toekomst dat door een volgende regering zal beslist moeten worden, eventueel in het licht van het regionaliseren van een aantal bevoegdheden inzake mobiliteit. Die bevoegdheden zouden worden overgeheveld naar de Gewesten.

Betreffende de tussentijdse wijziging is er overleg met de Gewesten gepland om overeenstemming te brengen over de wijzigingen die op korte termijn nog zouden kunnen worden aangebracht.

06.03 Bert Wollants (N-VA): Dank u wel, mijnheer de staatssecretaris. Ik denk dat het inderdaad goed is om ervoor te zorgen dat dergelijke regelgeving wordt aangepast wanneer daarvoor een ruim draagvlak bestaat en wanneer iedereen met de neus in dezelfde richting staat. Dat is dus een goed aspect.

Ik besef ook dat het in het licht van die mogelijke regionalisering nuttig zal zijn om dat aspect mee te nemen en om daar voorzichtig mee te zijn. Ik wacht met spanning op het wijzigende KB dat op een kortere termijn zou worden uitgewerkt en voltooid.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vraag nr. 2013 van mevrouw Snoy wordt uitgesteld.

07 Samengevoegde vragen van

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de motorkeuring" (nr. 2044)

- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de mogelijke invoering van een motorkeuring" (nr. 2497)

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de motorkeuring" (nr. 2768)

07 Questions jointes de

- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle technique pour les motos" (n° 2044)

- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'instauration éventuelle d'un contrôle technique pour les motos" (n° 2497)

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle technique pour les motos" (n° 2768)

07.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, het debat over de motorkeuring duurt al een hele tijd. Het werd al meerdere malen op de agenda geplaatst en er werd overleg gepleegd met belangengroepen, steeds zonder resultaat. Wij zullen daarop in de nabije toekomst in onze commissie uitgebreid terugkomen.

De blokkering van het dossier kwam er na tegenkantingen, meestal vanuit de motorwereld, die niet akkoord ging met de voorstellen en die ijverde voor een aanvaardbaar, aantrekkelijk en rationeel akkoord.

Nadat het debat stilaan weggeëbd was, hebt u het op de Europese agenda geplaatst, waar het opnieuw op gang werd getrokken. Op 20 juni 2010 stelde de Europese Commissie het verkeersveiligheidsactieprogramma voor, met als algemene doelstelling het terugdringen van het aantal verkeersdoden op de wegen en een verhoogde verkeersveiligheid.

De kwetsbare weggebruiker krijgt daarin uiteraard heel wat aandacht en dus ook de motorrijder. Europa stelt een aantal verplichtingen voor, onder andere op het vlak van de technische kenmerken: automatisch koplicht aan, verplicht ABS en de periodieke technische controle.

Mijnheer de staatssecretaris, wat is het standpunt van de Belgische regering over het voorstel? Welke maatregelen acht u zelf wenselijk? Hoe zult u de richtlijn interpreteren?

Welke maatregelen wilt u specifiek invoeren aangaande die motorkeuring?

Gelet op de voorgeschiedenis is de belangrijkste vraag of u in het dossier nog overleg zult plegen met de belangengroepen uit de motorsector?

07.02 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, zoals de collega zei, is het voorstel betreffende de invoering van een motorkeuring helemaal niet nieuw. Sinds 1996 duikt het met regelmaat van de klok niet alleen op de Belgische, maar zeker ook op de Europese agenda op.

Ik zal de vragen van de collega niet herhalen, maar proberen er iets aan toe te voegen. De Europese Commissie organiseerde een internetpeiling tussen 30 juli en 24 september. De Commissie heeft, bij mijn weten althans, nog geen algemene conclusies of aanbevelingen uit die raadpleging geabstraheerd. Die zouden pas over enkele weken officieel worden vrijgegeven.

Ik heb de volgende bijkomende vragen. Heeft België deelgenomen aan de publieke consultatie? Indien neen, waarom niet? Indien ja, welk standpunt nam ons land in aangaande het voorstel voor het invoeren van een motorfietskeuring? Wat was de motivering? Met wie werd hierover eventueel overleg gepleegd?

Mijnheer de staatssecretaris, ik verneem graag uw standpunt, of bij uitbreiding dat van de federale overheid, betreffende het invoeren van de motorfietskeuring.

Wat is de precieze stand van zaken aangaande dat dossier, zowel op Europees als op Belgisch-federaal niveau? Heeft het feit dat België zes maanden voorzitter was van de Europese Unie, een rol van betekenis gespeeld in het verloop van dat dossier?

Tot slot, heeft het BIVV al rapporten gepubliceerd aangaande de mogelijke effecten van zo'n keuring op de verkeersveiligheid? Om de verkeersveiligheid is het hem tenslotte te doen.

07.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik sluit aan bij de vragen van mijn collega's en knoop aan bij de hoorzitting die wij daaromtrent georganiseerd hebben.

Mijnheer de staatssecretaris, het lijkt me nuttig dat u gelet op de polemiek en het ongenoegen vanuit de sector van de motorgebruikers nu toch al enige duidelijkheid verschaft omtrent de visie die u als staatssecretaris van Mobiliteit hanteert, de maatregelen en het juiste statuut van de regelgeving omtrent de motorkeuring.

Mijnheer de staatssecretaris, in welke mate bent u van plan om gevolg te geven aan de Europese regelgeving en hoe wil u daaraan tegemoetkomen? Wat is de stand van zaken?

Wie zult u erbij betrekken om tot een beslissing te komen? Welk overleg heeft er eventueel reeds plaatsgevonden? Welke overwegingen zult u bij dat overleg hanteren?

Weet u al hoe concreet en wanneer de motorkeuring ingevoerd zal worden?

Toch ook belangrijk, zijn er voldoende gegevens voorhanden die de invoering ervan motiveren? Ik verwijs

onder meer naar het eventueel verband tussen de staat van de motor en het aantal verkeersongevallen. Werden er daarbij ook eventueel andere opties overwogen, of waarom niet?

Bent u van oordeel dat met uw initiatieven tegemoet wordt gekomen aan de vraag van Europa zelf?

07.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, dames en heren, de Europese Commissie doet op geregelde tijdstippen publieke consultaties, via internet, over bepaalde thema's. Iedereen kan op die wijze haar of zijn mening kwijt of haar of zijn standpunt formuleren over het item dat wordt voorgelegd.

De Belgische overheid, en meer bepaald de FOD Mobiliteit en Vervoer, heeft niet deelgenomen aan de betreffende consultatie, die in de eerste plaats is bedoeld voor de publieke opinie en belangenorganisaties, zoals de industrie en de gebruikersverenigingen. De Belgische overheid neemt deel aan de werkgroep inzake de herziening van de Europese richtlijn betreffende de autokeuring, waarbij ook het thema van de motorkeuring aan bod komt. Op die wijze kan het standpunt van de Belgische overheid rechtstreeks worden meegedeeld en zijn wij ook rechtstreeks betrokken bij het besluitvormingsproces.

Motorrijders zijn oververtegenwoordigd in de verkeersongevallenstatistieken. Terwijl de ongevallencijfers voor alle andere weggebruikers aanzienlijk gedaald zijn, zien wij dat die daling veel minder uitgesproken is voor de motorongevallen. Dat is niet alleen in België het geval, maar in heel de Europese Unie. Vandaar dat de Europese Unie extra aandacht aan die kwetsbare doelgroep wil besteden, met de invoering van de motorkeuring als een van de mogelijke technische oplossingen.

In België werd reeds vroeger gewerkt aan een reglementering om de motorkeuring in te voeren. Gelet op de Europese plannen hebben wij geoordeeld dat het beter is om een eventuele Belgische motorkeuring af te stemmen op de verwachte Europese richtlijn. Wat de inhoud van de motorkeuring betreft, moet het vooral gaan over een veiligheidskeuring van essentiële onderdelen van de motor, zoals de banden, de velgen, de remmen, het chassis enzovoort.

De motorrijdersverenigingen vrezen vooral dat het om een administratieve keuring zal gaan, waarvan zij het nut niet inzien en die alleen maar tot administratieve moeilijkheden zal leiden, omdat bepaalde documenten niet meer kunnen worden gevonden of niet meer zouden kloppen.

Het dossier van de nieuwe richtlijn inzake autokeuring werd niet tijdens het Belgische voorzitterschap behandeld, hoezeer ik dat persoonlijk ook had gewild. De reden daarvoor was dat de Europese Commissie nog niet klaar was met het voorbereidingsproces, getuige daarvan de publieke consultaties die zij daarover nog organiseerde in de tweede helft van het voorgaande jaar.

Het is evenwel duidelijk dat ik daarover met de belangenverenigingen overleg zal plegen, wanneer het dossier van de motorkeuring op Europees niveau rijp zal zijn. Dat neemt niet weg dat de Europese verenigingen van motorrijders en motorfabrikanten nu reeds betrokken worden bij het besluitvormingsproces op het niveau van de Europese Commissie. Ik moet er nog aan toevoegen dat het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid geen studie heeft gemaakt over de mogelijke effecten van de invoering van de motorkeuring op de verkeersveiligheid.

07.05 **Bert Wollants** (N-VA): Bedankt, mijnheer de staatssecretaris. Naar mijn mening is het inderdaad een goede zaak dat de materie op Europees vlak wordt afgestemd en dat we niet nu al overgaan tot een motorkeuring, terwijl het nog helemaal niet duidelijk is op welke manier dat het beste zou kunnen.

Wanneer u verwijst naar de Europese cijfers, die eigenlijk overal hoog liggen, is het me nog niet volledig duidelijk hoe dat samengaat met het feit dat de motorkeuring reeds bestaat in een aantal landen. Als ik me niet vergis, worden bijvoorbeeld in Duitsland al motors gekeurd. Als voorbereiding is het naar mijn mening zeker interessant om te kijken wat de effecten daar zijn, zodat we daar misschien uit kunnen leren.

Tot slot is het naar mijn mening ook heel belangrijk, als we de motorkeuring moeten invoeren, dat we aandacht besteden aan de manier waarop dat gebeurt. Europa zal immers wel een aantal grote lijnen opleggen, maar de uitwerking in detail zal veelal op het niveau van de lidstaten gebeuren. Dus is een goed overleg met de motorsector nodig.

07.06 **Karin Temmerman** (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, naar mijn mening is het inderdaad een

goede zaak dat we eerst wachten op die Europese richtlijn. Dat volgens u de verkeersveiligheid ook in voorliggende keuring moet primeren en de keuring daar vooral op moet worden afgestemd, verheugt mij.

Ik heb de cijfers ook gezien, die wijzen op een stijging van het aantal ongevallen. Maar het gebruik van de motor is de voorbije jaren ook enorm toegenomen. Er is in ieder geval een verband met het grotere aantal ongevallen. Ik ben het hoe dan ook met u eens dat we er alles aan moeten doen om het aantal ongevallen te doen dalen. Daar dient de motorkeuring dan ook op gericht te zijn: het verminderen van de ongevallen en het verhogen van de veiligheid.

Het verheugt mij ook dat er in ieder geval een overleg zal zijn met die belangenvereniging. Dat is nuttig. Vele collega's hebben reeds met die mensen overlegd. Ook zij zijn zeer begaan met de verkeersveiligheid. Laat daar zeker geen twijfel over bestaan. Bedankt alvast voor uw antwoord.

07.07 Tanguy Veys (VB): Bedankt voor uw antwoord, mijnheer de staatssecretaris.

Ik ben alvast blij dat u toch nog een overleg plant met de sector. Ik blijf een beetje op mijn honger wat de vraag naar een oorzakelijk verband tussen het aantal motorongevallen, waar u weliswaar Europese cijfers over hebt, en de staat van de motor.

Vandaar dat ik er toch op aandring dat bij het overleg en de uiteindelijke beslissing over de concrete invulling van de Europese richtlijn de huidige regelgeving voor ogen houdt. Ik denk daarbij aan het technische reglement, dat nu al perfect afdwingbaar is bij een eenvoudige politiecontrole. Men moet ook rekening houden met het feit dat niet alle motorrijders een verzekering hebben gedurende het volledige jaar.

Wanneer moet een motor naar de keuring als die niet verzekerd is?

Mijns inziens liggen in eerste instantie de rijervaring en het rijgedrag van de betrokken motorrijder ten grondslag van een ongeval en niet zozeer de staat van de motor.

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

08 Vraag van de heer Karel Uyttersprot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inschrijving van voertuigen met elektrische motor" (nr. 2273)

08 Question de M. Karel Uyttersprot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'immatriculation de véhicules à moteur électrique" (n° 2273)

08.01 Karel Uyttersprot (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, door een aantal bedrijven werden wij gecontacteerd over een aantal administratief-technische problemen voor voertuigen die een beroep doen op nieuwe of vernieuwende technologieën.

De inschrijving van voertuigen met elektrisch aangedreven motoren zou problemen stellen. Er zijn problemen met het afhalen van de nummerplaat. Bij gebrek aan het kunnen ingeven van de motorinhoud in cc, stellen zich dezelfde problemen bij de inschrijving. Ook de verkeerspolitie blijkt geen antwoord te kunnen geven op dat probleem.

Een ander element dat men mij signaleert is dat, naast de elektrische motoren, op dit ogenblik een aantal motoren op perslucht opgang maakt. Ook daar zouden er problemen zijn met het al dan niet kunnen inschrijven.

Mijn vraag is dan ook of er intussen al een oplossing is gevonden om die voertuigen te kunnen inschrijven. Zo ja, welke?

Werden aanpassingen gedaan om ook nieuwe technologieën, zoals perslucht bijvoorbeeld, te kunnen introduceren?

08.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Uyttersprot, ik kan u meedelen dat elektrische voertuigen maar ook voertuigen met een andere alternatieve aandrijving, wanneer zij degelijk gehomologeerd zijn, perfect kunnen worden ingeschreven in ons land.

Het is wel juist dat er zich soms problemen voordoen met voertuigen die achteraf zijn omgebouwd. Voor die voertuigen kan er slechts een homologatie plaatsvinden op basis van het akkoord dat door de fabrikant van het basisvoertuig werd gegeven voor de verbouwing. Met dit akkoord geeft de fabrikant van het basisvoertuig aan dat er door de verbouwing geen ingrijpende wijzigingen of ontoelaatbare wijzigingen hebben plaatsgevonden aan de basisstructuur van het voertuig. In vele gevallen is het dit akkoord van de fabrikant dat een vlotte homologatie in de weg staat. Fabrikanten willen niet altijd een dergelijk akkoord verlenen. Vaak beroepen zij zich op veiligheidsredenen of op commerciële redenen.

Op dit ogenblik zijn er reeds 1 388 voertuigen ingeschreven die aangedreven worden door een volledig elektrische motor. Er is dus geen reden om de administratieve procedure te veranderen.

Het aanvraagformulier tot inschrijving van een voertuig voorziet in het vak P3 de mogelijkheid om het type brandstof aan te duiden.

Staat dit niet uitdrukkelijk vermeld dan moet de aanvrager het vak 5, "andere", aanduiden. Op dat ogenblik is er geen enkele reden waarom het voertuig, uitgerust met nieuwe technologieën, niet kan worden ingeschreven.

08.03 Karel Uyttersprot (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord dat ik alzo zal meedelen.

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

09 Vraag van mevrouw Maggie De Block aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de voorlegging van het patronaal attest van non-activiteit door vrachtwagenchauffeurs" (nr. 2371)

09 Question de Mme Maggie De Block au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la présentation de l'attestation patronale de non-activité par les chauffeurs de camion" (n° 2371)

09.01 Maggie De Block (Open Vld): Mijnheer staatssecretaris, ik heb deze vraag ook aan mevrouw Milquet gesteld omdat ze handelt over de voorlegging van het patronaal attest van non-activiteit door vrachtwagenchauffeurs.

De problematiek is gekend. De chauffeurs moeten de rij- en rusttijden van de 28 voorgaande dagen en de dag zelf bij de controles laten zien door de tachograafschijven voor te leggen. Indien hij of zij een aantal dagen niet heeft gereden, moet hiervoor een attest, het zogenaamde patronaal attest van non-activiteit, worden voorgelegd. Het gaat om een Europees uniform formulier, vastgelegd door een besluit van de Commissie van 14 december 2009.

Om over dit attest te kunnen beschikken, moet de chauffeur eerst een origineel exemplaar bij zijn werkgever gaan ophalen. Hier knelt het schoentje. Soms moeten daarvoor grote afstanden worden afgelegd, terwijl dit attest ook zou kunnen worden doorgemaild of doorgefaxt.

Volgens de juridische werkgroep van de Europese Commissie is echter in een alternatieve oplossing voorzien in Richtsnoer 5, waarin staat: "Voor zover dit is toegestaan in de nationale wetgeving, mag een fax of een digitale kopie van het formulier aanvaard worden".

Het probleem is echter dat artikel 20 van het koninklijk besluit van 14 juli 2005 alleen een origineel attest van de werkgever vermeldt. Destijds zou men voor een origineel attest met de handtekening van de werkgever hebben gekozen uit schrik voor eventuele namaak of fraude.

Intussen zijn wij echter geëvolueerd naar een tijd waar fax, pc en boordcomputers zich in de cabine van de vrachtwagens bevinden. Men kan van om het even waar ter de wereld mailen naar om het even waar.

Ik heb de vraag ook aan de minister van Werk en Gelijke Kansen gesteld. Zij is hier wel voor te vinden, maar zij zegt dat de bevoegdheid over het koninklijk besluit van 14 juli 2005 onder de staatssecretaris van Mobiliteit en de minister van Economie ressorteren. Daarom kom ik er mee naar u.

De controle op de naleving gebeurt weliswaar door de sociale inspectie en die valt onder de bevoegdheid van de minister van Werk en Gelijke Kansen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik had graag van u vernomen of u vooralsnog vasthoudt aan de verplichting om het originele attest te hanteren? Bent u bereid om in overleg met de minister van Economie het KB aan te passen, conform Richtsnoer 5 van de juridische werkgroep van de Europese Commissie?

Op die manier kan worden voorzien in een modernere manier van verzending van het attest voor de chauffeur.

Het is niet de bedoeling om frauduleuze praktijken in gang te zetten. Alle mogelijke voorzorgsmaatregelen ter zake moeten genomen worden. Dat heb ik ook aan de minister van Werk gezegd.

09.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: U weet wat er allemaal op goede bedoelingen gesteund is.

Ik kan u zeggen dat artikel 20 van het koninklijk besluit van 14 juli 2005 houdende de uitvoering van de verordening EEG nummer 3821/85 van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer stelt het volgende. Indien een bestuurder geen voertuig heeft kunnen besturen ingevolge ziekte of verlof, of indien hij een voertuig heeft bestuurd dat niet onder het toepassingsgebied van de verordening valt en hij geen registratiebladen of prestaties op zijn bestuurderskaart kan voorleggen, kan hij op het ogenblik van de controle zijn afwezigheden rechtvaardigen door middel van een origineel attest van zijn werkgever.

Het is eveneens correct dat Richtsnoer 5 van de Europese Commissie stelt, ik citeer “voor zover dat is toegestaan in de nationale wetgeving een fax of een digitale kopie van het formulier mag worden aanvaard.”

Ik heb in het verleden nogal wat vragen gekregen om de reglementering in die zin aan te passen. Daarop ben ik vooralsnog niet ingegaan omwille van onderstaande redenen.

Ten eerste zal de toelating om een fax of kopie te gebruiken zich in eerste instantie beperken tot het Belgisch grondgebied. Elke chauffeur die de Belgische grenzen overschrijdt zal een originele verklaring moeten voorleggen zolang het ander land geen fax of kopie aanvaardt. Het valt trouwens nog af te wachten in hoeverre andere landen die mogelijkheid zullen toelaten.

Ten tweede. In uw vraag stelt u dat de eis een origineel attest voor te leggen de chauffeur verplicht nutteloze kilometers af te leggen en dus leidt tot tijdverlies en overbodige kosten.

Volgens Richtsnoer 5 kan een verklaring van activiteiten echter enkel worden gebruikt voor activiteiten die onmogelijk met de registratieapparatuur konden worden geregistreerd. Dit betekent in concreto dat de chauffeur zich niet in de nabijheid van een controleapparaat bevond, bijvoorbeeld tijdens een verblijf thuis of in het ziekenhuis, tijdens een ziekteverlof of in het buitenland tijdens een vakantie. In die gevallen kan het toch geen probleem zijn om de chauffeur bij het hervatten van de werkzaamheden een originele verklaring te bezorgen. Het valt moeilijk in te beelden dat een chauffeur na bijvoorbeeld drie weken vakantie of een maand ziekteverlof rechtstreeks van huis uit met een voertuig vertrekt. Nog eenvoudiger moet het zijn als een chauffeur tijdens een bepaalde week andere werkzaamheden heeft verricht in het bedrijf of hij als hij tijdens een bepaalde week een voertuig heeft bestuurd dat buiten het toepassingsveld van de verordening valt. In het laatste geval zal hij sowieso het voertuig, dat binnen het toepassingsveld van de verordening valt, in het bedrijf overnemen.

Er moet in elk geval absoluut worden vermeden dat de controle op de rij- en rusttijden zou worden bemoeilijkt. Zoals vroeger al is gesteld, is de verklaring van activiteiten in België geen verplicht document. Het niet kunnen voorleggen ervan kan nooit een inbreuk op zich zijn. De inbreuk zal erin bestaan dat de registraties door het controleapparaat voor bepaalde periodes ontbreken. Elk ander bewijs kan echter dienstig zijn om deze afwezigheid van registraties te staven. Dit probleem van gebrek aan registraties stelt zich veel minder bij de digitale tachograaf die de invoer van gegevens achteraf nog toelaat, wat niet het geval is met de analoge tachograaf die enkel op schijven registreert. De ernst van dit probleem van afwezige schijven zou in de toekomst verder moeten verminderen door het stilaan verdwijnen van de analoge tachograaf.

Een Belgische chauffeur kan, indien hij zich op dit vlak onheus behandeld voelt, steeds opteren voor een PV wat hem toelaat zichzelf te verantwoorden voor de politierechter. Deze laatste zal dan beslissen of de argumenten van de chauffeur of zijn werkgever al dan niet kunnen worden aanvaard.

Bovendien kan er in het geval van een Belgische chauffeur indien nodig een bijkomend onderzoek worden gevoerd in de bedrijfszetel van de vervoersonderneming.

U zult begrijpen dat ik er in die omstandigheden en rekeninghoudend met de evoluties van de digitale tachograaf, de voorkeur aan geef om de fax of digitale kopie niet meteen te aanvaarden als een attest van non-activiteit.

09.03 Maggie De Block (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb begrip voor uw argumenten maar er is toch een aantal gevallen waarbij de chauffeur niet zomaar naar de werkgever kan rijden of dat de werkgever niet altijd op de plaats is waar hij woont of waar het bedrijf is. Vandaag is iedereen nogal mobiel. Het is spijtig dat moderne communicatiemiddelen niet worden gebruikt en dat de wetgeving niet wordt aangepast, zonder daarmee een aantal misbruiken in de hand te willen werken. Ik neem aan dat hier ook misbruiken zijn. Er is een aantal methodes om zogezegde attesten te vervalsen of aan te passen.

Ik kom er nog op terug. Ik zal eerst eens neuzen in de buitenlandse wetgevingen.

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

10 Samengevoegde vragen van

- de heer **Tanguy Veys** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de onafhankelijkheid van de DVIS en van het onderzoeksorgaan" (nr. 2380)

- de heer **Steven Vandeput** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de kritiek van de Europese Commissie op de onafhankelijkheid van de spoorwegveiligheidsinstanties" (nr. 2385)

10 Questions jointes de

- M. **Tanguy Veys** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'indépendance du SSICF et de l'organisme d'enquête" (n° 2380)

- M. **Steven Vandeput** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les critiques de la Commission européenne au sujet de l'indépendance de l'autorité de sécurité ferroviaire" (n° 2385)

10.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de Europese spoorwegveiligheidsrichtlijn uit 2004 schrijft voor dat EU-lidstaten een onafhankelijke veiligheidsinstantie en een onafhankelijk onderzoeksorgaan voor spoorwegongevallen moeten oprichten. België creëerde de dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen en het Onderzoeksorgaan, die deel uitmaken van de federale overheidsdienst Mobiliteit en Verkeer.

De plenaire vergadering van de Kamer keurde eind vorig jaar het wetsontwerp houdende diverse bepalingen goed, waarbij artikel 11 werd gewijzigd waardoor de leiding van DVIS en het Onderzoeksorgaan ten laatste 18 maanden na de inwerkingtreding van deze wet geen enkele band meer mocht hebben met de NMBS-Holding. Het was namelijk zo dat ons land door de Europese Commissie in gebreke was gesteld aangezien de onafhankelijkheid van de DVIS en het Onderzoeksorgaan onvoldoende was gewaarborgd en door de Europese Commissie aangemaand werd om de regelgeving te wijzigen.

Bij die wijziging was er reeds een advies van de Raad van State dat duidelijk stelde: "Het laat zich niet aanzien dat de ontworpen wijziging de door de Commissie aangevoerde argumenten volkomen kan weerleggen. Het is namelijk zo dat deze wijziging alleen betrekking heeft op de directieleden van de veiligheidsinstantie, terwijl de Commissie eveneens doelt op de personeelsleden van de FOD Mobiliteit en Vervoer die hiërarchisch gezag uitoefenen over de veiligheidsinstantie en dat deze wijziging eerst uitwerking zal hebben drie jaar na de inwerkingtreding van de ontworpen wet". Uiteindelijk is het natuurlijk slechts 18 maanden geworden.

Mijnheer de staatssecretaris, tijdens de bespreking van deze wet stelde u dat de voorgestelde wijziging volledig tegemoet zou komen aan de kritiek van de Europese Commissie en dat de onafhankelijkheid voldoende werd gewaarborgd.

De Europese Commissie heeft niet stilgezeten, want op 27 januari van dit jaar liet zij weten dat de onafhankelijkheid van de betrokken veiligheidsinstanties onvoldoende gewaarborgd is. Wij krijgen nu twee maanden de tijd om aan te tonen hoe wij die onafhankelijkheid willen verbeteren, specifiek voor de DVIS en het Onderzoeksorgaan. De Europese Commissie heeft namelijk vastgesteld dat de werknemers van de DVIS en de onderzoekers gedetacheerd kunnen zijn door de NMBS-Holding, de NMBS en Infrabel. Ik citeer de Europese Commissie: "Deze situatie belemmert de onafhankelijkheid van de veiligheidsinstantie en het onderzoeksorgaan en is strijdig met de Belgische verplichtingen op grond van de spoorwegveiligheidsrichtlijn".

Het risico is dat er zo belangenconflicten kunnen ontstaan tussen de toezichthoudende instanties en de ondernemingen waarop zij toezicht uitoefenen. Dat kan dan weer de effectiviteit van het veiligheidstoezicht en van de onderzoeken van ongevallen in het gedrang brengen, waardoor, waarschuwt de Europese Commissie, uiteindelijk de veiligheid van spoorwegpassagiers en -personeel in gevaar kan komen.

Mijnheer de staatssecretaris, gelet op die opmerkingen van de Raad van State en op hetgeen aan bod is gekomen in de bijzondere commissie Spoorwegveiligheid, waar de klemtoon werd gelegd op de onafhankelijkheid, waarom hebt u daarmee geen rekening gehouden?

Gelet op het standpunt van de Europese Commissie, welke maatregelen hebt u genomen om alsnog de onafhankelijkheid van DVIS en het onderzoeksorgaan te garanderen, en binnen welke termijn? Als u geen maatregelen hebt genomen, waarom niet?

10.02 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag gaat in dezelfde richting als die van collega Veys. Wij hebben eveneens gelezen dat de Europese Commissie ermee dreigt om België voor het Europees Hof te slepen indien de onafhankelijkheid van de spoorwegveiligheidsinstanties niet gewaarborgd zou worden.

In 2008 hebben we daarover al een ingebrekestelling gehad. Toen maakte de Commissie opmerkingen over het feit dat het hoofd van de veiligheidsinstantie en de voorzitter van het directiecomité van de FOD Mobiliteit en Vervoer, waaronder het onderzoeksorgaan rechtstreeks ressorteert, hun juridische band met de NMBS-Holding hebben gehouden. De Commissie was van oordeel dat die situatie strijdig is met de artikelen 16 en 21 van richtlijn 2004/49. Volgens de Commissie is het wettelijk recht dat die twee personen hebben om te allen tijde terug te keren naar hun vroegere job bij de NMBS-Holding, dus strijdig met de eis naar onafhankelijkheid van de veiligheidsinstantie ten opzichte van de spoorwegondernemingen, hetgeen mij aannemelijk lijkt.

In het rapport van het Rekenhof van augustus 2010 daarentegen lezen wij dat België aangekondigd heeft dat er onderhandeld zou worden over een voldoende lange termijn tussen het einde van het mandaat bij de FOD en de eventuele terugkeer naar de NMBS-Holding. In datzelfde rapport van het Rekenhof hebt u ook gesteld dat u van mening was dat het recht om terug te keren, slechts een theoretisch recht is, daarmee verwijzend naar de rechtspraak van het Europees Hof zelf, waaruit zou blijken dat een organieke band niet volstaat om een gebrek aan onafhankelijkheid vast te stellen, maar dat het gebrek aan onafhankelijkheid concreet moet worden aangetoond.

U zou ook twee voorstellen gedaan hebben om tot een grote onafhankelijkheid van de organen van de spoorwegveiligheid te komen, met name de oprichting van begrotingsfondsen die de autonomie van de DVIS en van het onderzoeksorgaan verzekeren en twee afzonderlijke programma's binnen de organisatieafdeling directoraat-generaal Vervoer te Land van de algemene uitgavenbegroting van de FOD Mobiliteit en Vervoer en een studie bij een consultant om nieuwe pistes uit te werken om beide organen meer autonomie te kunnen geven.

Het Rekenhof stelde tot slot in haar rapport dat België zich al verbonden heeft om iedere vorm van juridisch verband tussen enerzijds de NMBS-Holding en anderzijds de voorzitter van het directiecomité en de verantwoordelijke van de veiligheidsinstantie te verbreken. Op termijn zou dus elke juridische band verbroken worden tussen het personeel van de DVIS en de NMBS-Holding. Mijnheer de Staatssecretaris, hierover hebben wij twee weken geleden ook al van mening gewisseld. Daaruit bleek dat zowel voor het onafhankelijk onderzoeksorgaan als voor DVIS er problemen bleven voor het invullen van de noodzakelijke kaders.

Aan de hand van dit concreet geval heb ik een aantal vragen aan u. Wat was juist de inhoud van de aanmaning van de Europese Commissie? Betreft de kritiek van de commissie enkel het hoofd van de Belgische instantie en de voorzitter van het directiecomité of zijn ook andere gedetacheerde werknemers van de NMBS-Groep geviséerd? Waren er eventueel nog andere punten van kritiek?

Wat was de reactie van de commissie op uw voorstel om te onderhandelen over een voldoende lange termijn tussen het einde van het mandaat bij de FOD en de eventuele terugkeer naar de NMBS-Groep? Bent u nog steeds van oordeel dat we weinig te vrezen hebben? Zoals door collega Veys aangehaald, zou die periode volgens het laatste aandringen van de commissie slechts twee maanden bedragen, in tegenstelling tot de vooropgestelde 18 maanden.

Bent u van oordeel dat België weinig te vrezen heeft voor een eventuele dagvaarding? Wat is er ondertussen gebeurd met de twee voorstellen die ik zojuist aanhaalde?

Naar verluidt zou de juridische band tussen de NMBS-Holding en de twee betrokken personen nog niet verbroken zijn. Waarom niet en hoe denkt u concreet dat dit specifiek zal kunnen gebeuren? Ik kijk uit naar uw antwoorden, mijnheer de staatssecretaris.

10.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, de door de heren Veys en Vandepuut gestelde vragen hebben betrekking op de maatregel die België zal treffen, om aan de door de Europese Commissie uitgewerkte argumenten in het gemotiveerde advies van 28 januari 2011 betreffende inbreuk 2007/4347 tegemoet te komen. Ik kan ter zake het volgende antwoorden.

De kern van het gemotiveerde advies heeft enkel betrekking op de onafhankelijkheid van de veiligheidsinstantie en van het onderzoeksorgaan ten aanzien van hun hiërarchische positie in relatie tot de voorzitter van het directiecomité van de FOD Mobiliteit en Vervoer, meer in het bijzonder het feit dat de bewuste voorzitter nog banden heeft met de NMBS-Groep. Zij kan met name op het einde van haar mandaat opnieuw in de NMBS-Groep worden opgenomen. De verantwoordelijke van de veiligheidsinstantie bevindt zich in dezelfde situatie.

Heren, u hebt in uw vragen terecht gewezen op de initiatieven die ik heb genomen bij de oprichting van de twee begrotingsfondsen voor de werking van de veiligheidsinstantie en van het onderzoeksorgaan, evenals op de maatregel bij wet houdende diverse bepalingen van 29 december 2010, die beoogt binnen de achttien maanden na de publicatie een directie aan te stellen die totaal onafhankelijk van de NMBS-Groep staat.

Teneinde voornoemde wet te concretiseren, hebben mijn diensten in januari 2011, dus vorige maand, met de Europese Commissie vergaderd. Zij hebben een ontwerp van koninklijk besluit voorgesteld houdende de aanstelling van de directie van de veiligheidsinstantie en een ontwerp van koninklijk besluit houdende de aanstelling van de directie van het onderzoeksorgaan.

De bedoeling van voormelde aanpak was zich ervan te verzekeren dat met de publicatie van beide, voornoemde koninklijke besluiten de Europese Commissie zou oordelen dat België volledig en correct de artikelen 16, § 1, en 21 van richtlijn 2004/49 zou hebben omgezet en dat derhalve de procedure van het gemotiveerd advies zou worden stopgezet.

Mijn diensten en de diensten van de Europese Commissie hebben over bedoelde teksten een akkoord bereikt.

De teksten stellen, ten eerste, dat voor de veiligheidsinstantie de directie onder het rechtstreekse gezag van de minister valt en dat zij onafhankelijk is van elke spoorwegmaatschappij en elke infrastructuurbeheerder.

Ten tweede, voor het onderzoeksorgaan is de directie aan het rechtstreekse gezag van de minister onderworpen. Voor de veiligheidsinstantie is er bovendien een aanvullende clause, die bepaalt dat achttien maanden na de inwerkingtreding van het koninklijk besluit geen enkel personeelslid van de NMBS-Groep naar de veiligheidsinstantie kan worden overgeheveld, tenzij het betrokken personeelslid geen enkele band met de NMBS meer heeft, het weze contractueel, statutair of zelfs tijdelijk zou zijn geschorst.

Daarenboven is vastgelegd dat de directie van de veiligheidsinstantie jaarlijks, ten laatste op 30 juni, aan de minister een verslag, door een onafhankelijk organisme opgesteld, overhandigt over het functioneren van de veiligheidsinstantie. U zult kunnen vaststellen dat alle maatregelen werden genomen zodat de

onafhankelijkheid van deze twee instanties niet meer te lijden zal hebben onder welke kritiek ook vanwege de commissie.

Beide ontwerpen worden momenteel onderzocht op de FOD P&O, aangezien de minister van Ambtenarenzaken haar advies moet geven, net zoals de minister van Begroting. Alles wordt in het werk gesteld om deze twee ontwerpen van koninklijk besluit zeer binnenkort voor te leggen aan de Ministerraad. Ik herhaal dat deze ontwerpen voldoen voor de Europese Commissie, tenminste, zo moet blijken uit de voorbereidende besprekingen tussen mijn diensten en de diensten van de commissie.

Mevrouw de voorzitter, tot daar mijn antwoorden op de vragen van de heren Veys en Vandeput.

10.04 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, volgens mij had u de maatregelen die u in het vooruitzicht stelt, vroeger kunnen nemen. Ik verwijs naar de kritiek die zowel hier in de commissie geuit werd als door de Raad van State. Ik denk dat we er alle belang bij hebben dat de DVIS en het onderzoeksorgaan zo onafhankelijk mogelijk kunnen werken. Ik hoop alvast dat met de voorgestelde maatregelen u voldoende tegemoet komt aan de kritiek die vanuit Europa werd geuit, zodat vanuit die hoek een nieuwe weg kan worden ingeslagen.

10.05 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, uit uw antwoord leid ik af dat u gedaan hebt wat van u verwacht werd, dus dat u goede maatregelen hebt genomen.

Nu die band effectief is doorgeknipt, heb ik nog een opmerking in deze. Het is ondertussen twee weken geleden dat ik een vraag heb gesteld over hoe het nu zit met de omkadering van DVIS. Dat zal een grote uitdaging blijven, want de facto zal iemand die gepokt en gemazeld is in de technieken binnen de NMBS-Groep ontslag moeten nemen uit zijn functie en zijn eventuele statutaire benoeming, om aldus als directeur van de betreffende diensten te kunnen optreden.

De **voorzitter:** Mijnheer Vandeput, het is niet de bedoeling dat het hier over personen gaat. U heeft het over één welbepaalde persoon.

10.06 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik zeg dit gewoon in het algemeen. Goed, ik wil terugnemen wat ik zojuist gezegd heb. In het theoretische geval, als men zegt "we knippen alle banden door", zal iemand die zich kandidaat wil stellen voor de functie van directeur DVIS of onderzoeksorgaan elke juridische band moeten doorknippen met de NMBS-Groep. In dat geval, als iemand van de NMBS-Groep daarvoor kandidaat zou zijn, dan zal die persoon ontslag moeten nemen. Of ben ik fout in mijn gevolgtrekking? Ik zie de staatssecretaris neen knikken. Ik viseer op geen enkele manier een persoon, als u dat zou afleiden uit mijn repliek. Dat is zeker niet het geval, mevrouw.

De **voorzitter:** Hypothetisch is dat juist, ja.

10.07 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik wil even een technische toelichting geven.

De reden waarom Europa heeft aanvaard om daarover achttien maanden te mogen doen, is dat er op dit ogenblik onvoldoende mensen voldoende vertrouwd zijn met de spoorwegtechnologie om in aanmerking te kunnen komen en, en als zij in aanmerking zouden kunnen komen, weten wij niet of zij daartoe bereid zijn.

Anderzijds is het juist dat de voorwaarden waartegen mensen van de spoorwegen eventueel ernaartoe zouden komen, niet de aantrekkingskracht hebben die de mensen van ongeduld doet trappelen om die post te kunnen innemen, maar dat is een ander paar mouwen. Dat is een zaak van verloning spoorwegen, enerzijds, en verloning publieke sector, anderzijds.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inzet van explosievenhonden" (nr. 2431)

11 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation de chiens renifleurs d'explosifs" (n° 2431)

11.01 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de laatste jaren zijn er op het vlak van luchtvaartveiligheid een aantal zaken strenger geworden. Op dit moment is de luchtvaartsector op het vlak van veiligheid een van de strengste voor de gebruikers. Toch stellen wij vast dat er af en toe nog reizigers met ongewenste producten of materialen voorbij de veiligheidscontrole op de luchthaven geraken. Onlangs werd er voorbij de veiligheidszone nog een bom tot ontploffing gebracht in de luchthaven van Moskou.

Tegelijk vernam ik dat de luchthavenpolitie en de douane vragende partij zijn voor de inzet en de opleiding van explosievenhonden. Blijkbaar is dat een internationale standaard die wordt gebruikt in alle Europese internationale luchthavens, behalve in de onze. Ik weet niet of u dat kunt bevestigen maar zo werd het mij meegedeeld. Het zou zelfs zo zijn dat onze luchthavenpolitie al enige tijd vragende partij is. De spoorwegpolitie zou wel zo een hond hebben opgeleid. Het zou een zeer positief project zijn.

Komt dit project er? Hebt u weet van deze vraag? Is deze vraag al geruime tijd hangende? Wordt daarop ingegaan? Zo nee, waarom niet? Als dit project wordt gestart, wanneer is die hond dan inzetbaar? Wie draagt de kosten voor de opleiding? Wie verzorgt die opleiding? Hebt u een evaluatie van de inzet van explosievenhonden bij de spoorwegpolitie?

11.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, bij mijn weten ontplofte de bom in de Moskouse luchthaven niet voorbij de veiligheidszone maar aan de uitgang, met andere woorden in de publieke zone.

Ik ben niet bevoegd voor de inzet van explosievenhonden door de federale politie waartoe de luchtvaartpolitie behoort, en evenmin voor de douane en de spoorwegpolitie. De federale politie is bevoegd voor algemeen politietoezicht op luchthavens terwijl de toegangs- en beveiligingscontroles van passagiers, bagage en vracht onder de bevoegdheid vallen van het Directoraat-generaal Luchtvaart, en meer bepaald de directie Inspectie, de zogenaamde Luchtvaartinspectie.

Via de minister van Binnenlandse Zaken heb ik vernomen dat de Brusselse federale spoorwegpolitie begin 2008 een project heeft opgestart met de inzet van een proactieve explosievenhond in de spoorweg- en metrostations. Deze hond is, in tegenstelling tot de gewone explosievenhonden, inzetbaar op plaatsen waar veel mensen aanwezig zijn. Hij werd opgeleid door de Britse politie die dit soort van honden al jaren inzet in de Londense spoorweg- en metrostations.

De hond wordt vooral ingezet voor het uitvoeren van patrouilles in de stations en op de trein- en metrostellen, en oefent een geruststellend effect uit op de reizigers. Hij wordt ook ingezet voor het doorzoeken van vuilnisbakken en achtergelaten voorwerpen waarin eventueel explosieven kunnen worden verborgen, evenals voor het uitvoeren van fouilles op plaatsen die worden bezocht door VIP's. De evaluatie is nog lopende, maar de reacties op het terrein zijn in elk geval positief.

Wat het DGLV – de luchtvaartinspectie – betreft, is het zo dat zij in lijn met recente Europese verordeningen inzake luchtvaartbeveiliging initiatieven heeft genomen om explosievenhonden te certifiëren en in te zetten als middel voor het detecteren van explosieven in ruimbagage en luchtvracht. Deze certificatieprocedure is gebonden aan gedetailleerde en welomschreven Europese richtlijnen. Zo bevat de Europese verordening met betrekking tot de inzet van explosieven-speurhonden bepalingen voor de opleiding van de honden en hun begeleiders. Na het doorlopen van een basisopleiding moet een team – de hond en zijn begeleider – door het DGLV worden gecertificeerd. Zij moeten na certificatie periodiek opleiding volgen om hun bekwaamheid te behouden. De kosten voor opleiding vallen ten laste van het bedrijf dat de honden wenst in te zetten.

In het verleden werden op de luchthaven Brussel-Nationaal reeds explosievenhonden ingezet door bewakingsondernemingen, in het kader van een proefproject van de Europese Commissie. Dit project was beperkt tot een afhandelaar en de transferbagage van een luchtvaartmaatschappij. De directie Inspectie van het DGLV gaat in de loop van het eerste semester van dit jaar over tot de certificatie van explosieven-speurhonden, conform de EU-voorschriften en de eraan verbonden handlers voor de detectie van explosieven in luchtvracht en ruimbagage. Voor detectie van explosieven bij passagiers zullen honden slechts als aanvullend onderzoeksmiddel worden gebruikt, steeds in combinatie met de fouillering.

Tot daar, mevrouw de voorzitter, mijn antwoorden op de vragen van de heer Wollants.

11.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Ik begrijp hier vooral uit dat het in de pijplijn zit en dat wij in de toekomst zullen kunnen beschikken over explosievenhonden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de M. Damien Thiéry au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la portion de la ligne 124 (Nivelles-Bruxelles) du RER en région flamande" (n° 2433)

12 Vraag van de heer Damien Thiéry aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gedeelte van de GEN-lijn 124 (Nijvel-Brussel) dat in het Vlaams Gewest ligt" (nr. 2433)

12.01 Damien Thiéry (MR): Monsieur le secrétaire d'État, vous n'êtes pas sans savoir que nous avons connu quelques petits soucis sur la ligne 124, principalement à Linkebeek, dans le cadre de la mise en place du RER. Nous avons introduit un recours auprès du Conseil d'État. Nous avons gagné ce recours, simplement parce qu'il n'y a pas eu de discussions ouvertes avec Infrabel. Par la suite, nous nous sommes rendu compte que, concernant diverses questions, Infrabel estimait ne pas être responsable ou ne pouvait donner de réponse à ces questions. Il s'agissait entre autres du principe du schéma d'exploitation qui, selon Infrabel, est du ressort de la SNCB.

Une des raisons pour lesquelles nous avons introduit un recours auprès du Conseil d'État est notamment le fait que nous n'avions aucune certitude quant à l'avenir de ce schéma d'exploitation.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous me faire savoir si, à l'heure actuelle, la SNCB compte modifier le schéma d'exploitation de la ligne 124?

Dans l'affirmative, dans quel sens? Je parle de la fréquence des trains, du type de matériel roulant, des destinations desservies, puisqu'il est question d'aller vers la gare de l'Ouest, alors qu'à l'heure actuelle, la ligne 124 dessert la jonction Nord-Midi, ce qui est opportun pour les navetteurs.

Ce schéma prévoit-il à terme un nombre plus important de trains de marchandises et dans l'affirmative, quelles sont les modalités horaires de passage desdits trains (jour, nuit)?

12.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame la présidente, les questions posées par M. Thiéry appellent de ma part quelques considérations préliminaires destinées notamment à éclairer le contexte général de la convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du Réseau Express Régional de, vers et autour de Bruxelles et plusieurs mises au point préliminaires, la convention ayant fait l'objet de la loi d'assentiment du 17 juin 2005.

L'offre RER, dont le schéma directeur est décrit à l'article 13 ainsi qu'à l'annexe 2 de la convention RER, ne verra sa pleine application qu'à la condition que les capacités d'infrastructure prévues soient totalement opérationnelles sur l'ensemble du réseau ferré concerné. Le schéma directeur du RER oriente autrement les offres ferroviaires, notamment par la création de radiales. La haute fréquence prévue permet l'utilisation de cette offre comme un réseau grâce aux possibilités de correspondances rapides. À ces points d'interface peuvent s'ajouter les offres par tram, bus et métro organisées par les sociétés régionales. Cet ensemble constitue l'offre RER et ce principe ouvre des perspectives nouvelles qui permettront notamment d'éviter certaines zones ferroviaires saturées ou proches de la saturation.

L'offre ferroviaire de service public actuelle fera l'objet d'un nouveau plan, que la SNCB annonce pour 2013. En attendant, la SNCB déploie ses services en combinant une offre CityRail, précurseur du RER, et celle de l'axe Bruxelles-Charleroi.

Après ce rappel du contexte global, voici les réponses aux trois questions que vous m'avez posées.

Premièrement, la SNCB procède à la refonte de l'ensemble de ses services, avec application en décembre 2013. Les examens sont en cours et la ligne 124 est évidemment concernée.

Deuxièmement, le détail de l'offre fait l'objet de travaux internes en cours. Les résultats ne sont pas encore

disponibles. Ils le seront en temps voulu.

Troisièmement, la circulation des trains de marchandises relève fondamentalement des besoins des pôles économiques à desservir. Dans un souci de performance, et selon les disponibilités, les trafics voyageurs et marchandises se font sur des axes spécifiques. La ligne 124 entre Bruxelles et Luttre ne fait pas partie du réseau majeur de fret mais constitue un axe de liaison. Vu le caractère évolutif des activités économiques, l'octroi de sillons pour des trains de marchandises sur la ligne 124 est difficilement réalisable, tant en raison de son amplitude que de sa fréquence.

12.03 Damien Thiéry (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. Vous avez répondu clairement à mes trois questions; j'en suis satisfait.

Ceci dit, j'espère que dans ce nouveau plan qui devrait arriver pour 2013, on pensera, indépendamment de l'aspect commercial, à l'intérêt des navetteurs de cette ligne qui sont très majoritairement (80 à 90 %) demandeurs d'une desserte de la jonction Nord-Midi plutôt que de la gare de l'Ouest.

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

13 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het sensibiliseren over brandstofgebruik" (nr. 2525)

13 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la sensibilisation en matière de consommation de carburant" (n° 2525)

13.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, op 3 februari werden de resultaten bekendgemaakt van de Europese enquête van de mobiliteitsorganisaties betreffende het brandstofverbruik van de wagens. 38 % van de Belgen is van oordeel dat innovatieve systemen kunnen helpen bij zuinig rijden, maar slechts 26 % is bereid hiervoor te betalen. Tal van automerken biedt dat ondertussen standaard aan. Als er extra voor moet betaald worden, zien de mensen daar echter van af, hoewel ze ervan overtuigd zijn dat het nuttig is en helpt. Ten opzichte van andere Europese landen scoren we daar veeleer laag. Het opvallende resultaat is dat vooral jongeren tussen 18 en 24 jaar niet zo erg bewust bezig zijn met brandstofverbruik. Aangezien zij toch de chauffeurs van morgen zijn en deels ook de chauffeurs van vandaag, is dat toch opmerkelijk.

Hoe verklaart u het slechte resultaat voor ons land? Enkele jaren geleden werd het aspect geïntegreerd in de rijopleidingen. Is daar ondertussen al een evaluatie van gemaakt? Is er voldoende aandacht vanwege de rijsscholen of is dat eigenlijk een formaliteit, waarbij het enkel gaat om een korte vermelding? Moet daar in de toekomst niet meer aandacht aan worden besteed? Uiteraard mogen we er niet enkel op technisch vlak voor zorgen dat we de uitstoot verminderen, ook het verbruik is een belangrijke poot in het verhaal om daar iets aan te doen.

Vindt u het ten slotte wenselijk om daaromtrent te sensibiliseren, misschien specifiek bij de groep van 18 tot 24 jaar, ook bij degenen die grotendeels buiten de rijsschool hun rijbewijs halen?

13.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer Wollants, ik heb zelf even de conclusies bekeken met betrekking tot de enquête en ik zie dat ongeveer evenveel Belgen als Europeanen zich bewust zijn van de impact van hun voertuig op het leefmilieu, namelijk 67 % tegenover 68 %. Ik zie toch dat 56 % van de jongeren daar ook mee bezig is. Dat is toch wel meer dan 1 op 2. Het is wel juist dat het percentage hoger ligt bij de oudere personen. Zowat 3 oudere personen op 4 zijn zich daarvan bewust. Het vastgestelde percentage bedraagt 76 %.

Blijkbaar zijn we wel wat kritischer ten opzichte van de mogelijkheid dat innovatieve systemen kunnen helpen bij het zuinig rijden. 58 % van de Belgen gelooft daarin, tegen evenwel 74 % van de Europeanen, maar toch is 26 % van de Belgen bereid daarvoor te betalen, tegenover slechts 17 % van de Europeanen.

Hoe men de cijfers ook interpreteert, ik vind dat wij de nadruk moeten blijven leggen op groenere auto's die minder verbruiken en bijgevolg ook minder CO₂ uitstoten. Ik denk dat de gemiddelde Belg zich daarvan goed bewust is. Zo werd in 2010 een op drie van de nieuwe voertuigen met de fiscaal groene premie van de overheid verkocht.

Wij moeten het ecologisch rijden blijven bevorderen. Het thema van het milieuvriendelijk rijden staat reeds vele jaren ingeschreven in de examenstof voor het theoretisch en het praktisch examen. U kunt dat terugvinden in de bijlagen 4 en 5 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998.

Voor het theoretisch examen worden er bijvoorbeeld vragen gesteld over het ideaal toerental van de motor om zo weinig mogelijk te verbruiken. Het milieuvriendelijk rijden wordt ook beoordeeld tijdens het praktisch examen op de openbare weg.

Aangezien de materie deel uitmaakt van de examens, behoort zij ook tot de leerstof om de examens voor te bereiden. Het wordt onderwezen in de rijsscholen en is ook terug te vinden in de verschillende handboeken.

Een verkeersveilige rijstijl gaat hand in hand met ecologisch rijden. Leeftijdsgebonden factoren zijn dikwijls bepalend voor onveilig rijgedrag en bijgevolg ook voor minder ecologisch rijden, ook omdat men met de auto van moeder of vader rijdt of omdat de jongere zelf niet de brandstof hoeft te betalen.

13.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik denk dat het in ieder geval belangrijk is om daarop en op de innovatieve systemen te blijven hameren.

Wanneer wij kijken naar bijvoorbeeld woningen, wordt standaard de terugverdientijd berekend van een dergelijk systeem. Bij wagens is dat nog niet ingeburgerd. Ik denk dat heel wat mensen nog niet de klik en de afweging maken dat investeren in een dergelijk systeem hun op termijn ook financieel ten goede kan komen. Volgens mij moeten wij daarin nog wat groeien.

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

14 Vraag van mevrouw Maggie De Block aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "illegale grensoverschrijding via de lucht langs niet-erkende doorgangsposten" (nr. 2642)

14 Question de Mme Maggie De Block au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le franchissement aérien illégal d'une frontière à des postes-frontières non agréés" (n° 2642)

14.01 Maggie De Block (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, naast de erkende Schengenluchthavens, gebeuren er ook vluchten van en naar het buitenland buiten de erkende grensdoorlaatposten. Concreet gaat het eigenlijk om een vijftigtal vliegvelden en drieënvijftig heliports die niet erkend zijn, maar die wel over een vergunning beschikken. Die posten worden om uiteenlopende redenen gebruikt, zoals het vermijden van tijdsverlies, het ontwijken van landingsrechten, het besparen van fuel, maar ook om controles te ontwijken bij illegale transporten.

In de periode 2006-2007 werd bij controles op de niet-erkende luchthaven St-Ghislain 200 kilogram harddrugs in beslag genomen, op een totaal van 131 vluchten uit Groot-Brittannië.

Om een beter beeld te krijgen op de problematiek, heeft België in 2007 samen met Nederland, Frankrijk en Groot-Brittannië het Avia-project opgericht. In verband met dat project werden in het kader van het Belgische EU-voorzitterschap ook ontradende bezoeken aan niet-erkende vliegvelden georganiseerd.

Niettemin blijft het omzeilen van de grensbewaking gemakkelijk, vooral omdat een aangepaste strafbepaling nog niet van toepassing is. Inzake personenverkeer schrijft de verordening 526/2006 van 15 maart 2006 inzake Schengen grenscontroles nochtans voor dat de lidstaten doeltreffende sancties moeten voorzien op het overschrijden van de grenzen buiten de erkende grensdoorlaatposten. Inzake goederenverkeer zijn ook de nationale vliegverkeerregels, bepaald in het KB van 15 september 1994, voorbijgestreefd. Daarin staat immers nog steeds bepaald dat de rijkswacht, ik zou niet meer weten hoe ik die moet contacteren, of de douane op de hoogte moet worden gebracht bij het landen en het opstijgen op een andere plaats dan een douaneluchtvaartterrein.

Tenslotte wordt er ook nog een gebrek aan samenwerking vastgesteld met Belgocontrol, en is de opleiding voor de luchtvaartpolitie voor verbetering vatbaar.

Vandaar dat ik de volgende vragen heb. Beschikt u over cijfers over de evolutie van het aantal vluchten, het aantal controles en het aantal vastgestelde inbreuken op de niet-erkende vliegvelden en helihavens in België in de periode 2000-2010? In welke mate is de verordening 526/2006 van 15 maart 2006 inzake grensoverschrijding buiten de erkende grensdoorlaatposten effectief van toepassing in België? Erkent u dat er momenteel geen sancties van toepassing zijn?

Bent u van plan om ook de voorbijgestreefde nationale luchtvaartwetgeving inzake goederenvervoer, in het bijzonder artikel 90 van het KB van 15 september 1994 inzake de vliegverkeerregels, aan te passen, en onder andere de woorden "rijkswacht en douane" te vervangen door instanties die beter bereikbaar zijn? Zal Belgocontrol voortaan alle vluchtplannen vanaf niet-Schengen lucht- en helihavens digitaal bezorgen aan de luchtvaartpolitie?

Dat zou een abnormale vervoersfrequentie gemakkelijker opspoorbaar maken.

Zal de opleiding voor de luchtvaartpolitie geëvalueerd en desgewenst bijgestuurd worden, in overleg met de minister van Binnenlandse Zaken?

14.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw De Block, in uw vraag verwijst u naar de Europese verordening 526/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006, tot vaststelling van een communautaire code betreffende de overschrijding van de grenzen door personen, de Schengengrenscore. De verordening waarnaar u hebt verwezen, heeft evenwel betrekking op de vaststelling van de maximumuitvoerrestitutie voor mageremelkpoeder. Ik vermoed dat er een inversie van de cijfers is geweest.

14.03 **Maggie De Block** (Open Vld): Dat denk ik ook. Dat is wellicht te wijten aan mijn geschrift.

14.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: De titel is gelijklopend, maar er is een inversie van cijfers geweest. Het betreft de verordening 562/2006, tot vaststelling van een communautaire code betreffende de overschrijding van de grenzen door personen.

Op verzoek van de luchtvaartpolitie hebben mijn diensten informatie over de verordening nr. 562/2006 laten opnemen in de *Aeronautical Information Publication*, de AIP. Elke piloot die van en naar België vliegt, kan en moet dus weten dat hij eerst op een van de zes Belgische Schengenluchthavens, Brussel, Charleroi, Luik, Oostende, Antwerpen en Kortrijk-Wevelgem, moet landen om daar de grenscontrole te ondergaan.

Overtredingen kunnen worden bestraft met geldboetes tussen 500 en 5 000 euro of, als het parket de zaak seponereert, het voorwerp uitmaken van een administratieve geldboete die op dezelfde bedragen slaat. De grenscontrole is de prioritaire opdracht van de luchtvaartpolitie. Het is mijn collega van Binnenlandse Zaken, mevrouw Turtelboom, die bevoegd is voor de luchtvaartpolitie, inclusief de opleiding. Ik moet zeer tot mijn spijt zeggen dat ik niet beschik over de cijfers die betrekking hebben op het aantal controles en de vastgestelde inbreuken inzake grensoverschrijding.

De vluchten van en naar Belgische niet-Schengen lucht- en helihavens worden ook niet door Belgocontrol gecontroleerd. Meestal worden voor deze vluchten geen vluchtplannen ingediend, wat overigens niet verplicht is, maar alle vluchten dienen wel te worden ingeschreven in de vluchtregisters die op alle vliegvelden en helihavens aanwezig zijn.

Het is wel zo dat het KB van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeerregels inderdaad terminologie hanteert en bepalingen bevat die niet meer up to date zijn, waaronder het artikel 90.

Op dit ogenblik bereiden mijn diensten een nieuw KB voor ter vervanging van het KB van 1994.

14.05 **Maggie De Block** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, gelieve mij te verontschuldigen voor de verwarring ingevolge de omwisseling van cijfers.

14.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Het was een inversie

14.07 **Maggie De Block** (Open Vld): Inderdaad.

Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de staatssecretaris.

U zegt dat er een overtreding is want zij moeten eerst op een van de Schengenluchthavens landen. Er blijkt toch heel wat ander verkeer in de lucht te zijn. Ik denk dat dit een probleem voor de toekomst is. De helihavens schieten als paddenstoelen uit de grond. Vroeger was er weinig heliverkeer. Nu is dat steeds meer het geval. Ook de zakenwereld doet daar veel een beroep op.

Ik denk dat wij dit toch eens moeten aankaarten, want het is natuurlijk een gemakkelijke manier om een en ander te organiseren.

Ik ben blij dat u werk maakt van artikel 90, dat inderdaad verouderd is.

Ik meen dat hierover in de toekomst nog heel wat te doen zal zijn, als het zo blijft evolueren met de kleine vliegtuigjes. Het gaat om vrachtvervoer en vervoer van personen. U weet dat mensen inventief zijn. Als zij eenmaal hun zinnen op een land hebben gezet en er willen binnengeraken, dan hanteren zij alle methodes.

Volgens mij werd deze problematiek terecht aangekaart.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Snoy is aangekomen en krijgt het woord voor haar vraag.

15 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les vols d'avion 'sauts de puce'" (n° 2013)

15 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vluchten over zeer korte afstand" (nr. 2013)

15.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, si vous avez pu répondre à ma question jointe à celle de M. Wollants, je vous en remercie.

15.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: J'ai répondu à votre esprit!

15.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Dans ce cas, je vais aller le capter!

Monsieur le secrétaire d'État, ma question concerne les vols d'avion dits 'sauts de puce'. Ce sont des sauts de grosses puces, à savoir les vols d'avion à courte distance qui ont le désavantage de provoquer beaucoup de nuisances sur le plan environnemental car, on le sait, les polluants sont surtout émis au décollage et à l'atterrissage. Par conséquent, lorsque le vol est très court, les nuisances sur l'environnement mais aussi sonores sont disproportionnées.

En 2006, le ministre wallon André Antoine avait interdit les vols entre Charleroi et Liège ayant pour destination finale Casablanca. Il avait également demandé au gouvernement fédéral de généraliser l'interdiction de ces vols 'sauts de puce' et le ministre fédéral de la Mobilité de l'époque, Renaat Landuyt, avait lancé un projet d'arrêté royal interdisant les vols des avions de plus de 5 700 kg entre deux sites distants de moins de 150 km, les tout petits porteurs étant évidemment exclus. La Commission européenne avait également validé la décision du ministre Antoine. En mars 2009, elle avait proposé la généralisation de l'interdiction de ces vols dans tous les États membres.

Toutefois, au niveau belge, le 25 avril 2007, le comité de concertation, réunissant les entités fédérées, a marqué son désaccord avec ce projet d'arrêté royal, la Région flamande refusant d'interdire 400 vols 'sauts de puce' par an.

Dès lors, monsieur le secrétaire d'État, ces 'sauts de puce', qui sont relativement condamnés au niveau de leur efficacité environnementale, sont-ils toujours permis? Qu'avez-vous entrepris depuis 2007 pour suivre les recommandations de la Commission européenne?

15.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame Snoy, les 'sauts de puce' sont encore permis car le processus législatif du projet d'arrêté royal interdisant des 'sauts de puce' par certains avions aéronefs n'est

pas encore finalisé. Il y a tout simplement une divergence entre les points de vue des différentes Régions concernées qui, jusqu'à aujourd'hui, ne me permet pas d'obtenir une position commune des Régions dans ce dossier, qui comporte des aspects tant environnementaux qu'économiques en termes d'impact sur les aéroports. L'association des Régions à l'élaboration du projet d'arrêté royal est toutefois obligatoire pour pouvoir adopter un arrêté royal à ce sujet. Donc...

15.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Donc, vous ne pouvez pas prendre un arrêté royal sans l'accord des trois Régions. C'est la Région flamande qui est toujours opposée? Car logiquement la Région wallonne devrait être d'accord.

15.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Une Région me l'a demandé. D'autres n'en veulent pas. Je n'entre pas dans les discussions entre Régions. Nous devons tirer profit et avantage de la régionalisation des compétences, n'est-ce pas, madame!

15.07 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Oui.

Il serait tout de même dommage que l'on n'arrive pas à mettre en œuvre cette mesure sur le territoire belge alors qu'elle va se généraliser au niveau européen et qu'elle a des conséquences environnementales tout à fait négatives. Des trains rapides peuvent aujourd'hui très facilement remplacer les avions.

Je vous remercie pour l'information.

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

16 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de niet-deelname aan TBL1+ van de kleine goederenvervoerders" (nr. 2646)

16 Question de M. Steven Vandeput à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "la non-participation des petites entreprises de transport de marchandises au système TBL1+" (n° 2646)

16.01 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter. mijnheer de staatssecretaris, in nummer 93 van Mondig Mobiel, het tijdschrift van TreinTramBus, heeft Luc Lallemand, de CEO van Infrabel, verklaard dat de kleine goederenvervoerders niet zullen meedoen met TBLI +.

Aangezien TBLI + noch een systeem is dat in overeenstemming is met de Europese ETCS-standaard, noch voorkomt in de lijst van systemen van klasse B die toegelaten zijn in de overgangsfase die moet leiden tot de ERTMS-standaard, kan TBL1+ niet verplicht opgelegd worden aan de spoorwegondernemingen. In België heeft enkel de NMBS gezegd wel mee te doen. Toch lijkt het mij met het oog op de veiligheid van het net belangrijk dat ook andere operatoren die op ons net opereren TBL1+ installeren in hun tractievoertuigen.

In 2006 had Infrabel het over een snelheidsbeperking die zou kunnen opgelegd worden voor het rollend materieel waarin TBL1+ niet is ingebouwd. In een KB is vastgelegd dat vanaf begin 2015 door Infrabel, mits motivatie, beperkingen kunnen worden opgelegd aan operatoren die geen TBL1+ -systeem hebben geïnstalleerd. Omtrent die problematiek heb ik een aantal concrete vragen.

Kan u bevestigen dat de kleine spoorwegondernemingen niet zullen deelnemen aan TBL1+?

Op welke manier heeft Infrabel met hen overleg gepleegd?

Wat zijn de redenen waarom die maatschappijen afzien van het uitrusten van hun locomotieven met TBLI +?

Zullen er zoals ook staat in het rapport van de commissie spoorwegveiligheid inspanningen gedaan worden om ze alsnog te overtuigen wel deel te nemen aan het TBL1+ programma?

Zullen er snelheidsbeperkingen of ook andere beperkingen komen voor het rollend materieel dat niet met TBL1 + is uitgerust?

Ik kom tot de kern van de vragen en van de problemen die worden voorzien in de toekomst. Zijn die

beperkingen volgens u in overeenstemming met de Europese concurrentiereggeving?

Is het niet zo dat maatschappijen die beperkingen zullen aangrijpen om te beweren dat zij daardoor een concurrentienadeel hebben ten overstaan van de NMBS vermits zij trager zullen moeten rijden.

Ik kom dan bij het tweede belangrijk deel van mijn vraag. Welke gevolgen zullen deze beperkingen hebben voor de capaciteit van de lijnen? Als een trein trager rijdt, gaat de capaciteit naar beneden van andere treinen op diezelfde lijn. Voorziet Infrabel in een aanpassing van rijpaden voor personenvervoer aangezien de capaciteit op het net door die trager rijdende goederentransporteurs zal dalen?

Ik kijk uit naar uw antwoord, mijnheer de staatssecretaris.

16.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Vandeput, de FOD Mobiliteit & Vervoer heeft op 2 oktober 2006 informatie verstrekt aan de spoorwegondernemingen over de ontwikkeling van ETCS en TBL1+ in België. De kostprijs van de uitrusting van TBL1+ was het motief van de weigering om hun tractievoertuigen ermee uit te rusten. Toen dit onderwerp werd aangesneden, hebben de spoorwegondernemingen met uitzondering van de NMBS, aangegeven dat zij niet overwegen om hun tractietuigen uit te rusten met TBL1+.

Het punt 12.2.e van de bijlage B van het ministerieel besluit van 30 juli 2010 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van de rijpaden bepaalt dat in welbepaalde gevallen de infrastructuurbeheerder, mits motivatie, ritbeperkingen kan opleggen vanaf 1 januari 2015. Dit is het geval voor het verkeer van voertuigen zonder TBL1+ op infrastructuur die met TBL1+ worden uitgerust.

Dergelijke beperkingen kunnen een invloed hebben op de infrastructuurcapaciteiten waarop zij van toepassing zijn en op de andere rijpaden van die infrastructuur. De impact van eventuele vertragingen dient geval per geval te worden bestudeerd.

Het is niet uitgesloten dat de spoorwegondernemingen die getroffen zijn door een dergelijke beperking, zullen inroepen dat zij het slachtoffer zijn van een discriminatie.

De DVIS stelt daarentegen vast dat heel wat constructeurs van locomotieven belangstelling tonen om op vrijwillige basis TBL1+ samen met ETCS te installeren omdat het eerst installeren van TBL1+ op de locomotieven en daarna pas ETCS, twee investeringen vergt. De DVIS acht het zeer waarschijnlijk dat ook de kleine spoorwegondernemingen op termijn zullen beschikken over locomotieven uitgerust met TBL1+ uitgaande van de optie welke de constructeurs genomen hebben.

16.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Wij moeten inderdaad voorkomen dat de veiligheid zou afnemen omdat een aantal mensen niet mee willen doen met het systeem. Daarnaast moeten capaciteitsproblemen die hiermee gepaard gaan zo snel mogelijk aangepakt worden.

Om deze redenen, mijnheer de Staatssecretaris, kan het een suggestie zijn om aan die mensen op te leggen om ETCS te installeren in hun locomotieven en ze desgevallend zolang nodig te downgraden in functionaliteit naar TBL1. Ik weet niet of dat een mogelijkheid is. Misschien is er een mogelijkheid dat Infrabel bekijkt om ETCS op een bepaalde lijn uit te voeren en het daarin verplicht te maken, waardoor mensen zouden kunnen downgraden op andere lijnen. Dit zullen wij in de toekomst moeten bekijken. Wij volgen in ieder geval het dossier op.

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

17 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "zware terreinwagens op de openbare weg" (nr. 2653)
- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de zware terreinwagens" (nr. 2761)

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "een verbod voor zware terreinwagens." (nr. 2769)
- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de zware terreinwagens" (nr. 2774)

17 Questions jointes de

- M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la présence de véhicules tout-terrain lourds sur la voie publique" (n° 2653)
- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les gros véhicules tout-terrain" (n° 2761)
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'interdiction des gros véhicules tout-terrain" (n° 2769)
- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les gros véhicules tout terrain" (n° 2774)

De **voorzitter**: Mevrouw Temmerman is afwezig.

Mijnheer Wollants, uw vraag was wat later ingediend, maar behandelt ook het thema van de zware terreinwagens. Indien u binnen de contouren van de ingediende vraag blijft, komt uw vraag straks ook aan de orde, omdat ze perfect aansluit bij die van de andere vraagstellers.

17.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, op 8 januari verscheen een eerste krantenartikel van vele waarin zware pick-ups op de rooster werden gelegd naar aanleiding van een tragisch ongeval. Reeds in 2006 werd in een studie van het Steunpunt Verkeersveiligheid geconcludeerd dat automobilisten die aangereden worden door een terreinwagen of een pick-uptruck, meer kans hebben op een zwaar letsel dan wanneer zij door een gewone personenwagen zouden worden aangereden.

Voorts is er een studie van de verzekeraars uit 2008, waaruit blijkt dat zware pick-ups veel meer schade veroorzaken en meer betrokken zijn bij ongevallen dan gewone personenwagens. Bovendien is er een vals gevoel van veiligheid. Door de hoogte is er een collaterale impact, terwijl bij personenwagens zwakke weggebruikers veeleer worden opgescheept en op de motorkap terechtkomen. Dus de impact bij pick-ups is veel heviger.

Vervolgens kan ik nog zeer vlug een studie van Euro NCAP aanhalen, volgens dewelke er een probleem is met voornamelijk een aantal ingevoerde zware pick-ups, die niet gehouden zijn aan een voetgangerveiligheidstest. Zo zouden de bumpers niet aangepast zijn en zou er geen kreukelzone aanwezig zijn, in tegenstelling tot de meeste SUV's op onze wegen, die wel gecontroleerd zijn en wel die testen moeten ondergaan. Daarvoor hebben de constructeurs dus wel inspanningen geleverd.

Mijnheer de staatssecretaris, kloppen die vaststellingen? Zijn die ook bekend bij uw diensten? Ook al weten we dat het op het moment wettelijk niet mogelijk is met de Belgische wetgeving, overweegt u om er uw Europese collega's aan te dringen op een Europese richtlijn, zodanig dat de zware pick-ups onderworpen zijn aan de tests die de gewone SUV's moeten ondergaan.

17.02 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, de aanleiding tot mijn vraag is een ongeval begin februari in het Gentse, waarbij een zware pick-uptruck een vijfjarig meisje heeft doodgereden.

Ten gevolge daarvan heb ik in de media mogen vernemen dat een aantal politici, onder wie de heer Geerts, ervoor gepleit hebben dat "dergelijke monsters niet geschikt zijn voor onze wegen" Er werd verder gesteld dat "deze monsters op vier wielen zeer vervuilend zijn, een vals gevoel van veiligheid creëren, het zicht belemmeren voor achterliggers en fietsers, en voetgangers geen schijn van kans bieden bij een aanrijding" Zij pleiten er dan ook voor om die wagens gewoon van de weg te halen. Zij voeren dus een pleidooi voor een verbod op pick-ups, terreinwagens en SUV's.

Er werd door collega Geerts onder meer verwezen naar een studie van Steunpunt Verkeersveiligheid, waarin er gesteld wordt dat automobilisten die aangereden worden door een terreinwagen meer kans lopen op zware letsels. Ik vermoed dat die studie ook zal vaststellen dat wanneer iemand aangereden wordt door een tractor, een werfvoertuig, of misschien door een tank, ook dan wellicht de letsels zwaarder zijn.

Naar mijn mening kunnen die argumenten toch moeilijk in overweging genomen worden om al dan niet te

pleiten voor een verbod.

Ik wil natuurlijk zeker niet de feiten die zich op 5 februari 2010 hebben voorgedaan in twijfel trekken. Ik erger mij alleen een beetje aan een beleid waarbij men meteen op een hele groep chauffeurs een stempel gaat zetten wanneer er zich iets ernstigs voordoet, terwijl naar mijn mening het rijgedrag van de betrokken chauffeurs een grote rol speelt. Het type wagen kan natuurlijk bij een aanrijding ook gevolgen hebben, maar naar mijn mening is dat geen reden om direct te pleiten voor een totaalverbod. Ik wil trouwens ook verwijzen naar Europese regelgeving.

Vandaar heb ik de volgende vragen. Bent u zelf van oordeel dat een dergelijk verbod, gelet op een aantal cijfers en vaststellingen die collega Geerts naar voren heeft gebracht, moet ingevoerd worden? In hoeverre druist dat verbod in tegen de Europese regelgeving?

Bent u niet van oordeel dat dergelijke ongevallen met zware letsels te wijten zijn aan het rijgedrag van de chauffeur zelf, veeleer dan aan de wagen?

Bestaat er een verband tussen het type wagen en het aantal dodelijke verkeersongevallen? Is er een stijging op dat vlak?

Kunnen er geen andere maatregelen genomen worden, in plaats van te pleiten voor een verbod, om dus toch het aantal dodelijke ongevallen in de hand te houden.

17.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik zal mij tussen de twee heren in stellen, tussen de monsters en de tanks. De contouren van het voorval zijn ondertussen bekend, de diverse standpunten wellicht ook.

Ik kom meteen tot mijn vragen. Mijn eerste vraag ging over de evolutie van het aantal wagens, maar ik begrijp dat dit niet meer kan worden achterhaald. Ik zal dat wellicht via een schriftelijke vraag wel te weten kunnen komen. De andere vragen betroffen het aandeel dat die wagens hebben in de ongevallen op de weg en de mogelijkheden om deze problematiek aan te pakken, gelet op de Europese regelgeving ter zake. Zijn sensibiliseringscampagnes op dat vlak niet al een eerste stap in de goede richting? Bent u van plan om initiatieven te nemen in het kader van deze context?

17.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, collega's, zoals u ongetwijfeld weet, ben ik op het vlak van de homologatie en de goedkeuring van voertuigen die in het verkeer worden toegelaten volledig afhankelijk van Europa.

Eenmaal een motorvoertuig voldoet aan de Europese homologatienormen en werd goedgekeurd in een lidstaat van de Europese Unie, kunnen wij de inschrijving van dat voertuig in ons land niet meer weigeren. Als wij bepaalde goedgekeurde voertuigen zouden verbieden, hetzij door de inschrijving ervan te weigeren, hetzij door het gebruik ervan te beperken, dan lopen wij zo goed als zeker het risico om teruggefloten te worden door de Europese instanties wegens beperking van de vrije handel of wegens maatregelen van gelijke werking binnen de Europese Unie.

Wat de voetgangersbescherming betreft, bij zowat alle auto's is er nog een enorme weg af te leggen om de voorkant, bestaande uit de bumper en de motorkap, botsvriendelijker te maken voor de voetgangers. Als wij de crashtests van de Euro NCAP bekijken, die zowel betrekking hebben op gewone personenwagens, monovolumes, als alle terreinwagens, dan hebben inzake voetgangersbescherming de meeste voertuigen gemiddeld slechts een score van nog geen 50 %.

Ter vergelijking zien wij dat de scores voor de bescherming van de inzittenden zelf tussen de 80 en 100 % liggen. De constructeurs denken dus in de eerste plaats aan degenen die in de wagen zitten. Bovendien zijn de scores tussen de verschillende soorten voertuigen wat de voetgangersbescherming betreft niet zozeer verschillend. Wij moeten ons bijgevolg niet te veel illusies maken over de impact voor een voetganger bij een frontale botsing met gelijk welk voertuig. Het is vooral de snelheid van het voertuig die van belang zal zijn voor de gevolgen voor de aangereden voetganger.

Wat de ongevalbetrokkenheid van de zogenaamde 4x4's aangaat, heb ik nadere informatie opgevraagd bij Assuralia. De grotere ongevalbetrokkenheid betreft alle voertuigen die op basis van het merk en het model als SUV of 4x4 worden beschouwd. Het gaat dus zowel over de lichte SUV's als over de zware pick-ups.

Ook de officiële ongevalstatistieken laten ons niet toe om een onderscheid te maken. De zogenaamde SUV's en de 4x4's worden ingeschreven als personenwagens of wagens voor dubbel gebruik die in dezelfde Europese categorie thuishoren, terwijl de pick-ups thuishoren in de categorie van de lichte bestelwagens tot 3,5 ton.

Indien de schadefrequentie van de 4x4's groter is dan die van een gewone personenwagen, dan blijft het gissen naar de mogelijke oorzaken ervan. Misschien worden die voertuigen bestuurd door personen die meer risico's nemen of geven die voertuigen een vals gevoel van veiligheid, waardoor men sneller gaat rijden. Misschien ook vragen die voertuigen meer aandacht bij het rijden, gelet op de afmetingen ervan. Bovendien hebben die voertuigen ook een zwaardere massa, zodat de impact groter is op kleinere voertuigen.

De kopers van een auto moeten goed weten wat hun behoeften zijn en waarom zij eventueel een 4x4 nodig zouden hebben en rekening houden met het feit dat die voertuigen over het algemeen meer verbruiken en CO₂ uitstoten. Gelet op de fiscale druk op de zware 4x4's en de beperkte fiscale aftrekmogelijkheden ervan voor de bedrijven, denk ik dat de verkoop van dergelijke voertuigen veeleer zal afnemen. Met andere woorden, ik denk dat men via de groene fiscale weg wel degelijk de weg terug zal vinden naar de gewone personenwagens, die meer aangepast zijn aan de dagelijkse verplaatsingsbehoeften van chauffeurs.

Tot daar mijn genuanceerd antwoord.

17.05 David Geerts (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw zeer genuanceerd antwoord.

De heer Veys heeft mij woorden in de mond gelegd die forser waren.

Ik wilde zeker en vast mijn verontwaardiging uiten.

Ik ben immers nog steeds erg verontwaardigd over het feit dat constructeurs er vandaag de dag in slagen voertuigen op de markt te brengen waarbij er onvoldoende aandacht wordt geschonken aan voetgangerveiligheidstests. Met name zijn de bumpers niet aangepast. Er wordt ook totaal geen rekening gehouden met kreukelzones.

Persoonlijk acht ik zulks – ik blijf er ook bij – onverantwoord van de constructeurs. Ik hoop dat, doordat het debat in alle hevigheid is gevoerd, de constructeurs eens zullen nadenken over de kwestie.

17.06 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw wijze woorden. Het is niet de eerste keer dat u in de commissie voor de Infrastructuur wijze woorden naar voren brengt.

Ik wil de heer Geerts tegemoetkomen, in die zin dat elk verkeersslachtoffer natuurlijk een slachtoffer te veel is. Wij moeten streven naar meer verkeersveiligheid. Echter, zelfs indien alle 4x4-wagens van de weg worden genomen, zullen er helaas in de toekomst nog verkeersongevallen blijven gebeuren.

Het is een problematiek die het huidige onderwerp overstijgt. Ik vermoed echter dat wij, indien er alleen al op het vlak van de bewustwording en de beeldvorming iets kan worden gedaan, al een stap vooruit zullen hebben gezet.

17.07 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ook voor mij gaf u een heel duidelijk antwoord.

De evolutie die nu met de hervorming van de autofiscaliteit is gestart, kan een belangrijke stap voor de betreffende wagens zijn. De eerste stap is de aangepaste belasting op de inverkeersstelling, die heel duidelijk een rem voor het type van de zware terreinwagens inhoudt. Op termijn, wanneer wij tot een volledige hervorming komen en de hervorming op het terrein effectief en duidelijk zichtbaar wordt, zal het gebruik van dergelijke wagens meer worden afgeremd.

Ik ben het echter ook eens met zij die opperen dat niet louter het type wagen van belang is. Natuurlijk is ook de bestuurder van de wagen en diens rijgedrag van belang.

Wij zullen het dossier opvolgen.

17.08 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, heren, laten we duidelijk zijn.

Ten eerste, de kreukelzones zijn in de eerste plaats bedoeld als bescherming voor de inzittenden van de wagens.

Ten tweede, wij moeten ons goed realiseren dat zowat elk merk nu een wagen van het type SUV heeft, zelfs kleinere wagens van voornoemd type. Het percentage inschrijvingen van dergelijke nieuwe wagens stijgt alleen maar.

We moeten ter zake zeer realistisch zijn als we spreken over het verbieden van dat soort dingen. Dat is gewoon maatschappelijk niet meer te doen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.57 uur.

La réunion publique de commission est levée à 16.57 heures.