

**Sénat de Belgique**

**Session ordinaire 2012-2013**



**5-213COM**

**Commission des Finances et des  
Affaires économiques**

**Mardi 26 mars 2013**

**Séance de l'après-midi**

**Annales**

**Handelingen**

**Commissie voor de Financiën  
en voor de Economische  
Aangelegenheden**

**Dinsdag 26 maart 2013**

**Namiddagvergadering**

**5-213COM**

**Gewone Zitting 2012-2013**

**Belgische Senaat**

Les **Annales** contiennent le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions – *imprimées en italique* – sont publiées sous la responsabilité du service des Comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

La pagination mentionne le numéro de la législature depuis la réforme du Sénat en 1995, le numéro de la séance et enfin la pagination proprement dite.

Pour toute commande des Annales et des Questions et Réponses du Sénat et de la Chambre des représentants: Service des Publications de la Chambre des représentants, Place de la Nation 2 à 1008 Bruxelles, tél. 02/549.81.95 ou 549.81.58.

Ces publications sont disponibles gratuitement sur les sites Internet du Sénat et de la Chambre:  
[www.senate.be](http://www.senate.be)    [www.lachambre.be](http://www.lachambre.be)

#### Abréviations – Afkortingen

CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
cdH	centre démocrate Humaniste
Ecolo	Écologistes confédérés pour l'organisation de luttes originales
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	Parti Socialiste
sp.a	socialistische partij anders
VB	Vlaams Belang

De **Handelingen** bevatten de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling – *cursief gedrukt* – verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

De nummering bestaat uit het volgnummer van de legislatuur sinds de hervorming van de Senaat in 1995, het volgnummer van de vergadering en de paginering.

Voor bestellingen van Handelingen en Vragen en Antwoorden van Kamer en Senaat:  
Dienst Publicaties Kamer van volksvertegenwoordigers, Natieplein 2 te 1008 Brussel, tel. 02/549.81.95 of 549.81.58.

Deze publicaties zijn gratis beschikbaar op de websites van Senaat en Kamer:  
[www.senate.be](http://www.senate.be)    [www.dekamer.be](http://www.dekamer.be)

**Sommaire****Inhoudsopgave**

<p>Demande d'explications de M. Bart Laeremans au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la sécurisation de l'aéroport de Zaventem» (n° 5-3181).....4</p> <p>Demande d'explications de Mme Lies Jans au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les chiffres récents des accidents de la route et le permis à points» (n° 5-3046).....7</p> <p>Demande d'explications de Mme Fauzaya Talhaoui au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les problèmes lors de l'enregistrement par caméra des infractions des poids lourds» (n° 5-3185).....10</p> <p>Demande d'explications de Mme Fauzaya Talhaoui au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la constatation automatisée des infractions routières sur la voie publique» (n° 5-3186).....12</p> <p>Demande d'explications de M. Yoeri Vastersavendts au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la limitation des files par l'utilisation de motocyclettes» (n° 5-3252) .....13</p> <p>Demande d'explications de M. Yoeri Vastersavendts au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'accélération de l'introduction des voitures électriques en Belgique» (n° 5-3322) .....15</p> <p>Demande d'explications de M. Ludo Sannen au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'instauration d'un Fonds belge pour les citernes à mazout» (n° 5-3195).....17</p> <p>Demande d'explications de M. Ludo Sannen au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'entreposage de déchets hautement radioactifs et les applications géothermiques en Campine» (n° 5-3234).....19</p> <p>Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la création de l'espace ferroviaire unique européen» (n° 5-3311) .....22</p>	<p>Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de beveiliging van de luchthaven van Zaventem» (nr. 5-3181) .....4</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de recente ongevallencijfers en het rijbewijs met punten» (nr. 5-3046) .....7</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Fauzaya Talhaoui aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de problemen bij de cameraregistratie van overtredingen van vrachtwagens» (nr. 5-3185).....10</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Fauzaya Talhaoui aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de geautomatiseerde vaststellingen van verkeersovertredingen op de openbare weg» (nr. 5-3186) .....12</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Yoeri Vastersavendts aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het beperken van files door het gebruik van motorfietsen» (nr. 5-3252) .....13</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Yoeri Vastersavendts aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de versnelling van de introductie van elektrische wagens in België» (nr. 5-3322).....15</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Ludo Sannen aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het instellen van een Belgisch stookolietankfonds» (nr. 5-3195).....17</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Ludo Sannen aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de berging van hoogradioactief afval en geothermische toepassingen in de Kempen» (nr. 5-3234).....19</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de instelling van één Europese spoorwegruimte» (nr. 5-3311).....22</p>
--	--

**Présidence de M. Ludo Sannen***(La séance est ouverte à 14 h 20.)***Demande d'explications de M. Bart Laeremans au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la sécurisation de l'aéroport de Zaventem» (n° 5-3181)**

**M. Bart Laeremans (VB).** – *Le récent vol de diamants, dont le faramineux butin s'élève à quelque 50 millions d'euros, a une fois encore attiré l'attention sur les déficiences de la sécurité à Zaventem. Il est clair qu'on n'a pas encore trouvé de parade aux menaces venant du crime organisé et des nouvelles formes de terrorisme. La Justice présume des complicités internes, ce qui lève un autre coin du problème, négligé jusqu'ici : la sécurité interne et le screening du personnel.*

*En 1995, à Zaventem, des valeurs avaient été dérobées d'un appareil de Swissair prêt au décollage. En février 1999, des malfrats, vêtus d'uniformes de la Sabena, avaient subtilisé 74 millions de francs d'un transport de Brink's-Ziegler au moment du chargement sur un avion de Virgin. C'est la raison pour laquelle certaines compagnies aériennes étrangères ne voulaient plus transporter des avoirs via Zaventem. En 2000, un avion de la Lufthansa avait été dévalisé, comme lors de l'incident récent, pendant le chargement d'une caisse de diamants, par des bandits qui avaient cisaillé la clôture avant de pénétrer en auto sur le tarmac. En 2005, des diamants avaient été volés lors d'une attaque à main armée du bureau de FedEx à Brucargo.*

*Pour plusieurs de ces braquages, on a soupçonné les gangsters d'avoir été rancardés. Le dernier vol de diamants n'est donc pas étonnant. Nous avons déjà posé des questions parlementaires en 2000, 2001 et 2012 ; on nous a chaque fois répondu que des audits étaient en cours, qu'on se concertait et que le gouvernement s'en occuperait. Visiblement, rien n'a changé sur le terrain. L'aéroport est protégé principalement par une clôture, facile à cisailler.*

*Les lacunes de la sécurité inquiètent le secteur du diamant. Anvers, un des pôles du commerce diamantaire, doit justement sa popularité à sa haute sécurité, à présent mise en question.*

*C'est déjà grave que la vie du personnel de sécurité et de l'aéroport soit mise en péril, qu'on vole pour des millions et que Zaventem perde ainsi des clients. Les choses pourraient encore empirer. Si des gangsters peuvent frapper aussi facilement à Zaventem, il en est de même des terroristes, qui ne voleront pas des diamants ou des titres, mais s'en prendront peut-être à des avions de passagers.*

*Le problème de la sécurité se pose à trois niveaux au moins. Primo, la surveillance de la zone interdite au public. Secundo, le screening du personnel admis à y travailler et portant un badge – problème revenu au-devant de l'actualité puisque les bandits ont bénéficié de complicités internes. Tertio, la sécurisation de la procédure d'embarquement dans la zone autorisée au public, compromise en Belgique par le*

**Voorzitter: de heer Ludo Sannen***(De vergadering wordt geopend om 14.20 uur.)***Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de beveiliging van de luchthaven van Zaventem» (nr. 5-3181)**

**De heer Bart Laeremans (VB).** – De recente diamantroof, waarbij het gigantische bedrag van ongeveer 50 miljoen dollar werd buitgemaakt, heeft opnieuw de aandacht gevestigd op de gebrekkige beveiliging in Zaventem. Blijkbaar is nog steeds geen antwoord gevonden op de dreigingen die van de georganiseerde misdaad en van de nieuwe vormen van terrorisme uitgaan. Justitie vermoedt dat er medeplichtigen waren van binnenuit. Dat wijst op een apart, tot nu toe verwaarloosd facet van het probleem: de interne beveiliging en de screening van personeelsleden.

In 1995 werden op Zaventem waardepapieren gestolen uit een toestel van Swissair, dat klaarstond om op te stijgen. In februari 1999 gingen gangsters in Sabenakledij aan de haal met 74 miljoen frank uit een geldtransport van Brink's-Ziegler, op het ogenblik dat het geld op een vliegtuig van Virgin werd geladen. Als gevolg daarvan was een aantal buitenlandse luchtvaartmaatschappijen niet meer bereid waardevolle goederen via Zaventem te transporteren. In 2000 werd een toestel van Lufthansa op een vrijwel identieke manier als nu beroofd, namelijk tijdens het inladen van een krat met diamanten, door gangsters die een gat in de omheining hadden gesneden en met een auto de tarmac waren opgereden. In 2005 werd op Brucargo een partij diamanten gestolen bij een gewapende overval op een kantoor van FedEx.

Ook bij enkele van die overvallen rees al het vermoeden dat de gangsters van binnenuit waren getipt. De huidige diamantroof zou dus geen verrassing mogen zijn. Wij hebben daarover in 2000, 2001 en 2012 reeds vragen gesteld in het parlement. We kregen steeds te horen dat audits werden gehouden, dat overleg werd gepleegd en dat de regering zich ermee zou bezighouden. Op het terrein is er duidelijk niets gebeurd. De luchthaven blijft grotendeels enkel beveiligd met een omheiningsdraad, die eenvoudig kan worden doorgesneden.

De gebrekkige beveiliging zorgt voor onrust in de diamantsector. Antwerpen is een van de belangrijkste centra ter wereld voor de verhandeling van diamant. De populariteit van Antwerpen is net aan de hoge veiligheid te danken. Die komt nu danig in het gedrang.

Het is al erg genoeg dat het leven van beveiligings- en luchthavenpersoneel wordt bedreigd, dat voor miljoenen wordt gestolen en dat Zaventem daardoor klanten verliest. Het kan allemaal echter nog veel dramatischer worden. Als gangsters zo gemakkelijk in Zaventem kunnen toeslaan, dan kunnen terroristen dat uiteraard ook. Dan zullen er geen diamanten of waardepapieren worden gestolen, maar worden er misschien passagiersvliegtuigen aangevallen.

Het veiligheidsprobleem situeert zich minstens op drie

*retard de la mise en service de scanners corporel et de scanners pouvant détecter des explosifs pâteux ou liquides.*

*Comment se fait-il qu'on n'ait manifestement tiré aucun enseignement des hold-up antérieurs ? Quelles leçons va-t-on maintenant tirer, par exemple en ce qui concerne l'escorte des transports et la protection des diamants jusqu'à leur rangement dans l'avion ? Si on peut sécuriser des transports de fonds sur la voie publique, cela devrait être possible aussi pour des transports de diamants.*

*À quelles conclusions les divers audits, à la suite d'incidents similaires, ont-ils mené ? Je pense entre autres aux trois audits commandés par la ministre Durant en 2000, selon ses déclarations en commission de la Chambre le 18 juillet 2001. Il me revient d'ailleurs que d'autres audits ont eu lieu depuis lors.*

*Que fait-on pour sécuriser la clôture, par exemple en employant d'autres matériaux ou en creusant un fossé ?*

*Combien de personnel supplémentaire engage-t-on et quelle somme dépense-t-on en vue de renforcer la sécurité à l'aéroport de Zaventem ?*

*Quelles sont les mesures prises pour mieux sélectionner le personnel aéroportuaire ?*

*Est-il exact qu'on a rogné ces dernières années sur la protection de l'aéroport et que les agents initialement prévus à cette fin sont de plus en plus souvent appelés dans les communes pour des tâches de police ordinaire ?*

*Selon le calendrier de l'Union européenne, l'interdiction d'emporter des liquides dans les avions transportant des passagers serait levée d'ici mars 2014. Tous les aéroports devraient alors être équipés de scanners détectant les gels et les liquides explosifs. La Belgique sera-t-elle prête dans les délais ? Où en est l'installation de ces scanners ?*

*Va-t-on enfin sortir de sa léthargie le projet d'installation de scanners corporels ?*

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – *Depuis l'an 2000, la réglementation en matière de sécurité sur les aéroports a été considérablement modifiée. Depuis les attentats du 11 septembre 2001, la réglementation européenne a également évolué. L'Union européenne a élaboré ses propres mesures relatives à la sécurité de l'aviation civile. L'aéroport de Zaventem, Brussels Airport, respecte toutes ces mesures de sécurité.*

*Ces dernières années, des audits ont été réalisés aussi bien au niveau européen qu'international. Aucun d'eux n'a remis en*

verschillende niveaus. Ten eerste is er de bewaking van de zone die niet voor het publiek toegankelijk is. Ten tweede is er de screening van het personeel dat toegangspasjes heeft om daar te werken. Dat probleem is nog actueler geworden, nu blijkt dat de overvallers waarschijnlijk hulp hebben gekregen van binnenuit. Ten derde is er de beveiliging tijdens de instaprocedure vanuit de zone die wel voor het publiek toegankelijk is. Die komt ernstig in het gedrang omdat België achterloopt bij het in gebruik nemen van de zogenaamde bodyscanners en de scanners die springstoffen in de vorm van gel of vloeistof kunnen detecteren.

Hoe komt het dat klaarblijkelijk geen lessen werden getrokken uit de eerdere roofovervallen op de luchthaven? Welke lessen worden nu getrokken, bijvoorbeeld met betrekking tot de begeleiding van de transporten tot aan het vliegtuig en de beveiliging van de diamanten tot ze op het vliegtuig zijn weggeborgen? Aangezien geldtransporten op de openbare weg kunnen worden beveiligd, moet dat zeker mogelijk zijn voor de diamanttransporten.

Tot welke bevindingen hebben de diverse audits geleid die naar aanleiding van gelijkaardige overvallen werden gehouden? Ik denk hierbij onder meer aan de drie audits die minister Durant in 2000 bestelde, zoals ze op 18 juli 2001 in de bevoegde Kamercommissie verklaarde. Ik heb echter begrepen dat sindsdien nog een reeks audits is uitgevoerd.

Wat wordt gedaan om de omheining beter te beveiligen, bijvoorbeeld via het gebruik van ander materiaal of via het graven van een gracht?

Hoeveel extra personeelsleden worden aangeworven en hoeveel extra geld wordt uitgetrokken om de veiligheid op de luchthaven van Zaventem te verbeteren?

Welke maatregelen worden genomen om het luchthavenpersoneel beter te screenen?

Klopt het dat de voorbije jaren op de bewaking van de luchthaven is bezuinigd en dat steeds meer agenten die oorspronkelijk waren bestemd voor luchthavenbewaking, voor gewone politietaken in de gemeenten worden gevorderd?

Volgens de planning van de Europese Unie zou het verbod op het meenemen van vloeistoffen in passagiersvliegtuigen tegen maart 2014 moeten worden opgeheven. Dan moeten op alle luchthavens scanners staan die springstoffen in vloeibare of gelvorm kunnen opsporen. Haalt België die datum? Wat is de stand van zaken in de procedure voor de installatie van zulke scanners?

Ten slotte, wordt het plan om bodyscanners te installeren eindelijk opnieuw uit zijn winterslaap gehaald?

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Sinds 2000 is de regelgeving met betrekking tot de veiligheid op de luchthavens aanzienlijk gewijzigd. Sinds de aanslagen van 11 september 2001 is ook de Europese regelgeving geëvolueerd en heeft de Europese Unie eigen maatregelen voor de veiligheid van de burgerluchtvaart opgesteld. Brussels Airport respecteert al die veiligheidsmaatregelen.*

De afgelopen jaren werden zowel op Europees als op internationaal niveau audits gedaan. Daarbij werd de

*question la sécurité du périmètre de l'aéroport. Brussels Airport satisfait à toutes les obligations européennes et internationales. Toutefois, les transports de fonds augmentent les risques sur les aéroports. L'étude de ces risques se poursuit en collaboration avec les services de l'Intérieur, de sorte que l'on puisse prendre, partout où cela s'avérera nécessaire, des mesures supplémentaires pour garantir la sécurité permanente du personnel et des passagers.*

*Toute personne qui désire acquérir un badge pour l'aéroport doit avoir une bonne raison pour cela. Elle est également soumise à un contrôle de sécurité approfondi comprenant notamment une vérification de ses antécédents. C'est l'Autorité nationale de sécurité qui effectue ce contrôle. Il s'agit d'un collège où siègent aussi bien la Direction générale transport aérien, la police fédérale, la Sûreté de l'État que le Service général du renseignement et de la sécurité de l'armée. L'obligation d'examen des antécédents du demandeur dérive de la réglementation européenne. Le contrôle effectué en Belgique dans le cadre de la remise d'un badge va bien au-delà des prescriptions de la réglementation européenne.*

*Les agents de la Police aéronautique fédérale sont exclusivement actifs dans l'aéroport et ses environs. Ils ne prêtent en aucune façon main forte aux corps de police locaux dans les communes.*

*En ce qui concerne la détection des liquides et des gels, les aéroports belges respecteront les régulations européennes en vigueur. L'appareil de détection doit en principe être installé dans les aéroports européens à partir de mars 2014, afin que l'interdiction puisse être levée à partir de cette date. Quelques États membres réclament actuellement une prorogation, en arguant que l'appareil en question est toujours en phase de développement. À Brussels Airport, il fait l'objet d'un projet d'essai.*

*Seuls quelques pays européens utilisent des scanners corporels. Certains de ces appareils ont été approuvés moyennant certaines limites, mais leur utilisation n'est pas obligatoire. Une solution de remplacement parmi d'autres réside dans un contrôle manuel renforcé des passagers.*

**M. Bart Laeremans (VB).** – *Dans sa réponse, le secrétaire d'État élude le cœur du problème. Des audits de toutes sortes ont été faits et l'aéroport répond manifestement à toutes les obligations internationales possibles et imaginables. Tout va donc pour le mieux.*

*Toutefois, ce n'est vrai qu'en théorie. Le plus grand hold-up de l'histoire de l'aéroport a récemment eu lieu. Le butin représente la somme gigantesque d'un milliard et demi de francs belges. Je m'étais attendu à ce que l'on reconnaisse au moins que le fil de la clôture, facile à couper, pose un réel problème. Je m'étais attendu à ce que le secrétaire d'État donne l'ordre de renforcer sur ce point la sécurité de l'aéroport. Le creusement d'un fossé autour de la clôture pourrait faire l'objet d'une adjudication. En effet, un autre hold-up n'est pas à exclure.*

*Le secrétaire d'État a également oublié d'évoquer l'enquête sur la présence très probable de complices parmi les membres du personnel. Je m'étais également attendu à ce qu'il annonce un meilleur accompagnement policier pour les transports de valeurs, comme c'est le cas sur la voie publique*

veiligheid van de perimeter rond de luchthaven niet ter discussie gesteld. Brussels Airport beantwoordt aan alle internationale en Europese verplichtingen. Waardetransporten verhogen echter het risico op de luchthaven. Dat risico wordt momenteel samen met de diensten van Binnenlandse Zaken verder onderzocht, zodat waar nodig extra maatregelen kunnen worden genomen om de veiligheid van passagiers en personeel te allen tijde te garanderen.

Elke persoon die een badge voor de luchthaven wenst te krijgen, moet hiervoor een gegronde reden hebben. De betrokkene is ook onderworpen aan een verregaande veiligheidsverificatie waarin onder andere zijn antecedenten worden nagegaan. Die controle wordt door de Nationale Veiligheidsverheid uitgevoerd. Dat is een college waarin zowel het Directoraat-generaal Luchtvaart, de federale politie, de Veiligheid van de Staat als de Algemene Dienst inlichting en veiligheid van de Krijgsmacht zetelen. De verplichting om de antecedenten van de aanvrager te onderzoeken vloeit voort uit Europese regelgeving. De controle die in België bij de uitreiking van een badge wordt uitgevoerd, gaat veel verder dan wat de Europese regelgeving voorschrijft.

De agenten van de federale luchtvaartpolitie werken exclusief op en rond de luchthaven. Ze worden niet ingezet, noch gevorderd om bijstand te verlenen aan de lokale politiekorpsen in de gemeenten.

Wat de detectie van vloeistoffen en gels betreft zullen de Belgische luchthavens de ter zake geldende Europese reguleringen naleven. Normalerweise moet de detectieapparatuur vanaf maart 2014 op de Europese luchthavens geïnstalleerd zijn, zodat vanaf dan de ban kan worden opgeheven. Enkele lidstaten dringen momenteel aan op uitstel omdat de detectieapparatuur nog in de ontwikkelingsfase zit. In Brussels Airport loopt een proefproject met die detectieapparatuur.

In Europa maken slechts enkele landen gebruik van bodyscanners. Sommige van die toestellen zijn inmiddels binnen bepaalde gebruikslimieten goedgekeurd, maar het gebruik ervan is niet verplicht. Een alternatieve oplossing is onder meer een verhoogde manuele controle van passagiers.

**De heer Bart Laeremans (VB).** – De staatssecretaris gaat in zijn antwoord aan de kern van het probleem voorbij. Er zijn allerlei audits gedaan en blijkbaar voldoet de luchthaven aan alle mogelijke internationale verplichtingen. Er is dus geen enkel probleem.

Dat is echter maar theorie. Recentelijk was er de grootste overval ooit, waarbij een gigantisch bedrag van anderhalf miljard Belgische frank werd buitgemaakt. Blijkbaar is dat geen reden om niet tot de orde van de dag over te gaan. Ik had minstens verwacht dat zou worden erkend dat de omheiningdraad, die gemakkelijk kan worden doorgeknipt om erdoor te rijden, wel degelijk een probleem vormt. Ik had verwacht dat de staatssecretaris de instructie zou geven om de luchthaven op dat vlak beter te beveiligen. Er zou een aanbesteding kunnen worden uitgeschreven om rond de omheining een gracht te graven. Morgen kan er immers opnieuw een overval zijn.

De staatssecretaris heeft ook niets gezegd over het onderzoek naar de personeelsleden die allicht medeplichtig zijn aan de overval. Ik had ook verwacht dat de staatssecretaris zou

*pour les transports de fonds. Un tel accompagnement est d'autant plus nécessaire dans les aéroports que des détournements d'avions et des prises de passagers en otages ne sont jamais exclus.*

*La réponse n'a donc strictement rien de rassurant. Je demande dès lors au secrétaire d'État de revoir ce dossier et de rechercher avec le secteur du diamant des manières de renforcer la sécurité.*

### **Demande d'explications de Mme Lies Jans au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les chiffres récents des accidents de la route et le permis à points» (n° 5-3046)**

*Mme Lies Jans (N-VA). – L'Institut belge pour la Sécurité routière (IBSR) a publié les statistiques des accidents de la route pour 2010 en Flandre, assorties d'une intéressante analyse. Le nombre d'accidents impliquant des cyclistes ou des motocyclistes continue à grimper. Les trois quarts des tués de la route sont des hommes et le tiers des procès-verbaux sont classés sans suite par les parquets.*

*Le Baromètre 2011 de la sécurité routière indique, pour la première fois depuis 2007, une augmentation des victimes de la route, moins marquée en Flandre (+1,1%) qu'en Wallonie (+8,8%). En matière de sécurité routière, la Belgique se situe en queue du peloton européen, au vingtième rang sur vingt-sept quant au nombre de tués par kilomètre parcouru. On risque deux fois plus de trouver la mort dans un accident de la circulation en Belgique qu'aux Pays-Bas. Une action énergique et intégrée s'impose pour atteindre l'objectif fédéral d'ici 2020, à savoir une diminution de moitié des tués de la route par rapport à 2010.*

*On prend généralement comme leitmotiv les «Trois E» : Engineering – l'infrastructure –, Education – l'éducation – et Enforcement – le contrôle du respect de la réglementation –, trois éléments indissociables d'une bonne politique de sécurité routière, comme l'a montré, une fois de plus, l'analyse de l'IBSR.*

*Le contrôle du respect de la réglementation joue donc un rôle important dans la réduction du nombre d'accidents, surtout si l'on se rappelle que la conduite en état d'ivresse, la vitesse excessive et le défaut du port de la ceinture de sécurité sont les trois causes principales de décès.*

*Dans cette optique, le permis à points serait un bon instrument, facile à mettre en œuvre et équilibré ; il réprime d'autant plus sévèrement les conducteurs que ceux-ci multiplient les infractions et nous débarrasse plus vite des récidivistes. Une forme ou une autre de permis à points a déjà été introduite dans 19 États membres de l'UE. On constate que, depuis lors, le nombre d'accidents et la conduite indisciplinée ont fortement reculé. Il faut bien sûr que le risque de se faire prendre soit élevé.*

*L'adoption de la législation sur le permis à points date d'une bonne vingtaine d'années, mais les arrêtés d'application se*

aankondigen dat waardetransporten beter zouden worden begeleid door de politie, net zoals dat geldt voor geldtransporten op de openbare weg. Op de luchthaven is een dergelijke begeleiding des te meer noodzakelijk omdat het risico bestaat dat vliegtuigen worden gekaapt en passagiers worden gegijzeld.

Het antwoord is dus helemaal niet geruststellend. Ik vraag de staatssecretaris dan ook om dit dossier opnieuw te bekijken en samen met de diamantsector op zoek te gaan naar manieren om de beveiliging op te voeren.

### **Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de recente ongevallencijfers en het rijbewijs met punten» (nr. 5-3046)**

*Mevrouw Lies Jans (N-VA). – Het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) maakte enkele tijd geleden de ongevallencijfers voor 2010 in Vlaanderen bekend. De cijfers werden begeleid door een interessante en uitgebreide analyse. Het aantal fiets- en motorongevallen blijft stijgen. Drie op de vier verkeersdoden zijn mannen en één op de drie processen-verbaal wordt door de parketten verticaal geklasseerd.*

De verkeersveiligheidsbarometer van 2011 toont aan dat het aantal verkeersslachtoffers voor het eerst sinds 2007 stijgt. Blijkbaar zijn er ook verschillen tussen Vlaanderen en Wallonië, want in Vlaanderen bedraagt die stijging maar 1,1% en in Wallonië 8,8%. Op het vlak van verkeersveiligheid bengelt België aan de staart van het Europees peloton. België staat op plaats 20 van de 27 EU-landen op het vlak van dodelijke verkeersslachtoffers per afgelegd aantal kilometers. In België heeft men bijvoorbeeld dubbel zoveel kans om in het verkeer om te komen als in Nederland. Voor het behalen van de federale doelstelling tegen 2020, namelijk de halvering van het aantal verkeersdoden ten opzichte van het jaar 2010, is een gedegen en geïntegreerde aanpak noodzakelijk.

Als we het over verkeersveiligheid hebben zijn de drie E's een algemeen aanvaarde leidraad: *Engineering* – infrastructuur –, *Education* – opvoeding – en *Enforcement* – handhaving. Voor een goed veiligheidsbeleid zijn deze drie onlosmakelijk met elkaar verbonden. Uit de analyse van het BIVV bleek dit eens te meer.

Handhaving speelt dus een belangrijke rol bij het terugdringen van het aantal verkeersongevallen, zeker als men weet dat het rijden onder invloed van alcohol, een te hoge snelheid en het niet dragen van de autogordel de drie belangrijkste doodsoorzaken zijn.

Een goed instrument om de handhaving te verbeteren is het rijbewijs met punten. Het rijbewijs met punten is een vlot toepasbaar en evenwichtig systeem dat automobilisten harder aanpakt naarmate ze meer overtredingen begaan. Het haalt recidivisten ook sneller uit het verkeer. Het is een efficiënte maatregel. In 19 van de 27 EU-lidstaten is er al een of andere vorm van het rijbewijs met punten ingevoerd. Daaruit blijkt

*sont fait attendre. On s'est rendu compte que la mise en pratique n'était pas si facile.*

*Concrètement, nous avons besoin de deux banques de données – une pour les infractions de roulage et une autre pour les permis de conduire – qui doivent être reliées entre elles. Le SPF Mobilité dispose à présent d'un fichier des permis. En décembre 2009, le secrétaire d'État de l'époque, M. Schouppe, annonçait le permis à points pour le 1<sup>er</sup> janvier 2012. Toutefois, le secrétaire d'État Wathelet déclarait l'an passé : « Nous ne nous lancerons pas tant que la Justice ne possède pas de base de données digitale des infractions de roulage ». D'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2013, la Belgique devait disposer d'un registre efficace et complet des infractions routières.*

*Depuis lors, il est apparu que la ministre de la Justice Mme Turtelboom a, à nouveau, reporté de deux ans l'informatisation de la Justice.*

*Je souhaiterais poser les questions suivantes. Quelles mesures complémentaires de contrôle du respect de la réglementation le secrétaire d'État Wathelet prendra-t-il en vue d'atteindre en 2020 l'objectif de réduire de moitié le nombre des victimes de la route ? Le secrétaire d'État veut-il avancer dans l'introduction du permis à points ? Dans l'affirmative, quels sont les obstacles qui subsistent ? Le retard de l'informatisation de la Justice a-t-il une incidence sur l'introduction du permis à points ?*

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – *Je partage entièrement les inquiétudes sur l'évolution de l'insécurité routière dans notre pays. Nous nous sommes tous fixés comme objectif à l'horizon 2020 de réduire de moitié le nombre de morts sur les routes. Une politique de sécurité routière intégrale ne relève pas de la compétence d'un seul ministre ou secrétaire d'État, mais de celle de différents niveaux de pouvoir, aussi bien fédéraux que régionaux.*

*En tant que secrétaire d'État à la Mobilité, ma compétence porte surtout sur la réglementation. Je m'efforce dès lors d'améliorer autant que possible la sécurité routière en adaptant le code de la route. La lutte contre la récidive constitue une de mes priorités. Le permis à points entre dans ce cadre. Son introduction doit se baser sur des données de la police et de la Justice, en l'occurrence l'identité du contrevenant et l'infraction qu'il a commise. Un tel système ne peut fonctionner que de cette manière. La numérisation de la Justice est effectivement toujours en cours et il nous faut encore faire preuve d'un peu de patience sur ce point.*

*C'est pourquoi j'ai opté pour une approche pragmatique, à savoir la répression de la récidive pour les infractions les plus graves au code de la route. Je déposerai sous peu au Parlement un projet de loi qui tend à imposer la déchéance du droit de conduire en cas de récidive, dans les trois ans, d'une des six infractions les plus graves du code de la route, comme la conduite en état d'ivresse ou sous influence de stupéfiants, le délit de fuite, la conduite sans permis ou*

dat het aantal ongevallen en het ongedisciplineerd verkeersgedrag sindsdien sterk teruggedrongen is. De pakkans moet natuurlijk wel hoog zijn.

Reeds meer dan 20 jaar geleden werd de wetgeving rond het rijbewijs met punten goedgekeurd. Enkel de uitvoeringsbesluiten lieten op zich wachten. De praktische implementatie bleek niet zo eenvoudig.

Concreet hebben we nood aan twee databanken: één met verkeersovertredingen en één met rijbewijzen. Die worden vervolgens aan elkaar gelinkt. Inmiddels beschikt de FOD Mobiliteit over een gegevensbestand met rijbewijzen. In december 2009 zei toenmalig staatssecretaris Schouppe dat het rijbewijs met punten er tegen 1 januari 2012 zou zijn. Staatssecretaris Wathelet verklaarde vorig jaar echter: “Zolang Justitie geen digitale databank met verkeersovertredingen heeft, beginnen we er niet aan”. Tegen 1 januari 2013 zou België een efficiënt en volledig verkeersstrafregister hebben.

Ondertussen werd duidelijk dat minister van Justitie Turtelboom de verdere informatisering van Justitie weer met twee jaar heeft uitgesteld.

Graag had ik hierover volgende vragen gesteld. Welke bijkomende maatregelen inzake handhaving zal staatssecretaris Wathelet nemen om de doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers tegen 2020 te halveren, effectief te halen? Wenst de staatssecretaris verder werk te maken van de invoering van het rijbewijs met punten? Zo ja, welke obstakels staan de invoering van dat rijbewijs momenteel nog in de weg? Heeft de aangekondigde achterstand in de verdere digitalisering van Justitie een invloed op de invoering van het rijbewijs met punten?

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Ik deel ten volle de bekommernis over de evolutie van de verkeersonveiligheid in ons land. We hebben ons allen tot doel gesteld het aantal verkeersdoden tegen 2020 met de helft te verminderen. Een integraal verkeersveiligheidsbeleid is niet de bevoegdheid van één minister of staatssecretaris, maar behoort tot de bevoegdheid van verschillende beleidsniveaus, zowel op federaal als op regionaal niveau.*

Als staatssecretaris voor Mobiliteit ben ik vooral bevoegd voor de reglementering. Ik probeer dan ook zoveel mogelijk de verkeersveiligheid te verbeteren door de verkeersregels aan te passen. De strijd tegen de recidive is een van mijn prioriteiten. Het rijbewijs met punten maakt daar deel van uit. De invoering ervan moet gebaseerd zijn op gegevens die van politie en Justitie moeten komen, namelijk de identiteit van de overtreder en de overtrekking die hij heeft begaan. Dat is de enige manier om een dergelijk systeem te doen werken. De digitalisering van Justitie is inderdaad nog niet rond, daar zullen we dus nog even moeten op wachten.

Daarom heb ik voor een pragmatische aanpak gekozen, namelijk de recidive van de zwaarste verkeersovertredingen aanpakken. Binnenkort dien ik een wetsontwerp in bij het Parlement, dat ertoe strekt een verplicht verval van het recht tot sturen in te voeren wanneer men binnen de drie jaar een van de zes zwaarste verkeersovertredingen opnieuw begaat, zoals rijden onder de invloed van alcohol of drugs, vluchtmisdrijf, rijden zonder rijbewijs, of de zwaarste



*encore les dépassements les plus graves des vitesses autorisées. La durée du retrait du permis sera de trois mois si la récidive est simple, de six mois si elle est double et d'au moins neuf mois si elle est triple ou davantage. De plus, les quatre examens de réintégration devront être repassés. Outre les examens théorique et pratique, les récidivistes devront en subir un d'ordre médical et un d'ordre psychologique. Une telle mesure vise donc à la répression des récidivistes graves, dont la conduite irresponsable va de pair avec de gros risques d'accident.*

*En outre, je veux accroître la sécurité des passagers, adultes comme enfants. Le 1<sup>er</sup> mars, les amendes pour non-port de la ceinture de sécurité passeront de 50 à 100 euros. L'amende pour non-utilisation des dispositifs de retenue pour enfants, pour sa part, s'élèvera à 165 euros au lieu de 50.*

*En ce qui concerne les camions, autocars, taxis et autres modes de transport professionnel, je propose la tolérance zéro pour conduite en état d'ivresse, ce qui revient en pratique à 0,2 pour mille. Les taux d'alcoolémie seront sanctionnés à raison de 100 euros pour 0,2 pour mille et de 170 euros pour 0,5 pour mille.*

*Comme vous pouvez le remarquer, j'essaye de trouver un maximum de solutions pragmatiques produisant des effets à court terme. Je ne m'en tiens pas au permis à point, qui ne doit d'ailleurs pas être considéré comme la panacée.*

**Mme Lies Jans (N-VA).** – *Monsieur le secrétaire d'État, une approche intégrée aux niveaux fédéral, flamand et wallon est effectivement importante.*

*La Justice est manifestement à la traîne en ce qui concerne le permis de conduire à points. Je peux admettre que vous défendez toujours l'introduction de ce dernier et que vous vous y attellerez réellement et le plus rapidement possible lorsque tous les problèmes techniques seront résolus.*

*Vous traitez le problème avec pragmatisme en prenant des petites mesures. Certes, le dépôt d'un projet de loi permet de franchir un pas supplémentaire, mais la solution structurelle, en l'occurrence l'introduction du permis à points, doit être mise en œuvre le plus rapidement possible. Quel est le calendrier ?*

**M. Melchior Wathelet,** *secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles.* – *Je ne suis pas en mesure de donner une date précise, étant donné que je ne peux garantir un délai pour la numérisation des banques de données de la Justice et de la police. De deux choses l'une : ou bien nous attendons, ou bien je fais déjà quelques pas dans la bonne direction, à savoir une répression des récidives graves, de sorte à pouvoir, dans la période intermédiaire, imposer à cette catégorie d'infraction des sanctions plus efficaces.*

snelheidsovertredingen. Bij eenmalige recidive, zal het rijverbod drie maanden zijn, bij tweemaalige recidive, zes maanden en bij drievoudige recidive of meer, minstens negen maanden. Daarbij moeten ook de vier herstelexamens opnieuw worden afgelegd. Naast het theoretische en het praktische examen, moeten de betrokkenen ook medische en psychologische onderzoeken ondergaan. Met een dergelijke maatregel willen we dus de zware recidivisten aanpakken, die wegens hun onverantwoord rijgedrag een groot risico lopen om ongevallen te veroorzaken.

Bovendien wil ik ook de veiligheid van de passagiers verhogen, zowel volwassenen als kinderen. Op 1 maart zijn de boetes voor het niet dragen van de veiligheidsgordel verhoogd van 50 naar 100 euro. Voor het niet-gebruik van een kinderzitje zal de boete 165 euro bedragen in plaats van 50 euro.

Voor het professioneel vervoer – vrachtwagens, autocars, taxi's en dergelijke – stel ik voor het rijden onder invloed van alcohol een multolerantie voor, wat in de praktijk 0,2 promille betekent. Daarvoor geldt een boete van 100 euro, terwijl voor 0,5 promille 170 euro zal moeten worden betaald.

Zoals u merkt, probeer ik zoveel mogelijk pragmatische oplossingen te vinden die op korte termijn effect kunnen ressorteren. Ik verschuil mij niet achter het rijbewijs met punten. Dat moet overigens niet als een mirakeloplossing worden beschouwd.

**Mevrouw Lies Jans (N-VA).** – *Mijnheer de staatssecretaris, een geïntegreerde aanpak op federaal, Vlaams en Waals niveau is inderdaad belangrijk.*

Het rijbewijs met punten loopt blijkbaar vertraging op bij Justitie. Ik mag aannemen dat u nog steeds achter de invoering van het rijbewijs met punten staat en er zo snel mogelijk, zodra alle technische problemen zijn opgelost, ook effectief werk van maakt.

U pakt het probleem pragmatisch aan door kleine maatregelen te nemen. Door nu een wetsontwerp in te dienen zijn we een stap verder, maar de structurele oplossing, namelijk de invoering van het rijbewijs met punten, moet zo snel mogelijk worden gerealiseerd. Hoe zit het met de timing?

**De heer Melchior Wathelet,** *staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.* – *Ik kan geen exacte datum geven omdat ik niet kan garanderen wanneer de digitalisering van de gegevensbank van Justitie en politie klaar zal zijn. Ofwel wachten we, ofwel doe ik nu al stappen in de goede richting, namelijk een aanpak van de zware recidive, zodat in de tussenperiode efficiëntere straffen aan deze categorie kunnen worden opgelegd.*

**Demande d'explications de  
Mme Fauzaya Talhaoui au secrétaire d'État  
à l'Environnement, à l'Énergie et à la  
Mobilité, et aux Réformes institutionnelles  
sur «les problèmes lors de l'enregistrement  
par caméra des infractions des poids  
lourds» (n° 5-3185)**

*Mme Fauzaya Talhaoui (sp.a).* – *La probabilité d'être flashés par un radar lorsqu'ils commettent une infraction n'est pas la même pour les automobilistes et conducteurs de poids lourds. Lorsque la police place, par exemple, un radar contrôleur de vitesse sur une route où la vitesse maximale autorisée est de 70 km/h, les poids lourds avec semi-remorque qui ont commis une infraction poursuivent souvent leur chemin sans se voir infliger une contravention. Cela est également lié à l'état de la caméra de contrôle et au nombre de bandes de circulation.*

*Étrangement, les autobus seraient sanctionnés normalement mais pas les poids lourds avec semi-remorque ou remorque, car le véhicule tracteur n'est pas toujours clairement identifiable. Les plaques d'immatriculation de quasiment tous les camions sont en outre souvent placées de telle sorte qu'elles ne sont pas visibles par les caméras.*

*Le secrétaire d'État peut-il confirmer que l'analyse ci-dessus est correcte ou peut-il démontrer, à l'aide de chiffres concrets, que dans ces cas, les infractions sont bien constatées et sanctionnées ?*

*Peut-il également confirmer que lorsque la vitesse maximale autorisée sur est de 120 km/h sur une autoroute et qu'un contrôle de vitesse est effectué, les camions qui roulent à 110 km/h, donc, 20 km/h au-delà de la vitesse autorisée pour les poids lourds, n'ont rien à craindre car ils ne peuvent être flashés, les radars ne faisant aucune distinction entre un véhicule dont la vitesse maximale autorisée est de 90 km/h et un autre dont la vitesse maximale est de 120 km/h ?*

*Le secrétaire d'État peut-il confirmer que des contrôles sont exécutés en ce qui concerne le respect de l'interdiction de dépassement par les camions ? Comment et pourquoi ces contrôles sont-ils organisés et exécutés ? S'agit-il de contrôles structurels ou de contrôles ad hoc ? Combien de véhicules ont-ils été contrôlés l'année dernière sur l'interdiction de dépassement et combien d'amendes ou de transactions ont-elles été établies ?*

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – *Je ne dispose pas de chiffres indiquant que les camions avec remorque ou semi-remorque qui commettent des excès de vitesse, sont plus difficiles à sanctionner que d'autres véhicules. L'éventuelle mauvaise lisibilité de la plaque d'immatriculation rend l'identification plus difficile pour tout type de véhicule. Le positionnement et la fixation de la plaque minéralogique de tous les véhicules automobiles et remorques sont d'ailleurs définis sur le plan européen et relèvent de l'homologation du véhicule. Il est possible que la lecture de la plaque d'immatriculation de la remorque ou semi-remorque soit moins aisée parce que le conducteur du camion est moins attentif à cet aspect. Cela peut être lié à l'usage intensif de*

**Vraag om uitleg van  
mevrouw Fauzaya Talhaoui aan de  
staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie  
en Mobiliteit, en voor Staatshervorming  
over «de problemen bij de  
cameraregistratie van overtredingen van  
vrachtwagens» (nr. 5-3185)**

**Mevrouw Fauzaya Talhaoui (sp.a).** – *Auto- en vrachtwagenbestuurders maken niet in gelijke mate kans betrapt te worden wanneer zij een cameracontrole voorbijrijden en een overtreding begaan. Wanneer de politie bijvoorbeeld een snelheidsradar opstelt op een weg waar maximaal 70 km per uur mag worden gereden, geraken vrachtwagens met oplegger in overtreding toch vaak weg zonder beboet te worden. Dit heeft ook te maken met de stand van de controlecamera en het aantal rijvakken van de rijweg.*

*Vreemd genoeg zouden autobussen wél normaal beboet worden, maar vrachtwagencombinaties met oplegger of aanhanger niet, omdat het trekkende voertuig niet altijd duidelijk identificeerbaar is. De nummerplaten van vrijwel alle vrachtwagens staan bovendien vaak zodanig gemonteerd dat ze niet zichtbaar zijn voor de camera's.*

*Kan de staatssecretaris bevestigen dat bovenstaande analyse correct is of kan hij aantonen door concrete cijfers dat in deze gevallen wel degelijk overtredingen worden vastgesteld en beboet?*

*Kan hij ook bevestigen dat wanneer de maximumsnelheid op een autoweg 120 km per uur is en er een snelheidscontrole wordt uitgevoerd, vrachtwagens die 110 km per uur rijden en dus 20 km meer rijden dan de hun toegelaten snelheid niets te vrezen hebben omdat zij toch niet geflitst kunnen worden, omdat de flitstoestellen geen onderscheid kunnen maken tussen een vehikel dat slechts 90 km per uur mag rijden en de andere die maximaal 120 mogen rijden?*

*Kan de staatssecretaris bevestigen dat er controles worden uitgevoerd op het respecteren van het inhaalverbod voor vrachtwagens? Hoe en wanneer worden dergelijke controles georganiseerd en uitgevoerd? Zijn het structurele controles of ad-hoccontroles? Hoeveel voertuigen zijn er vorig jaar gecontroleerd op het geldende inhaalverbod en hoeveel boetes of minnelijke schikkingen werden er uitgeschreven?*

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Ik beschik niet over cijfermateriaal dat aantoont dat vrachtwagens met een oplegger of aanhangwagen die te snel rijden, moeilijker kunnen beboet worden dan andere voertuigen. De eventuele slechte leesbaarheid van de kentekenplaat bemoeilijkt bij alle types van voertuigen de identificatie. De plaatsing en de bevestiging van de nummerplaat van alle motorvoertuigen en hun aanhangwagens zijn trouwens Europees bepaald en maken deel uit van de homologatie van het voertuig. Mogelijkerwijs is de leesbaarheid van de kentekenplaat van de oplegger of de aanhangwagen minder goed omdat de bestuurder van de vrachtwagencombinatie hieraan minder aandacht schenkt. Dat*

*ces véhicules ou à la nature de travaux effectués sur des chantiers, etc. Néanmoins, le conducteur du camion est obligé de veiller en tout temps à la bonne lisibilité de sa plaque minéralogique.*

*En ce qui concerne les infractions de vitesse sur les autoroutes, tous les camions de plus de 3,5 tonnes doivent être équipés d'un limiteur de vitesse, ce qui réduit leur vitesse à 90 km/h. Des radars automatiques de vitesse ne peuvent généralement flasher qu'une vitesse. Si le radar est réglé sur 120 km/h, aucun camion roulant au-dessus de 90 km/h mais en dessous de 120 km/h ne pourra être sanctionné. On s'occupe toutefois de mettre au point une technologie afin de pouvoir également faire cette distinction lors des contrôles automatiques de vitesse. Lors des contrôles de vitesse effectués par des agents, on peut bien entendu faire une distinction en fonction du type de véhicule, par exemple entre les voitures et les camions.*

*Les constats relatifs à l'interdiction de dépassement des camions sur les autoroutes sont effectués par la police fédérale de la route. Les chiffres relatifs au nombre d'infractions à l'interdiction de dépassement pour les camions sont les suivants : 557 en 2008, 465 en 2009, 544 en 2010 et 1372 en 2011.*

**Mme Fauzaya Talhaoui (sp.a).** – *Je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse.*

*Nous ne pouvons accepter que des conditions atmosphériques ou des activités sur des chantiers justifient le fait qu'une plaque minéralogique soit illisible. Ces éléments génèrent une insécurité sur les routes.*

*Le secrétaire d'État a également annoncé le développement de nouveaux instruments technologiques de mesure. Une date butoir a-t-elle été fixée afin que la distinction entre 90 et 120 km/h puisse être opérée prochainement ? Qui s'en occupe afin de pouvoir y remédier le plus rapidement possible ?*

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – *Je n'ai aucune date à ce sujet. Je dois m'en informer auprès du service Météorologie du SPF Économie.*

*La possibilité technique de faire une distinction existe effectivement mais elle n'a pas encore été homologuée. Les constats effectués ne peuvent dès lors pas être utilisés comme moyen de preuve, devant un tribunal, par exemple.*

**Mme Fauzaya Talhaoui (sp.a).** – *Est-il exact que cette possibilité existe déjà à l'étranger ?*

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – *J'interrogerai également le SPF Économie à ce sujet.*

**Mme Fauzaya Talhaoui (sp.a).** – *Je remercie enfin le secrétaire d'État pour les chiffres relatifs à l'interdiction de dépassement. Grâce aux contrôles réalisés, il y a encore des constats. Je souhaiterais comparer ces chiffres avec les contrôles ordinaires de voitures, afin de vérifier si les camions sont aussi sévèrement contrôlés que les autos. Si le secrétaire d'État disposait de chiffres à ce sujet, j'aimerais*

kan te maken hebben met intensief gebruik van deze voertuigen of met de aard van de uitgevoerde werkzaamheden op bouwwerven, enzovoort. Niettemin is de bestuurder van de vrachtwagen verplicht om te allen tijde te zorgen voor de goede leesbaarheid van zijn nummerplaat.

Wat de snelheidsovertredingen op snelwegen betreft, moeten alle vrachtwagens van meer dan 3,5 ton verplicht zijn uitgerust met een snelheidsbegrenzer, waardoor hun snelheid wordt beperkt tot 90 km per uur. Onbemande snelheidsradars kunnen meestal maar op één snelheid flitsen. Als de radar op 120 km per uur is afgesteld, zullen er geen vrachtwagens kunnen beboet worden die meer dan 90, maar minder dan 120 km per uur rijden. Men is evenwel bezig met de voorbereiding van de technologie om ook bij onbemande snelheidscontroles dit onderscheid te kunnen maken. Bij bemande snelheidscontroles kan er wel degelijk een onderscheid worden gemaakt naargelang van het type voertuig, bijvoorbeeld tussen personenwagens en vrachtwagens.

De vaststellingen met betrekking tot het inhaalverbod voor vrachtwagens op autosnelwegen worden verricht door de federale wegpolitie. De cijfers met betrekking tot het aantal overtredingen op het inhaalverbod voor vrachtwagens zijn de volgende: 557 in 2008, 465 in 2009, 544 in 2010 en 1372 in 2011.

**Mevrouw Fauzaya Talhaoui (sp.a).** – *Ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord.*

Weersomstandigheden of de activiteit op bouwwerven en dergelijke mogen we niet als een motivering voor de onherkenbaarheid van het kenteken aanvaarden. Zulke elementen leiden tot verkeersonveiligheid.

De staatssecretaris vermeldde ook de ontwikkeling van nieuwe technologische meetinstrumenten. Is daar een deadline voor zodat het onderscheid tussen 90 en 120 km per uur binnen afzienbare tijd toch kan worden gemaakt? Wie buigt zich daarover om daar zo vlug mogelijk werk van te maken?

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Ik beschik niet over een datum in dat verband. Dit moet ik navragen bij de Météorologie van de FOD Économie.*

De technische mogelijkheid om een onderscheid te maken bestaat inmiddels wel, maar ze werd nog niet gehomologeerd. Die vaststellingen kunnen dus niet gebruikt worden als bewijsmiddel voor een rechtbank, bijvoorbeeld.

**Mevrouw Fauzaya Talhaoui (sp.a).** – *Klopt het dat die mogelijkheid in het buitenland wel al bestaat?*

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Ook dit zal ik navragen bij de FOD Économie.*

**Mevrouw Fauzaya Talhaoui (sp.a).** – *Ik dank de staatssecretaris ten slotte voor de cijfers met betrekking tot het inhaalverbod. Dankzij de uitgevoerde controles zijn er blijkbaar ook steeds vaststellingen. Ik zou die cijfers graag vergelijken met de gewone autocontroles, om na te gaan of vrachtwagens even streng worden gecontroleerd als auto's. Mocht de staatssecretaris daarover cijfers hebben, zou ik die*

*qu'il me les communique par écrit. Je déposerai une question écrite à cet effet.*

**Demande d'explications de  
Mme Fauzaya Talhaoui au secrétaire d'État  
à l'Environnement, à l'Énergie et à la  
Mobilité, et aux Réformes institutionnelles  
sur «la constatation automatisée des  
infractions routières sur la voie publique»  
(n° 5-3186)**

*Mme Fauzaya Talhaoui (sp.a). – Les services des polices locale et fédérale utilisent divers appareils pour constater de manière automatique les infractions routières. Les radars servent spécifiquement à enregistrer les excès de vitesse et les franchissements de feux rouges.*

*Il existe encore d'autres appareils modernes capables de constater d'autres types d'infractions. On peut ainsi utiliser des caméras pour la reconnaissance des plaques minéralogiques, permettant le constat à distance et a posteriori d'infractions comme la conduite sans assurance. Les caméras permettent aussi d'observer la circulation et de constater des délits, comme des cambriolages.*

*Utilise-t-on les caméras seulement pour constater des infractions ou surveiller la circulation routière ou bien servent-elles également à constater d'autres délits ?*

*Utilisons-nous des caméras « intelligentes » pour constater certains faits, comme le blocage d'un carrefour, via la reconnaissance des plaques minéralogiques ? Dans l'affirmative, de quels appareils s'agit-il et quelles infractions permettent-ils de constater ? Dispose-t-on de chiffres sur le nombre d'infractions ainsi constatées ?*

*M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – L'article 62 de la loi relative à la police de la circulation routière dispose que, sans préjudice des dispositions de l'article 29 du Code d'Instruction criminelle, les appareils et les informations qu'ils fournissent ne peuvent être utilisés qu'aux fins judiciaires relatives à la répression des infractions à la présente loi et aux arrêtés pris en exécution de celle-ci, commises sur la voie publique, ainsi qu'en vue de la régulation de la circulation routière.*

*L'article 29 du Code d'instruction criminelle traite de l'obligation d'informer le procureur du Roi des délits constatés. Si un délit de droit commun devait être constaté à l'aide d'une caméra automatique, la police devrait en faire part au ministère public. Les caméras automatiques peuvent ainsi apporter d'importantes informations sur les véhicules qui, pour autant qu'ils soient immatriculés, sont impliqués dans des délits, comme un excès de vitesse ou le franchissement d'un feu rouge.*

*L'arrêté royal du 18 décembre 2002 énonce les infractions pouvant être constatées par des appareils fonctionnant automatiquement en l'absence d'un agent qualifié, appareils*

ook graag schriftelijk ontvangen. Ik zal daartoe een schriftelijke vraag indienen.

**Vraag om uitleg van  
mevrouw Fauzaya Talhaoui aan de  
staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie  
en Mobiliteit, en voor Staatshervorming  
over «de geautomatiseerde vaststellingen  
van verkeersovertredingen op de openbare  
weg» (nr. 5-3186)**

*Mevrouw Fauzaya Talhaoui (sp.a). – De federale en lokale politiediensten gebruiken diverse toestellen om verkeersovertredingen automatisch vast te stellen. Fliccamera's worden specifiek ingezet om overdreven snelheid en roodlichtovertredingen te registreren.*

*Er bestaan momenteel ook andere moderne registratieapparaten die andere soorten overtreddingen kunnen vaststellen. Zo kunnen camera's worden gebruikt voor nummerplaatherkenning, zodat overtreddingen zoals rijden zonder verzekering vanop afstand en nadien kunnen worden vastgesteld. Camera's kunnen ook worden ingezet om verkeersstromen en strafbare feiten zoals inbraken en overvallen vast te stellen en te monitoren.*

*Worden de bestaande vaste foto- en videocamera's louter en alleen gebruikt om verkeersovertredingen vast te stellen en verkeersstromen in kaart te brengen of worden zij ook ingezet om andere misdrijven vast te stellen?*

*Worden ook bij ons 'slimme' camera's ingezet om feiten vast te stellen via nummerplaatherkenning, waaronder ook inbreuken tegen de Wegcode zoals het belemmeren van dwarsend verkeer op kruispunten? Zo ja, welke toestellen en welke verkeersovertredingen worden ermee vastgesteld? Zijn er cijfers beschikbaar over het aantal aldus vastgestelde overtreddingen?*

*De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Artikel 62 van de wegverkeerswet schrijft uitdrukkelijk voor dat, onverminderd de bepalingen van artikel 29 van het Wetboek van Strafvordering, de automatisch werkende toestellen en de inlichtingen die deze toestellen verstrekken, slechts mogen worden gebruikt voor gerechtelijke doeleinden in verband met de bestraffing van de overtreddingen van de wegverkeerswet en haar uitvoeringsbesluiten, begaan op de openbare weg, alsook met het oog op de regeling van het wegverkeer.*

*Artikel 29 van het Wetboek van Strafvordering gaat over de verplichting om vastgestelde misdrijven aan te geven bij de procureur des Konings. Mocht via een onbemande camera een misdrijf van gemeen recht worden geregistreerd, dan moet de politie daarvan aangifte doen aan het Openbaar Ministerie. Aldus kunnen onbemande camera's belangrijke informatie opleveren over voertuigen die, uiteraard op voorwaarde dat het betrokken voertuig werd geregistreerd, zijn betrokken bij strafbare feiten zoals overdreven snelheid of door het rode licht rijden.*

*In het koninklijk besluit van 18 december 2002 wordt de lijst opgesomd van verkeersovertredingen die door onbemande*

*qui ont valeur de preuve.*

*Il s'agit des infractions suivantes :*

1. *Avoir dépassé la vitesse maximale autorisée ;*
2. *Ne pas avoir respecté les feux clignotants aux passages à niveau ou un feu rouge ;*
3. *Ne pas avoir respecté la hauteur maximale autorisée ;*
4. *Circuler sur des voies ou bandes interdites ou sur une bande réservée aux bus ;*
5. *Avoir franchi la ligne blanche continue ;*
6. *Ne pas avoir respecté les interdictions de dépasser ;*
7. *Circuler à contresens sur les autoroutes ;*
8. *Circuler sur la bande d'arrêt d'urgence sur les autoroutes ;*
9. *Ne pas avoir respecté l'intervalle entre véhicules pour les camions ;*
10. *Rouler en surcharge pour les camions.*

*Cette liste peut être adaptée en fonction de l'évolution technologique de l'appareil destiné à constater les infractions ou de la nécessité pour la police de disposer à cette fin d'appareils adaptés.*

*Actuellement, les appareils automatiques ne sont utilisés que pour constater les excès de vitesse ou le franchissement de feux rouges.*

*Je déposerai prochainement un projet de loi autorisant l'identification de véhicules non assurés ou ne s'étant pas présenté au contrôle technique à l'aide de caméras ANPR.*

**Mme Fauzaya Talhaoui (sp.a).** – *J'espérais que les caméras pouvaient être utilisées à d'autres fins que le constat des infractions de roulage. Les délits et infractions doivent en effet être portés à la connaissance du procureur du Roi en vertu de l'article 29 du Code d'instruction criminelle.*

*J'attends le projet de loi du secrétaire d'État. Il est capital que les conducteurs qui circulent sans assurance et mettent en danger les autres usagers de la route soient poursuivis.*

### **Demande d'explications de M. Yoeri Vastersavendts au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la limitation des files par l'utilisation de motocyclettes» (n° 5-3252)**

**M. Yoeri Vastersavendts (Open Vld).** – *Une étude menée en 2011 par Transport & Mobility à Louvain révèle que les embouteillages sur nos routes seraient réduits de 40% si 10% des automobilistes optaient pour une motocyclette ou un deux-roues motorisé pour circuler sur les routes susceptibles d'être embouteillées ou aux heures de pointe. Plus fort encore, si 25% des automobilistes se trouvant dans la situation décrite ci-dessus passaient à un deux-roues motorisé pour leurs déplacements, il n'y aurait plus guère d'embouteillages. La raison est l'espace physique limité qu'une motocyclette prend sur les routes.*

*Les automobilistes sont chaque jour retardés dans leur déplacement entre leur domicile et leur lieu de travail en raison des embouteillages. Il semble donc indiqué de*

camera's kunnen worden vastgesteld en die daardoor een bijzondere bewijskracht hebben.

Het gaat om volgende overtredingen:

1. snelheidsovertredingen;
2. roodlichtnegatie, ook op spoorwegovergangen;
3. niet respecteren van de maximale hoogte;
4. rijden op verboden wegen, rijstroken of busstroken;
5. een doorlopende streep overschrijden;
6. het inhaalverbod niet respecteren;
7. spookrijden op autosnelwegen;
8. rijden op de pechstrook;
9. onvoldoende afstand houden voor vrachtwagens;
10. overbelading van vrachtwagens.

Die lijst kan worden aangepast afhankelijk van de technologische evolutie om bepaalde overtredingen vast te stellen, enerzijds, en van de noodzaak voor de politie om daarvoor over de gepaste apparatuur te beschikken, anderzijds.

Op dit ogenblik worden onbemande systemen alleen gebruikt om overtredingen inzake snelheid en het rode licht vast te stellen.

Binnenkort zal ik een wetsontwerp indienen waarbij het wettelijk mogelijk wordt om niet-verzekerde en niet-gekeurde voertuigen op te sporen via zogenaamde ANPR-camera's.

**Mevrouw Fauzaya Talhaoui (sp.a).** – Ik hoopte dat de camera's voor andere doeleinden konden worden gebruikt dan enkel voor de vaststelling van verkeersovertredingen. Krachtens artikel 29 van het Wetboek van Strafvordering moeten misdaden en wanbedrijven inderdaad aan de procureur des Konings worden gemeld.

Ik kijk uit naar het wetsontwerp van de staatssecretaris. Het is belangrijk dat onverzekerde bestuurders worden aangepakt omdat ze een gevaar vormen voor de andere weggebruikers.

### **Vraag om uitleg van de heer Yoeri Vastersavendts aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het beperken van files door het gebruik van motorfietsen» (nr. 5-3252)**

**De heer Yoeri Vastersavendts (Open Vld).** – Uit een studie, uitgevoerd door Transport & Mobility in Leuven in 2011, blijkt dat de files op onze wegen zouden verminderen met 40% als 10% van de automobilisten op filegevoelige wegen en in piekmomenten zou kiezen voor een motorfiets of een gemotoriseerde tweewieler. Sterker nog, als 25% van de automobilisten in bovenstaande situatie zou opteren om zich te verplaatsen door middel van een gemotoriseerde tweewieler, zou er volgens deze studie amper nog sprake zijn van een file. De oorzaak van dit effect werd gevonden bij de beperkte fysieke ruimte die een motorfiets inneemt op de wegen.

Aangezien automobilisten dagelijks vertraging ondervinden bij hun woon-werkverkeer als gevolg van files, lijkt het

*chercher une solution. Il conviendrait de donner des incitants attrayants à la population pour qu'elle passe à des alternatives.*

*Une possibilité déjà évoquée consiste à autoriser les motocyclettes sur les sites spéciaux franchissables aux heures de pointe. Cette mesure demande une adaptation du Code de la route et aura une influence positive sur la fluidité du trafic et sur la sécurité des motocyclistes étant donné qu'ils ne devront plus rouler à travers les embouteillages.*

*Que pense le secrétaire d'État de cette étude ?*

*Croit-il que le nombre de motocyclistes augmentera si on les autorise à rouler sur les sites spéciaux franchissables ?*

*Est-il disposé à prendre une initiative en la matière et à adapter le Code de la route dans ce sens ?*

*Il est déjà possible actuellement d'autoriser des motocyclettes sur les sites spéciaux franchissables mais cela doit être mentionné de manière explicite. J'inverserais ce principe.*

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles.  
– *Les déplacements sur un deux-roues motorisé, qui prend moins de place qu'une auto, peut contribuer à limiter les embouteillages. Je peux le confirmer en tant qu'utilisateur d'une Vespa.*

*Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2009, le Code de la route permet déjà aux gestionnaires des routes d'autoriser la circulation des motos sur des parties de voies réservées au transport public, moyennant le placement de la signalisation adéquate. Les gestionnaires des routes décident en toute autonomie de faire usage de cette possibilité et à quels endroits.*

*Personnellement, j'estime que l'on fait peu appel à cette possibilité, mais c'est une compétence des gestionnaires des routes et non la mienne.*

*Toutefois, le système actuel qui permet au gestionnaire des routes d'accorder ou non cette autorisation aux motocyclistes en fonction des circonstances locales et du trafic est selon moi la meilleure option pour assurer la sécurité routière et la fluidité des transports publics.*

**M. Yoeri Vastersavendts (Open Vld)**. – *C'est une de mes compétences en tant qu'échevin dans ma commune, mais comme celle-ci se situe dans la périphérie, nous sommes en conflit avec la STIB et De Lijn.*

*Au niveau flamand, la réglementation a été modifiée. La Commission communale d'accompagnement doit se prononcer si l'on veut autoriser les motocyclistes à circuler sur les sites spéciaux franchissables. On a fait de cette commission un organe fonctionnant sur la base du consensus, et De Lijn est un des partenaires obligatoires, avec la STIB. Elles ont donc un droit de veto et, comme je peux le constater, elles en font souvent usage.*

*Que faire ? On peut s'adresser à la Commission régionale de la mobilité qui est l'instance d'appel. Mais c'est aussi un organe fonctionnant sur la base du consensus, avec De Lijn*

aangewezen om hiervoor een oplossing te zoeken. Indien mogelijk moet een stimulans worden gegeven aan de bevolking om naar alternatieven over te schakelen, door deze alternatieven aantrekkelijk te maken.

Een mogelijkheid die reeds vroeger werd aangehaald, is het toelaten van motorfietsen op de bijzonder overrijdbare beddingen tijdens de piekmomenten. Deze maatregel vereist een aanpassing van de Wegcode en zal een positieve invloed hebben op de vlothoed van het verkeer en op de veiligheid van de motorrijders aangezien ze dan niet meer tussen de files hoeven te rijden.

Wat is de mening van de staatssecretaris over deze studie?

Geloof de staatssecretaris in een potentiële toename van het aantal motorrijders bij het toelaten van motorrijders op de bijzonder overrijdbare beddingen?

Is de staatssecretaris bereid een initiatief ter zake te nemen en de Wegcode in die zin aan te passen?

Momenteel bestaat al de mogelijkheid om motorfietsen toe te laten op de bijzonder overrijdbare beddingen te rijden, maar dat moet expliciet gebeuren. Ik zou dat principe omkeren.

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.  
– *De keuze om zich te verplaatsen met een gemotoriseerde tweewieler, die minder plaats inneemt dan een auto, kan ertoe bijdragen om files te beperken. Ik kan dat zelf bevestigen, vanuit mijn persoonlijke ervaring als gebruiker van een Vespa.*

In het verkeersreglement wordt reeds sedert 1 september 2009 aan de wegbeheerders de mogelijkheid geboden om door middel van aangepaste signalisatie motorfietsers toe te laten tot de weggedeelten die voorbehouden zijn voor het openbaar vervoer. Of er gebruik gemaakt wordt van die mogelijkheid en op welke plaatsen, is een autonome beslissing van de wegbeheerders. Persoonlijk vind ik dat die mogelijkheid weinig wordt gebruikt, maar het is de bevoegdheid van de wegbeheerders, en niet de mijne.

Niettemin is het huidige systeem, waarbij de wegbeheerder afhankelijk van de plaatselijke omstandigheden en wegverkeerssituatie beslist om motorfietsers al of niet toe te laten, vanuit verkeersveiligheids oogpunt en voor het verzekeren van een vlotte doorstroming van het openbaar vervoer, volgens mij de beste optie.

**De heer Yoeri Vastersavendts (Open Vld)**. – *Binnen mijn gemeente ben ik daarvoor als schepen wel bevoegd, maar als randgemeente van Brussel komen we in conflict met de MIVB en met De Lijn.*

Op Vlaams niveau is de reglementering gewijzigd, waardoor de gemeentelijke begeleidingscommissie een advies moet geven over het al dan toelaten van motorfietsen op de bijzonder overrijdbare bedding. Men heeft van die commissie een consensusorgaan gemaakt en De Lijn is één van de verplichte partners, samen met de MIVB. Ze hebben aldus een vetorecht, dat naar ik moet vaststellen, zeer vaak gebruiken.

Wat is daartegen te doen? Men kan aankloppen bij de regionale mobiliteitscommissie, die de beroepsinstantie is. Maar ook dat is een consensueel orgaan, met De Lijn als

*comme partenaire obligatoire.*

*Si nous voulons briser ce monopole, je pense que nous sommes compétents pour adapter le Code de la route et prévoir que les motocyclistes sont en tout cas réglementairement autorisés sur les sites spéciaux franchissables. Sur la base d'une décision motivée, le gestionnaire des routes pourrait y déroger à l'aide d'un avis de la Commission communale d'accompagnement et de la Commission régionale de la mobilité ou pour des raisons techniques. De cette manière, les motocyclistes ne seraient plus pris en otage, par exemple par De Lijn et la STIB. Au niveau fédéral, nous devons effectivement supporter les conséquences de l'impact économique des embouteillages sur l'ensemble du pays.*

*(Échange de vues entre le secrétaire d'État Wathelet et M. Vastersavendts).*

**Demande d'explications de M. Yoeri Vastersavendts au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'accélération de l'introduction des voitures électriques en Belgique» (n° 5-3322)**

*M. Yoeri Vastersavendts (Open Vld). – L'usage de la voiture, en croissance dans notre pays, contribue largement à la pollution environnementale. Bien que de nombreux producteurs automobiles proposent leur propre véhicule électrique, ces derniers ne s'imposent que difficilement. Comparativement aux pays voisins, l'introduction de voitures électriques s'avère sensiblement plus difficile chez nous.*

*Les consommateurs redoutent surtout les inconvénients qu'impose l'usage d'un tel véhicule, comme le manque de bornes de rechargement ou le prix d'achat élevé. Les avantages que représentent l'impact positif sur l'environnement ou le faible coût d'utilisation ne font pas le poids à leurs yeux face à ces inconvénients.*

*Si l'on veut stimuler l'introduction de la voiture électrique, les autorités peuvent procéder à des adaptations dans divers secteurs afin d'en rendre l'usage plus attrayant. On peut par exemple autoriser les conducteurs de ces véhicules à utiliser les sites spéciaux franchissables aux heures de pointe afin de bénéficier d'un gain de temps. Pour prévoir cette exception, il y a évidemment lieu d'adapter le Code de la route.*

*Que pense le secrétaire d'État de l'introduction difficile des véhicules électriques dans notre pays ? Pense-t-il que le nombre de ces véhicules augmentera si on les autorise à circuler sur les sites spéciaux franchissables ? Est-il disposé à prendre une initiative visant à adapter le Code de la route en ce sens ? Ce dernier point constitue évidemment un problème plus large.*

**M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles.** – *Il est exact que notre pays ne se situe pas dans le peloton de tête en matière d'introduction, sur son marché, des véhicules*

*verplichte aanwezige.*

Indien we dat monopolie willen doorbreken denk ik dat het binnen onze bevoegdheid ligt en past om het verkeersreglement aan te passen, waarbij de regel is dat motorfietsen sowieso tot de bijzonder overrijdbare beddingen worden toegelaten. Op basis van een gemotiveerde beslissing zou de wegbeheerder dan met advies van de gemeentelijke begeleidingscommissie en de regionale mobiliteitscommissie om veiligheidsredenen of verkeerstechnische redenen daarvan kunnen afwijken. Op die manier worden motorrijders niet meer gegijzeld, bijvoorbeeld door De Lijn en de MIVB. Op federaal vlak moeten we immers wel de gevolgen dragen van de economische impact die het fileprobleem heeft op het gehele land.

*(Gedachtewisseling tussen staatsecretaris Wathelet en de heer Vastersavendts).*

**Vraag om uitleg van de heer Yoeri Vastersavendts aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de versnelling van de introductie van elektrische wagens in België» (nr. 5-3322)**

**De heer Yoeri Vastersavendts (Open Vld).** – Het toenemende autogebruik in ons land draagt in grote mate bij tot de milieuvervuiling. Hoewel steeds meer autofabrikanten een eigen elektrische wagen ontwerpen, verloopt de opmars ervan nog steeds stroef. De ontwikkeling van elektrische wagens verloopt in ons land beduidend trager dan in onze buurlanden.

De consumenten storen zich vooral aan de nadelen die aan het gebruik van een elektrische wagen zijn verbonden, zoals het tekort aan oplaadpunten of de hoge aankoopprijs. Die nadelen wegen naar hun mening niet op tegen de gekende voordelen, zoals de positieve invloed op het milieu of de lagere kosten voor verbruik.

Om de introductie van de elektrische wagen te versnellen, kan de overheid op verschillende domeinen aanpassingen doen om het gebruik aantrekkelijk te maken. Zo kan bestuurders van een elektrische wagen de toelating worden gegeven om, tijdens de piekuren, op de bijzonder overrijdbare beddingen te rijden, waardoor ze toch enige tijdswinst kunnen boeken. Om die uitzondering op de algemene regel in te voeren, moet uiteraard de Wegcode worden gewijzigd.

Wat is de mening van de staatssecretaris over het feit dat de ontwikkeling van elektrische wagens in ons land zeer stroef verloopt? Geloofst de staatssecretaris dat het aantal elektrische wagens zal toenemen als dergelijke voertuigen de toelating krijgen om op de bijzonder overrijdbare beddingen te rijden? Is de staatssecretaris bereid een initiatief te nemen om de Wegcode aan te passen? Dat laatste punt vormt uiteraard een groter probleem.

**De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.** – Het klopt dat ons land momenteel geen koploper is inzake de introductie van elektrische voertuigen op de Belgische

*électriques. Et pourtant il s'agit là d'une des possibilités de rendre le secteur du transport en Belgique plus efficace et plus durable. La Belgique compte pas mal d'entreprises de montage de véhicules automobiles, de sous-traitants ainsi que d'institutions de recherche et développement. Circuler à l'électricité constitue une innovation susceptible d'amener de nouveaux acteurs dans l'industrie automobile. C'est entre autres pour ces raisons que j'attache de l'importance à la poursuite du développement de l'électromobilité d'une part et du transport durable, d'autre part.*

*Mes services collaborent étroitement avec les autres instances compétentes pour stimuler le développement de l'électromobilité et des véhicules propres dans notre pays. C'est ainsi que nous analysons actuellement comment les autorités fédérales peuvent encourager l'électromobilité en jouant le rôle de launching customer (client de lancement). Mes services réfléchissent aussi à des pistes de réflexion visant à éliminer les obstacles à l'électromobilité.*

*De nouvelles initiatives ont également été lancées récemment au niveau européen pour promouvoir les véhicules propres. Un groupe de travail analyse actuellement ces initiatives européennes en vue de leur mise en œuvre au niveau national. On réfléchit également à la conception d'un plan national de promotion des véhicules électriques.*

*Les principaux obstacles au développement des véhicules électriques sont donc analysés de près. Je ne suis pas convaincu qu'autoriser ces véhicules à circuler sur les sites spéciaux franchissables en stimulerait la vente.*

*Les sites spéciaux franchissables ne font pas partie de la chaussée et je tiens au maintien de ce principe. Les sociétés de transports en commun sont d'ailleurs opposées à l'ouverture des sites spéciaux franchissables, laquelle ne pourrait qu'avoir un impact négatif sur la vitesse commerciale de leurs véhicules. Les mesures visant à stimuler certaines formes de transport individuel ne peuvent se prendre au détriment des transports en commun.*

*Il est par ailleurs difficile de justifier pourquoi seuls les véhicules électriques pourraient bénéficier de l'usage de ces sites spéciaux franchissables. Il y a en effet des technologies basées sur le CNG (Compressed Natural Gas) et le LNG (Liquefied Natural Gas) qui méritent aussi d'être encouragées d'un point de vue environnemental. Dans un proche avenir, il est clair que les véhicules plus durables se tailleront une plus grande part du parc automobile. L'exception proposée par M Vastersavendts devrait alors de toute façon être supprimée. C'est pourquoi il faut éviter de telles mesures temporaires.*

**M. Yoeri Vastersavendts (Open Vld).** – *Je regrette que le secrétaire d'État indique immédiatement que les sites spéciaux franchissables ne font pas partie de la chaussée. Cela peut s'avérer important pour la réponse à ma première question.*

*(Mme Fauzaya Talhaoui prend place au fauteuil présidentiel.)*

markt. Elektromobiliteit is evenwel een van de mogelijke manieren om de transportsector in België efficiënter en duurzamer te maken. België huisvest heel wat autoassemblagebedrijven en het telt veel toeleveranciers en ook een aantal onderzoeks- en ontwikkelingsinstellingen. Elektrisch rijden biedt als innovatie ook kansen voor nieuwe spelers in de auto-industrie. Onder meer om die redenen hecht ik belang aan de verdere ontwikkeling van elektromobiliteit, enerzijds, en duurzaam transport, anderzijds.

Mijn diensten werken momenteel nauw samen met andere bevoegde instanties om elektromobiliteit en het gebruik van schone voertuigen in ons land verder te ontwikkelen. Zo wordt momenteel nagegaan op welke manier de federale overheid als *launching customer* elektromobiliteit kan aanmoedigen. Tevens werken mijn diensten denksporen uit om de barrières voor elektromobiliteit weg te werken.

Ook op Europees vlak werden recent nieuwe initiatieven genomen in het kader van de promotie van schone voertuigen. Momenteel buigt een werkgroep zich over die Europese initiatieven met het oog op hun implementatie op nationaal niveau. In dit kader wordt eveneens nagedacht op welke manier een nationaal plan voor de promotie van schone voertuigen gestalte kan worden gegeven.

De verschillende barrières die de ontwikkeling van elektrische voertuigen verhinderen, worden dus van nabij bekeken. Ik ben er niet van overtuigd dat de toelating om die wagens op de bijzonder overrijdbare beddingen te laten rijden, de verkoop van dergelijke voertuigen zou stimuleren.

De bijzonder overrijdbare bedding maakt geen deel uit van de rijbaan en ik wil dat principe handhaven. Er is een grote weerstand van de openbare vervoersmaatschappijen aangezien de openstelling van de bijzonder overrijdbare bedding enkel een negatieve impact kan hebben op de commerciële snelheid van hun voertuigen. Maatregelen die bepaalde soorten van individuele verplaatsingen aanmoedigen, mogen niet ten koste gaan van het openbaar vervoer.

Daarnaast is het moeilijk verdedigbaar waarom net elektrische voertuigen toelating zouden krijgen om van die bijkomende rijbanen gebruik te maken. Voorts zijn er ook technologieën die gebruik maken van brandstoffen zoals CNG en LNG, en die vanuit milieuperspectief ook aanmoediging verdienen. Meer duurzame wagens zullen in de nabije toekomst ongetwijfeld een belangrijker aandeel van het voertuigenpark innemen. De uitzondering waaraan de heer Vastersavendts denkt, zou op dat ogenblik hoe dan ook moeten worden afgeschaft. Dergelijke tijdelijke maatregelen moeten daarom worden vermeden.

**De heer Yoeri Vastersavendts (Open Vld).** – Het is jammer dat de staatssecretaris onmiddellijk aangeeft dat de bijzonder overrijdbare bedding geen deel uitmaakt van de rijbaan. Dat kan belangrijk zijn voor het antwoord op mijn eerste vraag.

*(Voorzitster: mevrouw Fauzaya Talhaoui.)*



**Demande d'explications de  
M. Ludo Sannen au secrétaire d'État à  
l'Environnement, à l'Énergie et à la  
Mobilité, et aux Réformes institutionnelles  
sur «l'instauration d'un Fonds belge pour  
les citernes à mazout» (n° 5-3195)**

*M. Ludo Sannen (sp.a).* – *L'instauration d'un Fonds pour les citernes à mazout en vue de résoudre le problème de pollution historique résultant de fuites dans des citernes à mazout appartenant à des particuliers est annoncée depuis très longtemps déjà. L'accord de principe entre les régions et l'autorité fédérale sur la création d'un fonds d'assainissement des citernes à mazout date du 20 mai 2005. Ce fonds doit permettre de contribuer financièrement à l'assainissement des sols pollués afin d'éviter aux particuliers de payer seuls pour ce dont ils ne sont pas toujours eux-mêmes responsables. Nous sommes en 2013, et le fonds n'a toujours pas été créé. Il y aurait eu hier une concertation à ce sujet.*

*Une solution est-elle en vue au niveau fédéral concernant ce fonds ? Dans l'affirmative, quel est le contenu de cet accord, et quel est le calendrier ?*

*Dans l'attente d'une réglementation, l'assurance ne devrait-elle pas intervenir dans les frais d'assainissement d'un terrain lorsque le propriétaire n'est pas responsable de la pollution ?*

*Si la piste d'un fonds fédéral d'assainissement pour les citernes à mazout n'est pas réalisable à court terme, quelles sont les alternatives pour les particuliers confrontés à des problèmes d'assainissement du sol à la suite d'une pollution par des citernes à mazout ? Peut-on envisager de faire couvrir par l'assurance incendie les risques de pollution du sol résultant de fuites dans des citernes à mazout, comme c'est le cas pour les dégâts dus à des inondations ?*

*Un collègue a posé une question à ce sujet à la ministre flamande Schauvliege, qui a répondu qu'une concertation était prévue le 25 mars. Elle proposerait une alternative si la concertation n'aboutissait à aucun accord.*

*J'espère qu'entre-temps ces accords ont été conclus.*

*M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles.* – *L'asbl Informazout, le Centre d'information pour l'utilisation rationnelle et l'économie du mazout créé par le secteur pétrolier, a effectivement depuis 2003 un point de contact où tout citoyen peut faire enregistrer un cas de pollution du sol à la suite d'une fuite dans une citerne à mazout. Cet enregistrement est toujours possible mais Informazout n'a fait plus fait de publicité active ces dernières années, sans doute parce que la création de ce fonds a tardé. Le but était de confier cet enregistrement au fonds dès sa mise en service. Il s'agit d'un simple enregistrement, Informazout ne pouvant estimer le montant total des dégâts et des coûts d'assainissement pour les cas enregistrés.*

*Dans une réponse antérieure à une question similaire, j'ai indiqué que ce dossier complexe doit être conciliable avec la*

**Vraag om uitleg van de heer Ludo Sannen  
aan de staatssecretaris voor Leefmilieu,  
Energie en Mobiliteit, en voor  
Staatshervorming over «het instellen van  
een Belgisch stookolietankfonds»  
(nr. 5-3195)**

**De heer Ludo Sannen (sp.a).** – Het instellen van een stookolietankfonds om een oplossing te bieden voor historische vervuiling door lekkende particuliere stookolietanks is al zeer lang in het vooruitzicht gesteld. Het principeel akkoord tussen de gewesten en de federale overheid over de oprichting van een saneringsfonds stookolietanks dateert al van 20 mei 2005. Dit fonds moet toelaten om financieel bij te dragen aan de sanering van vervuilde gronden, zodat particulieren niet alleen moeten opdraaien voor kosten waarvoor ze niet altijd zelf verantwoordelijk zijn. We zijn intussen 2013 en er is nog altijd geen Belgisch stookolietankfonds. Naar ik begrepen heb, zou er gisteren overleg zijn gepleegd over deze problematiek.

Is er zicht is op een federale oplossing voor het stookolietankfonds? Zo ja, wat is de inhoud van die overeenkomst en wat is de timing?

Is het niet wenselijk dat in afwachting van een regeling, de verzekering zou tussenkomen voor saneringskosten op eigen terrein die niet te wijten zijn aan de particuliere eigenaar?

Indien de piste voor een federaal stookolietankfonds binnen korte termijn niet haalbaar zou blijken, wat zijn dan mogelijke alternatieven om tegemoet te komen aan particulieren met bodemsaneringsproblemen door stookolietanks? Is het een optie om risico's op bodemverontreiniging door lekkende stookolietanks te laten dekken door de brandverzekering, net zoals die ook verplicht is een waarborg te bieden tegen overstromingsschade?

Een collega stelde hierover een vraag aan Vlaams minister van Leefmilieu Schauvliege. Uit haar antwoord bleek dat er op 25 maart een overleg gepland was. Minister Schauvliege zou met een alternatief voorstel komen als het overleg geen duidelijke afspraken zou opleveren.

Ik hoop dat die afspraken intussen gemaakt zijn.

**De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.** – Het is inderdaad zo dat de vzw Informazout, het Informatiecentrum voor het rationeel gebruik van mazout opgericht door de petroleumsector, sinds december 2003 een meldpunt heeft waar elke burger een mogelijk geval van bodemvervuiling ten gevolge van een lekkende gasolietank kan laten registreren. Die registratie is nog steeds mogelijk, maar Informazout heeft hierover de voorbije jaren geen actieve publiciteit gevoerd, wellicht omdat de oprichting van dit fonds op zich liet wachten. De bedoeling was om dat register aan het fonds te bezorgen zodra het actief zou worden. Het betreft een loutere registratie, Informazout kan geen berekening maken van het totaalbedrag van de geregistreerde schade- of saneringsgevallen.

In een eerder antwoord op een dergelijke vraag heb ik gemeld

*politique actuelle du gouvernement fédéral en matière de garantie de la compétitivité des entreprises et du pouvoir d'achat du consommateur, particulièrement en ce qui concerne les prix de l'énergie. La dernière proposition du secteur du pétrole partait du principe que, pour le financement de ce fonds à créer, une contribution serait perçue par le biais du prix de vente du mazout de chauffage. Ce produit faisant partie du panier de référence de l'indice santé, il est préférable d'éviter une telle piste. Ce dossier relève aussi de différentes compétences régionales et fédérales, ce qui ne facilite aucunement son avancement.*

*Au cours du dernier trimestre de 2012, j'ai formulé une proposition alternative qui, après un accord entre les trois ministres fédéraux concernés – Énergie, Économie et Finances –, sera soumise aux ministres régionaux de l'Environnement. Un groupe de travail développera ensuite cette proposition au niveau administratif et procédera à une évaluation juridique, après quoi elle sera présentée au secteur pétrolier. J'espère ainsi réaliser une avancée dans ce dossier cette année.*

*Les dégâts résultant d'une fuite dans une citerne à mazout causée par des tiers sont actuellement couverts par l'assurance responsabilité civile. C'est donc réglé. En revanche, les dégâts propres qui en résultent ne le sont pas. C'est pourquoi, depuis 2000, on essaie de créer un tel fonds. Ce dernier a pour but final d'assurer également ces risques par l'assainissement du passif historique et le contrôle des citernes de stockage existantes afin de prévenir toute pollution ultérieure du sol. Les assureurs seraient disposés à reprendre ce risque dans une police sous certaines conditions. Ce sera peut-être l'assurance incendie, mais une décision définitive devra être prise ultérieurement à cet égard.*

*Je ne manquerai pas d'informer M. Sannen de l'évolution de ce dossier.*

**M. Ludo Sannen (sp.a).** – *Le secrétaire d'État n'ayant nullement fait référence à la concertation d'hier, nous n'avons pas appris grand-chose. Mais peut-être n'a-t-il reçu aucun rapport à ce sujet.*

*Il dit vouloir discuter de sa proposition avec les ministres, mais quel est son contenu ?*

**M. Melchior Wathelet,** *secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles.* – *Je ne peux pas encore le révéler mais, comme je l'ai dit, je le tiendrai au courant, éventuellement à l'occasion d'une question ultérieure à ce sujet.*

*(Explications du secrétaire d'État Wathelet).*

dat dit complexe dossier dient te rijmen met het huidige politieke beleid van de federale regering inzake het vrijwaren van de competitiviteit van de ondernemingen en de koopkracht van de consument, in het bijzonder wat betreft de energieprijzen. Het laatste voorstel van de petroleumsector ging ervan uit dat voor de financiering van dit op te richten fonds een bijdrage zou worden geïnd via de verkoopprijs van de huisbrandolie. Vermits dit product deel uitmaakt van de gezondheidsindexkorf is een dergelijk spoor bij voorkeur te vermijden. Dit is ook een dossier waarbij verschillende regionale en federale bevoegdheden betrokken zijn, wat de vooruitgang van het dossier geenszins vergemakkelijkt.

Ik heb bijgevolg in het laatste kwartaal van 2012 een alternatief voorstel geformuleerd dat, eens de drie betrokken federale ministers – Energie, Economie en Financiën – zich hiermee akkoord verklaren, zal worden voorgelegd aan de gewestelijke ministers voor Leefmilieu. Daarna zal een werkgroep op administratief niveau dit voorstel verder uitwerken en juridisch afoetsen, waarna het zal worden voorgelegd aan de petroleumsector. Op die manier hoop ik dit jaar een doorbraak te realiseren in dit dossier.

De schade ten gevolge van een lekkende gasolietank veroorzaakt door derden, valt heden onder de verzekering Burgerlijke aansprakelijkheid. Dat is dus geregeld. Wat niet geregeld is, is de eigen schade die daardoor geleden wordt. Daarom wordt sinds 2000 geprobeerd een dergelijk fonds op te richten. Dit fonds heeft als finale doelstelling ook deze risico's verzekeraar te maken door het historisch passief te saneren en de bestaande opslagtanks te monitoren, teneinde toekomstige bodemvervuiling te voorkomen. Onder bepaalde voorwaarden zouden de verzekeraars dan bereid zijn dit risico op te nemen in een polis. Dit kan wellicht de brandverzekering zijn, maar dat moet later nog definitief beslist worden.

Ik zal niet nalaten de heer Sannen op de hoogte te houden van de verdere evolutie in dit dossier.

**De heer Ludo Sannen (sp.a).** – De staatssecretaris heeft nergens verwezen naar het overleg van gisteren, dus ben ik niet veel wijzer geworden van zijn antwoord. Het kan natuurlijk dat hij daarvan nog geen verslag heeft gekregen.

Hij zegt dat hij zijn voorstel wil bespreken met de ministers, maar wat houdt dat voorstel precies in?

**De heer Melchior Wathelet,** staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Dat kan ik nu nog niet openbaar maken, maar zoals gezegd, zal ik hem, eventueel naar aanleiding van een volgende vraag, hierover verder op de hoogte houden.

*(Toelichting van staatssecretaris Wathelet)*

**Demande d'explications de  
M. Ludo Sannen au secrétaire d'État à  
l'Environnement, à l'Énergie et à la  
Mobilité, et aux Réformes institutionnelles  
sur «l'entreposage de déchets hautement  
radioactifs et les applications  
géothermiques en Campine» (n° 5-3234)**

*M. Ludo Sannen (sp.a).* – *Le sous-sol campinois est manifestement très prisé. L'Organisme national des déchets radioactifs et des matières fissiles enrichies (ONDRAF) envisage d'enfouir les déchets hautement radioactifs à une profondeur de 190 à 290 mètres. Le gouvernement doit sans tarder prendre une décision à ce sujet, déclare le directeur de l'ONDRAF dans le journal De Standaard du 22 février 2013. Le coût serait de 3 milliards d'euros.*

*Par ailleurs, des applications géothermiques sont également prévues dans la région. L'institution flamande de recherches VITO espère récupérer l'eau située dans les couches calcaires entre 2 900 et 3 600 mètres de profondeur sur le site de Balmatt à Mol. La température de l'eau y est de 120 degrés Celsius. Le forage est prévu pour l'automne 2013. Les étapes précédentes, à savoir l'exploration du sous-sol, la détermination du trajet de forage et le calcul du potentiel, sont déjà terminées. Il faudrait donc forer à travers la couche d'argile où les déchets radioactifs pourraient être enfouis. Selon les médias, on s'intéresserait par ailleurs à l'extraction de gaz de schiste.*

*On peut se demander dans quelle mesure ces activités sont conciliables. Quels risques chacune des activités présente-t-elle ? La possibilité de mener ces activités à risque dans la même région soulève encore bien d'autres questions.*

*Dans son étude sur les applications géothermiques, la VITO a-t-elle tenu compte de la présence éventuelle de déchets hautement radioactifs à proximité ? Inversement, l'ONDRAF tient-il compte, pour évaluer le risque de ses projets d'enfouissement de déchets radioactifs, du fait que la couche d'argile où seraient enfouis ces déchets sera forée en vue de l'exploitation d'énergie géothermique à grande profondeur ?*

*La géothermie est-elle encore possible si le sous-sol contient des déchets nucléaires ? Inversement, l'enfouissement de déchets hautement radioactifs est-il encore défendable si une application géothermique est développée à proximité ?*

*La France procède déjà à l'enfouissement de déchets hautement radioactifs. Peut-on envisager de conclure un accord avec la France pour y exporter nos déchets ? L'État français est en effet l'actionnaire de référence de la société qui exploite nos centrales nucléaires. Le secrétaire d'État peut-il confirmer que le coût s'élèvera à 3 milliards d'euros ?*

**M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles.**  
– *Signalons tout d'abord que la Belgique n'a encore pris aucune décision sur la gestion à long terme des déchets*

**Vraag om uitleg van de heer Ludo Sannen  
aan de staatssecretaris voor Leefmilieu,  
Energie en Mobiliteit, en voor  
Staatshervorming over «de berging van  
hoogradioactief afval en geothermische  
toepassingen in de Kempen» (nr. 5-3234)**

**De heer Ludo Sannen (sp.a).** – De ondergrond van de Kempen is blijkbaar zeer gegeerd. De Nationale Instelling voor Radioactief Afval en Verrijkte Spleetstoffen, NIRAS, heeft plannen om hoogradioactief afval op te slaan in ondergronden op een diepte tussen 190 en 290 meter. De regering moet daarover snel een beslissing nemen, zegt de NIRAS-directeur in *De Standaard* van 22 februari 2013. De kostprijs zou 3 miljard euro bedragen.

Anderzijds zijn ook geothermische toepassingen in dezelfde regio gepland. De Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek, VITO, mikt op de recuperatie van water uit kalksteenlagen tussen 2 900 en 3 600 meter diep op de Balmattsite in Mol. De temperatuur van het water is daar 120 graden Celsius. De boring is gepland voor het najaar van 2013. De voorafgaande stadia zijn afgerond, namelijk de verkenning van de ondergrond, het opmaken van een boortraject en het berekenen van het potentieel. Dit betekent dat voor die boring doorheen de kleilaag waar het radioactief afval zou kunnen worden opgeslagen, moet worden geboord. In de media konden wij ook vernemen dat er interesse is voor de winning van schaliegas.

De vraag is in welke mate deze activiteiten compatibel zijn. Welke risico's zijn aan elk van de activiteiten verbonden? De opportuniteit om deze risicovolle activiteiten in dezelfde regio uit te voeren, roept een hele reeks extra vragen op.

Heeft VITO in haar studie over geothermische toepassingen rekening gehouden met de mogelijke aanwezigheid van hoogradioactief afval in de onmiddellijke omgeving? En omgekeerd, houdt NIRAS in de risicobeoordeling van haar plannen voor de ondergrondse berging van hoogradioactief afval rekening met het feit dat in de onmiddellijke omgeving, de kleilaag waarin het afval zal worden opgeslagen, zal worden doorboord voor de winning van diepe geothermische energie?

Is geothermie nog mogelijk als nucleair afval ondergronds wordt opgeslagen? En omgekeerd, is de ondergrondse berging van hoogradioactief afval nog verantwoord als in de onmiddellijke omgeving ondergrondse warmte wordt ontgonnen?

In Frankrijk wordt al werk gemaakt van de berging van hoogradioactief afval. Is het een optie dat er een akkoord wordt gesloten met Frankrijk over de afvoer van afval? De Franse staat is tenslotte referentieaandeelhouder van het bedrijf dat onze kerncentrales exploiteert. Kan de staatssecretaris de kostprijs van 3 miljard euro bevestigen?

**De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.**  
– Vooreerst dient te worden opgemerkt dat in België tot op heden geen enkele beslissing genomen is voor het beheer op

*radioactifs de haute activité et de longue durée de vie. La déclaration gouvernementale prévoit certes une telle décision dans le cadre de la transposition en droit belge de la directive 2011/70. Tant qu'aucune décision n'est prise, il est prématuré de se prononcer sur d'éventuelles applications géothermiques à proximité d'une infrastructure d'enfouissement géologique et sur l'interaction entre les deux. La décision de principe sera soumise prochainement au gouvernement.*

*Dans le plan Déchets qu'il a remis à l'autorité de tutelle, l'ONDRAF plaide en faveur de l'enfouissement géologique dans une formation argileuse à une profondeur entre 200 et 400 mètres. L'étude exploratoire relative à d'éventuelles applications géothermiques porte sur des formations beaucoup plus profondes.*

*L'exploration et l'exploitation géothermiques n'aura pas d'influence directe sur la performance de l'enfouissement géologique, entre autres sur la stabilité du sous-sol et le flux thermique aux alentours, à condition de prévoir un périmètre de sécurité de plusieurs centaines de mètres autour du site d'enfouissement.*

*Les forages en vue de l'exploitation d'énergie géothermique en profondeur qui croiseraient une future installation d'enfouissement, constituent un risque pris en compte dans les évaluations de sécurité d'une installation d'enfouissement géologique.*

*On limite le risque que présente un forage en excluant toute activité sous-terrainne dans un périmètre de sécurité autour de la future infrastructure d'enfouissement géologique. Les forages destinés à l'exploitation d'énergie géothermique sont en outre précédés d'études exploratoires et d'études de caractérisation du sous-sol, lesquelles permettent de mettre en évidence d'éventuels obstacles imprévus. L'ONDRAF et la VITO entretiennent des contacts réguliers pour échanger leurs connaissances scientifiques spécifiques dans ce domaine.*

*Compte tenu du périmètre de sécurité qui serait nécessaire, il faudrait prévoir une superficie totale d'environ 10 kilomètres carrés pour l'enfouissement géologique de déchets radioactifs. Sachant que, d'une part, un forage géothermique en dehors d'un tel périmètre de sécurité n'aurait aucune influence sur la sécurité et que, d'autre part, un forage qui croiserait l'infrastructure d'enfouissement n'aurait qu'un effet limité sur la sécurité et comme de tels forages se font sur une surface limitée, il ne semble pas exister d'incompatibilité insurmontable entre les deux activités.*

*Par une loi adoptée en 2006, la France a opté pour l'enfouissement géologique de ses déchets radioactifs de haute activité et de longue durée de vie dans une formation argileuse. Cette loi exclut tout enfouissement de déchets étrangers dans le sous-sol français.*

*La dernière estimation fixe à 3 milliards d'euros le coût de la réalisation de l'enfouissement géologique des déchets radioactifs de haute activité et de longue durée de vie produits en Belgique dans le cadre de l'actuel programme électronucléaire. Elle repose sur plusieurs hypothèses, comme le choix de l'argile de la région de Boom pour accueillir les déchets, à une profondeur d'environ 230 mètres, et le retraitement complet de toutes les matières fissiles,*

lange termijn van hoogradioactief afval en radioactief afval met lange levensduur. In de regeringsverklaring is een dergelijke beslissing wel bepaald in het kader van de omzetting in Belgisch recht van richtlijn 2011/70. Zolang geen beslissing is genomen, is het voorbarig zich uit te spreken over mogelijke geothermische toepassingen in de omgeving van een toekomstige geologische bergingsinfrastructuur en de interactie tussen beide. Het principebesluit zal binnenkort aan de regering voorgelegd worden.

In het Afvalplan, dat NIRAS aan de voogdijoverheid heeft overhandigd, pleit de instelling voor de geologische berging in een kleiformatie op een diepte tussen 200 en 400 meter. Het verkennend onderzoek omtrent mogelijke geothermische toepassingen slaat op formaties die heel wat dieper gelegen zijn.

De exploratie en exploitatie van een geothermieproject zal geen rechtstreekse invloed hebben op de performantie van een geologische berging, onder meer de stabiliteit van de ondergrond en de warmteflux in de omgeving, indien wordt voorzien in een veiligheidsperimeter van meerdere honderden meters rondom de bergingsite.

Boringen voor de winning van diepe geothermische energie die een toekomstige bergingsinstallatie zouden doorkruisen, vormen een risico waarmee rekening wordt gehouden in de veiligheidsevaluaties van een geologische bergingsinstallatie.

Het risico van een boring is op zich beperkt door de uitsluiting van elke ondergrondse activiteit binnen een veiligheidsperimeter rond een toekomstige geologische bergingsinfrastructuur. Voor boringen voor de winning van diepe geothermische energie zijn bovendien voorafgaande exploratie- en karakteriseringsstudies van de ondergrond nodig. Op die manier kunnen eventuele onvoorziene hinderpalen of beletsels worden opgespoord. Tussen NIRAS en VITO vinden regelmatig contacten plaats om hun specifieke wetenschappelijke kennis op dit vlak uit te wisselen.

Rekening houdend met een veiligheidsperimeter binnen welke elke ondergrondse activiteit in de buurt van een toekomstige bergingsinfrastructuur uitgesloten zou zijn, zou voor een toekomstige geologische berging van radioactief afval een totale oppervlakte van zowat 10 vierkante kilometer nodig zijn. In de wetenschap dat, enerzijds, een geothermische boring buiten een dergelijke veiligheidsperimeter geen enkele invloed op de veiligheid zou hebben en, anderzijds, een boring die de bergingsinfrastructuur zou doorkruisen slechts een zeer beperkte veiligheidsimpact zou hebben, en rekening houdend met het feit dat dergelijke boringen beperkt zijn in oppervlakte, lijkt er tussen deze beide activiteiten geen onoverkomelijke incompatibiliteit te zijn.

In Frankrijk is bij een in 2006 aangenomen wet geopteerd voor de geologische berging van hoogradioactief en langlevend afval in een kleiformatie. Deze wet sluit elke berging in de Franse ondergrond van buitenlands radioactief afval uit.

De meest recente raming van de kostprijs van de realisatie van een geologische berging van al het hoogradioactieve en langlevende afval dat in België in het kader van het huidige

*hypothèse qui doivent encore être confirmées. L'ONDRAF pourra affiner l'estimation du coût de la future infrastructure d'enfouissement lorsque les hypothèses auront ou non été confirmées et que la localisation de l'infrastructure et la réglementation qui s'y appliquera auront été précisées.*

**M. Ludo Sannen (sp.a).** – *Si j'ai bien compris, monsieur le secrétaire d'État, vous allez soumettre un arrêté de principes au gouvernement fédéral. Vous affirmez qu'il n'y a pas d'interférence entre l'enfouissement de déchets hautement radioactifs et les forages géothermiques, car il s'agit de deux niveaux différents. Il n'y a pas de problème, pour autant qu'on respecte une zone de sécurité de quelque dix kilomètres carrés.*

*Il n'a pas été répondu à ma question sur l'extraction éventuelle de gaz de schiste. Je n'y suis pas favorable, car il y a encore trop d'incertitudes. On ne doit pas être pour ou contre par principe ; des études scientifiques préalables sont nécessaires, en fonction desquelles une décision pourra être prise.*

*S'il existe des risques d'interférence, l'entreposage et l'extraction de gaz de schiste paraissent quand même poser problème car on utilise une portion plus importante du sous-sol. On ignore les effets possibles de cassures et de fissures ; il semble qu'ils n'aient pas encore été étudiés. Bien sûr, la technologie de l'extraction du gaz de schiste est assez récente.*

*Vous évoquez une loi de 2006, tendant à l'enfouissement les déchets hautement radioactifs dans l'argile. La loi ne permet pas de les exporter vers la France, mais une loi peut être modifiée. Ne pourrait-on trouver avec la France un accord qui coûterait peut-être moins de 3 milliards ? De même, envoyer des détenus dans des prisons à l'étranger n'était pas possible, mais l'est devenu à la suite d'une modification législative, et nous pouvons désormais faire usage de la prison de Tilburg.*

**M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles.** – *Soit nous le faisons pour la France, soit la France le fait pour nous.*

**M. Ludo Sannen (sp.a).** – *Les Français s'y sont mis...*

**M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles.** – *Nos chercheurs sont les meilleurs, et notre technologie comme nos tarifs nous mettent à la pointe de l'Europe.*

**M. Ludo Sannen (sp.a).** – *Nous pouvons les proposer...*

**M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles.** – *Ils peuvent le faire ici.*

**M. Ludo Sannen (sp.a).** – *Enfouir des déchets hautement*

elektronucleaire programma wordt geproduceerd, komt neer op een bedrag van 3 miljard euro. Deze raming steunt op een aantal hypothesen, zoals de keuze van de Boomse klei als geologische gastformatie, een diepte van ongeveer 230 meter, de volledige opwerking van alle splijtstof, die evenwel nog moeten worden bevestigd. Naargelang de bevestiging van deze hypothesen en, vervolgens, van de precisering van de lokalisatie van de bergingsinfrastructuur en van de reglementering die erop van toepassing zal zijn, zal NIRAS de evaluatie van de kostprijs van een toekomstige geologische bergingsinfrastructuur kunnen verfijnen.

**De heer Ludo Sannen (sp.a).** – Mijnheer de staatssecretaris, als ik het goed begrepen heb, zult u de federale regering binnenkort een principebesluit voorleggen. U geeft weer dat er geen interferentie is tussen het opslaan van hoogradioactief afval in kleilagen en het boren naar geothermische warmte, omdat het twee totaal verschillende niveaus zijn. Als men een veiligheidsperimeter respecteert die geschat wordt op tien vierkante kilometer, is er geen echt probleem.

Ik kreeg geen antwoord op de vraag naar mogelijke winning van schaliegas. Ik ben er geen voorstander van omdat er nog veel onzekerheden zijn. Men moet niet principieel voor of tegen dergelijke projecten zijn, maar er moet eerst wetenschappelijk onderzoek zijn. Nadien kan op basis van een afweging een besluit worden genomen.

Als er risico's op interferenties zijn, lijken de berging en de winning van schaliegas misschien toch problematischer omdat er een veel bredere ondergrond wordt gebruikt. Men weet niet welke gevolgen er zullen zijn met betrekking tot scheuren en barsten. Blijkbaar is hier nog geen onderzoek naar gebeurd. De technologie voor het winnen van schaliegas is uiteraard ook vrij recent.

U verwijst naar een wet van 2006, waarbij beslist werd hoogradioactief afval in de kleibodem te bewaren. De wet laat niet toe om het afval uit te voeren naar Frankrijk, maar een wet kan gewijzigd worden. Is het niet mogelijk een regeling met Frankrijk te treffen, die misschien goedkoper is dan de drie miljard? De wet kan altijd gewijzigd worden. Zo was het vroeger niet mogelijk gevangenen in buitenlandse gevangnissen op te sluiten. Na een wetswijziging was het wel mogelijk en nu kunnen we gebruik maken van de gevangenis in Tilburg.

**De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.** – *Ofwel doen wij het voor Frankrijk ofwel doet Frankrijk het voor ons.*

**De heer Ludo Sannen (sp.a).** – *De Fransen zijn bezig ...*

**De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.** – *We hebben de beste onderzoekers en bovendien zijn zowel de technologie als de kostprijs de beste van Europa.*

**De heer Ludo Sannen (sp.a).** – *Die kan men ter beschikking stellen ...*

**De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.** – *Ze mogen het bij ons doen.*

**De heer Ludo Sannen (sp.a).** – *Ik heb niet graag dat het*

*radioactifs dans l'argile ne me plaît guère.*

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – *Également pour l'extraction de gaz de schiste, j'ai choisi la solution la plus sûre et la plus pragmatique. C'est un peu facile de dire que nous ne voulons pas de déchets hautement radioactifs chez nous. Je préfère que les déchets soient conservés ici plutôt qu'ailleurs, à meilleur compte peut-être mais sans garantie qu'ils soient traités de façon optimale.*

**M. Ludo Sannen (sp.a)**. – *Il s'agit de conserver des déchets hautement radioactifs. La technologie est disponible. Déterminer le lieu n'est pas facile, car la densité de la population, et sans doute les risques, sont bien plus élevés en Belgique qu'en France. Si l'enfouissement qui a commencé en France peut être réalisé avec la technologie belge dans un territoire moins densément peuplé, chacun y trouvera son compte. Il vaut mieux utiliser le peu d'espace à d'autres fins que l'enfouissement de déchets hautement radioactifs.*

*(M. Ludo Sannen reprend place au fauteuil présidentiel.)*

### **Demande d'explications de Mme Cécile Thibaut au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la création de l'espace ferroviaire unique européen» (n° 5-3311)**

**Mme Cécile Thibaut (Ecolo)**. – L'article 106, paragraphe 2, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne stipule que : « Les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général ou présentant le caractère d'un monopole fiscal sont soumises aux règles des traités, notamment aux règles de concurrence, dans les limites où l'application de ces règles ne fait pas échec à l'accomplissement en droit ou en fait de la mission particulière qui leur a été impartie. Le développement des échanges ne doit pas être affecté dans une mesure contraire à l'intérêt de l'Union ».

Monsieur le ministre, vous n'êtes pas sans savoir qu'une proposition de quatrième paquet ferroviaire vient d'être transmise par la Commission européenne au Conseil de l'Union européenne et au Parlement européen, proposition qui pourrait radicalement transformer le paysage ferroviaire belge si elle devait être approuvée dans l'état. J'aimerais donc connaître votre avis sur la teneur et les possibles implications de cette proposition pour nos chemins de fer.

À la lecture des rapports, documents de travail et propositions législatives formulées par la Commission dans le cadre de ce fameux quatrième paquet et, plus particulièrement, à l'examen du modèle d'organisation et de gouvernance du marché ferroviaire qu'elle préconise et des deux modalités d'introduction de la concurrence qu'elle entend nous imposer – liberté d'accès au réseau, sauf exception dûment motivée, et généralisation des appels d'offres pour l'octroi des concessions de service public –, croyez-vous que l'application de ces règles ne fera pas échec à l'accomplissement en droit

hoogradioactief afval bij ons in de kleilagen wordt bewaard.

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Zelfs voor de winning van schaliegas heb ik de meest veilige en pragmatische oplossing. Ik vind het te gemakkelijk om te zeggen dat we het afval niet in ons land willen. Ik heb liever dat het afval hier wordt opgeslagen dan het elders – misschien goedkoper – op te slaan maar zonder de garantie dat het daar op de beste manier gebeurt.*

**De heer Ludo Sannen (sp.a)**. – *Het gaat hier om het bewaren van hoogradioactief afval. De technologie kan ter beschikking worden gesteld. Het kiezen van een plaats is moeilijker, omdat België een veel grotere bevolkingsdensiteit heeft dan Frankrijk. De risico's zijn wellicht ook veel groter. Als de berging die op dit moment in Frankrijk gestart is, met de Belgische technologie kan gebeuren in een gebied dat minder bevolkt is, dan lijkt me dat een win-winsituatie voor beide landen. De beperkte ruimte kan beter voor iets anders gebruikt worden dan voor het bergen van hoogradioactief afval.*

*(Voorzitter: de heer Ludo Sannen.)*

### **Vraag om uitleg van mevrouw Cécile Thibaut aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de instelling van één Europese spoorwegruimte» (nr. 5-3311)**

**Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo)**. – *Artikel 106, paragraaf 2 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie bepaalt: "De ondernemingen belast met het beheer van diensten van algemeen economisch belang of die het karakter dragen van een fiscaal monopolie, vallen onder de regels van de Verdragen, met name onder de mededingingsregels, voor zover de toepassing daarvan de vervulling, in feite of in rechte, van de hun toevertrouwde bijzondere taak niet verhindert. De ontwikkeling van het handelsverkeer mag niet worden beïnvloed in een mate die strijdig is met het belang van de Unie."*

*De staatssecretaris weet dat de Europese Commissie aan de Raad van de Europese Unie en aan het Europees Parlement een voorstel van vierde spoorwegpakket heeft overhandigd. Mocht het voorstel ongewijzigd worden goedgekeurd, kan het een radicale omwenteling betekenen in het Belgische spoorweglandschap. Wat is het standpunt van de staatssecretaris over de teneur en over de mogelijke gevolgen voor onze spoorwegen?*

*De staatssecretaris heeft ongetwijfeld de rapporten, werkdocumenten en de regelgevende voorstellen van de Commissie met betrekking tot dat vierde spoorwegpakket gelezen. Meer in het bijzonder heeft hij het organisatie- en beheermodel dat de Commissie voorstaat bestudeerd, evenals de twee manieren waarop ze de mededinging wil introduceren, namelijk via de toegang tot het netwerk, behoudens gemotiveerde uitzondering, en veralgemeende aanbestedingen voor de gunning van openbare diensten. Meent de staatssecretaris dat de toepassing van die regels het*

ou en fait de la mission particulière impartie à nos chemins de fer ?

Dans le cas contraire, quelles sont les propositions alternatives que vous entendez défendre au nom de la Belgique au sein du Conseil ?

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – La proposition de quatrième paquet ferroviaire a effectivement été publiée le 30 janvier dernier. Elle couvre différents aspects du secteur ferroviaire comme l'interopérabilité, la sécurité d'exploitation, l'ouverture du transport intérieur de voyageurs à la concurrence ou encore la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire.

Les négociations au sein du Conseil ont d'ailleurs débuté sous l'impulsion de la présidence irlandaise de l'Union avec la refonte de la directive relative à l'interopérabilité.

L'entame des discussions quant aux aspects relatifs à la libéralisation est ainsi reportée, ce qui permettra à la Belgique de préparer au mieux sa position en la matière. À cet effet, des concertations seront menées avec le secteur ferroviaire belge. Deux premières réunions se sont d'ailleurs déjà tenues les 19 et 20 mars. Tant les opérateurs ferroviaires, le gestionnaire de l'infrastructure et la SNCB Holding que les syndicats et le comité consultatif des usagers ont pu y faire valoir leur point de vue préliminaire.

Concernant le thème de la libéralisation du transport intérieur de voyageurs, je peux d'ores et déjà annoncer qu'elle ne saurait être admise sans tenir compte de ses conséquences sociales et de son impact sur la qualité et l'accessibilité du service public. J'y veillerai dès lors attentivement.

De même, la sécurité ferroviaire ne pourra en aucun cas être négligée. Je suis à ce titre personnellement convaincu qu'il serait préférable de veiller à la bonne application des principes issus des directives actuellement en vigueur plutôt que de procéder à des changements majeurs, notamment dans le cadre du partage des compétences entre l'Agence ferroviaire européenne et les autorités nationales de sûreté.

Les négociations qui auront lieu dans le cadre du processus d'adoption de cette proposition seront âpres et de longue haleine. Les textes feront probablement l'objet de nombreuses modifications, et la Belgique ne manquera pas de défendre la sauvegarde de ses spécificités ainsi que la qualité et la sécurité du service et du transport ferroviaires.

**Mme Cécile Thibaut (Ecolo)**. – Je remercie le secrétaire d'État de sa réponse. Je prends acte qu'il s'engage à veiller aux conséquences sociales, à la qualité du service public et à la sécurité. Je regrette qu'il n'y ait pas davantage d'engagement fort à l'égard des structures. Lors du conseil des ministres du 11 janvier 2013, le gouvernement a pris une orientation pour la structure des chemins de fer. Je doute que la structure choisie puisse tenir la route.

Un autre point suscite aussi mon inquiétude, monsieur le secrétaire d'État. Comme vous le savez, la Commission européenne ne tient pas compte de la différence d'impact sur des petits réseaux. Notre réseau ferroviaire étant très petit, les enchevêtrements avec les services publics sont très ténus. Je crains dès lors que, lors d'un écrémage ultérieur, les parts les plus rentables du contrat de service public ne soient au

*voor onze spoorwegen onmogelijk zal maken hun bijzondere opdracht in rechte en in feite te realiseren?*

*Als hij meent dat dit niet het geval is, welke alternatieven zal hij namens België in de Raad voorstellen?*

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Het voorstel van vierde spoorwegpakket werd inderdaad op 30 januari jongstleden gepubliceerd. Het omvat verschillende aspecten van de spoorwegsector onder meer interoperabiliteit, exploitatiezekerheid, openstelling van het binnenlands reizigersverkeer voor mededinging en het beheer van de spoorweginfrastructuur.*

*Onder het Ierse voorzitterschap van de Unie zijn de onderhandelingen binnen de Raad opgestart met de herziening van de richtlijn betreffende de interoperabiliteit.*

*De besprekingen over de aspecten die betrekking hebben op de vrijmaking werden daardoor uitgesteld. België kan zijn standpunt daardoor beter voorbereiden. Hiertoe wordt met de Belgische spoorwegsector overlegd. De eerste twee vergaderingen vonden reeds plaats op 19 en 20 maart. De spoorwegoperatoren, de beheerder van de infrastructuur, de NMBS Holding, de vakbonden en het raadgevend comité van de reizigers hebben daarbij een eerste standpunt bekend kunnen maken.*

*De liberalisering van het binnenlandse reizigersverkeer zal enkel worden aanvaard als rekening wordt gehouden met de maatschappelijke gevolgen en met de impact op de kwaliteit en de toegankelijkheid van de openbare dienstverlening. Ik zal dat zeer aandachtig volgen.*

*Ook de veiligheid mag in geen enkel geval worden verwaarloosd. Persoonlijk ben ik ervan overtuigd dat het wenselijk is erop toe te zien dat de principes van de geldende richtlijnen degelijk worden toegepast, eerder dan grote hervormingen door te voeren, onder meer in het kader van de bevoegdheidsverdeling tussen het Europees Spoorwegbureau en de nationale veiligheidsoverheden.*

*De onderhandelingen over de goedkeuring van dit voorstel zullen hard zijn en lang aanslepen. De teksten zullen ongetwijfeld herhaaldelijk moeten worden aangepast en België zal de vrijwaring van zijn eigen kenmerken en de kwaliteit en de veiligheid van de dienstverlening en het spoorwegverkeer verdedigen.*

**Mevrouw Cécile Thibaut (Ecolo)**. – *Ik noteer dat de staatssecretaris zal waken over de maatschappelijke gevolgen, de kwaliteit van de dienstverlening en de veiligheid. Ik vind het jammer dat hij geen krachtiger standpunt inneemt met betrekking tot de structuren. De Ministerraad heeft op 11 januari 2013 een principebeslissing genomen over de spoorwegstructuur. Ik betwijfel of de gekozen optie realiseerbaar is.*

*Een ander punt dat me onrust baart, is het feit dat de Europese Commissie geen rekening houdt met de verschillende impact op kleine netwerken. Ons spoorwegnet is zeer klein en zeer nauw verstrengeld met de openbare dienstverlening. Ik vrees dat bij een latere afstoting de meest winstgevende delen van het contract van openbare*

détriment de notre réseau.

Je sais que vous vous êtes battu pour que le plan de catégorisation ABC ne voie pas le jour sur notre réseau. Je pense pour ma part qu'à l'avenir, si l'écémage se fait, ce réseau sera vraiment discriminé. J'en appelle donc à votre vigilance.

*(La séance est levée à 15 h 45.)*

*dienstverlening ten koste zullen gaan van ons net.*

*Ik weet dat de staatsecretaris zich heeft verzet tegen de invoering van het plan voor de ABC-classificering in ons land. Ik vrees dat dit net bij een toekomstige afstoting echt zal worden gediscrimineerd. Ik roep de staatssecretaris dan ook op om waakzaam te zijn.*

*(De vergadering wordt gesloten om 15.45 uur.)*