

**Sénat de Belgique**

**Session ordinaire 2012-2013**



**5-237COM**

**Commission des Finances et des  
Affaires économiques**

**Mercredi 26 juin 2013**

**Séance du matin**

**Annales**

**Belgische Senaat**

**Gewone Zitting 2012-2013**

**Handelingen**

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

**Woensdag 26 juni 2013**

**Ochtendvergadering**

**5-237COM**

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 Mme Lies Jans au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les modifications supplémentaires au code de la route» (n° 5-3494) .....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 «le plan d'action relatif aux véhicules en défaut d'assurance et de contrôle technique» (n° 5-3517) .....6</p> <p>Demande d'explications de Mme Helga Stevens au ministre du Budget et de la Simplification administrative et au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le plan numérique des conduites utilitaires» (n° 5-3605) .....7</p> <p>Demande d'explications de M. François Bellot au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les bateaux de promenade touristique à Dinant» (n° 5-3617) .....9</p> <p>Demande d'explications de M. François Bellot au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la nouvelle réglementation relative à l'immatriculation des tracteurs agricoles» (n° 5-3714) .....11</p> <p>Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'expérience de l'utilisation de faux policiers et d'images comme moyens de dissuasion» (n° 5-3635).....12</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 possibilité d'étaler sur douze mois la recharge des compteurs à budget» (n° 5-3641) .....14</p> <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 lutte contre les nuisances sonores autour de l'aéroport de Zaventem» (n° 5-3691).....16</p>	<p>Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de bijkomende wijzigingen in de wegcode» (nr. 5-3494) .....4</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het actieplan betreffende onverzekerde en niet-gekeurde voertuigen» (nr. 5-3517) .....6</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Helga Stevens aan de minister van Begroting en Administratieve Vereenvoudiging en aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het digitaal plan van nutsleidingen» (nr. 5-3605).....7</p> <p>Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de rondvaartboten in Dinant» (nr. 5-3617) .....9</p> <p>Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de nieuwe reglementering inzake de inschrijving van landbouwtrekkers» (nr. 5-3714).....11</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het experiment om neppolitieagenten en andere politiebeelden te gebruiken als afschrikkingsmiddel» (nr. 5-3635) .....12</p> <p>Vraag om uitleg van mevrouw Fauzaya Talhaoui aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de mogelijkheid om budgetmeters gespreid over twaalf maanden op te laden» (nr. 5-3641) .....14</p> <p>Vraag om uitleg van de heer Bart Laeremans aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de aanpak van de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem» (nr. 5-3691) .....16</p>
--	--

**Présidence de M. Ahmed Laaouej***(La séance est ouverte à 10 h 20.)***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 modifications supplémentaires au code de la route» (n° 5-3494)**

*Mme Lies Jans (N-VA). – J'ai posé cette question dans un souci de fluidifier autant que possible le trafic sur nos autoroutes et de réduire au maximum les embouteillages. C'est pourquoi ma question porte sur la gestion des incidents et sur les solutions que nous pouvons offrir pour fluidifier le trafic sur les autoroutes. Le 20 février 2013, le ministre Wathelet a demandé au gouvernement flamand un avis sur le projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité.*

*La Région flamande a marqué son accord sur le projet mais le groupe d'accompagnement en matière de gestion des incidents qu'elle a créé a conclu que le projet ne permettait pas un traitement plus rapide et mieux sécurisé des incidents graves, en particulier sur les autoroutes. C'est pourquoi ce groupe d'accompagnement, auquel est également associée la ministre fédérale de l'Intérieur, a proposé quelques modifications supplémentaires au code de la route. Ces modifications devraient permettre aux véhicules requis par la police et/ou la justice d'arriver plus rapidement sur place. Ces véhicules, qui seraient considérés comme prioritaires dans le cadre de leur mission, pourraient donc utiliser les feux bleus clignotants et un avertisseur sonore spécial et rejoindre rapidement le lieu de l'accident en empruntant la bande d'arrêt d'urgence.*

*Le secrétaire d'État fédéral à la mobilité a été prié d'élaborer rapidement des propositions à ce sujet. Le SPF Intérieur se montrerait pourtant récalcitrant et le cabinet du secrétaire d'État aurait désigné des experts pour étudier la proposition.*

*Comment le secrétaire d'État réagit-il aux propositions de la Région flamande ?*

*A-t-il effectivement désigné des experts pour étudier la proposition ? Quelle est leur mission spécifique ? Ont-ils déjà formulé des conclusions ? Dans l'affirmative, lesquelles ? Sont-elles déterminantes pour son avis/arrêté ? Dans la négative, quand espère-t-il recevoir les conclusions ?*

*Le secrétaire d'État s'est-il déjà concerté à ce sujet avec sa collègue de l'Intérieur ? Quels sont pour elle les problèmes ?*

*A-t-il prévu une rencontre à ce sujet avec la ministre flamande de la Mobilité, Mme Crevits ?*

**Voorzitter: de heer Ahmed Laaouej***(De vergadering wordt geopend om 10.20 uur.)***Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de bijkomende wijzigingen in de wegcode» (nr. 5-3494)**

**Mevrouw Lies Jans (N-VA).** – Ik heb deze vraag ingediend vanuit de zorg om de doorstroming op onze snelwegen zo vlot mogelijk en met zo weinig mogelijk files te laten verlopen. Daarom handelt ze over het incidentmanagement en over de oplossingen die we kunnen bieden om die doorstroming op de snelwegen te bevorderen. Op 20 februari 2013 vroeg minister Wathelet aan de Vlaamse Regering een advies over het ontwerp van koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

Het Vlaams Gewest ging akkoord met het ontwerp, maar de door het Vlaams Gewest opgerichte begeleidingsgroep inzake incidentmanagement concludeerde dat het ontwerp niet volstaat om de afhandeling van ernstige incidenten, in het bijzonder op autosnelwegen, veiliger en vlotter te laten afhandelen. Daarom stelde deze begeleidingsgroep, waar ook de federale minister van Binnenlandse Zaken bij betrokken is, enkele bijkomende wijzigingen in het verkeersreglement voor. Door deze extra wijzigingen zouden voertuigen die door politie en/of justitie opgevorderd worden, sneller ter plaatse raken. Deze voertuigen zouden in het kader van hun opdracht erkend worden als prioritaire voertuigen, waardoor ze gebruik kunnen maken van blauwe zwaailichten en een speciaal geluidstoestel en op die manier via de pechstrook snel op de plaats van het ongeval kunnen komen.

De federale staatssecretaris van Mobiliteit werd gevraagd hierover op korte termijn voorstellen uit te werken. Blijkbaar stond de FOD Binnenlandse Zaken weigerachtig tegenover het voorstel. Het kabinet van de staatssecretaris zou wel experts hebben aangesteld om het voorstel te bestuderen.

Hoe reageert de staatssecretaris op de voorstellen van het Vlaams Gewest?

Heeft hij inderdaad experts aangesteld om het voorstel te bestuderen? Wat is hun specifieke opdracht? Hebben zij al conclusies geformuleerd? Zo ja, welke? Zijn die doorslaggevend voor zijn advies/besluit? Zo nee, wanneer verwacht hij de conclusies?

Heeft de staatssecretaris hierover al overleg gehad met zijn collega van Binnenlandse Zaken? Wat zijn voor haar nog de knelpunten?

Heeft hij hierover nog overleg gepland met zijn Vlaamse collega van Mobiliteit, mevrouw Crevits?

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – Cette question a fait l'objet d'une concertation avec la police il y a quelques années. Ce dossier revêt deux aspects.

*La signalisation prioritaire – feux bleus clignotants et avertisseur sonore – doit normalement être réservée aux véhicules qui en ont réellement besoin, comme la police, les pompiers, les ambulances, les services d'urgence et la protection civile. Nous ne pouvons pas réduire la portée de la signalisation prioritaire en autorisant trop de feux bleus.*

*Il arrive parfois, lorsqu'il y a un embouteillage, par exemple, que des dépanneuses aient des difficultés à rejoindre le lieu de l'accident. Leur intervention n'est pourtant pas prioritaire. La priorité va aux secours aux victimes et aux constats de la police. Ce n'est qu'ensuite que les véhicules peuvent être dépannés.*

*C'est la raison pour laquelle on a proposé que les dépanneuses appelées par la police puissent utiliser la bande d'arrêt d'urgence des autoroutes, feux oranges allumés, pour rejoindre le lieu de l'accident. La Commission fédérale pour la sécurité routière a marqué son accord lors d'une discussion sur la révision du code de la route qui a eu lieu le 4 décembre 2009. Dans cette commission siègent notamment des représentants des régions, de la police fédérale et de la Commission permanente de la police locale.*

*Cette proposition a été une nouvelle fois expliquée lors de la dernière réunion du groupe d'accompagnement Gestion des incidents qui a eu lieu le 21 juin 2013 au cabinet de la ministre flamande de la Mobilité.*

*Cette proposition a donc été formulée dans le cadre de la révision du code de la route. Cette révision est un travail de longue haleine ; plusieurs conflits de compétences doivent encore être résolus. C'est pourquoi on a inventorié les modifications à mettre en œuvre de toute urgence, notamment la question des dépanneuses.*

*J'ai entre-temps pris note de la proposition de la ministre flamande qui veut permettre aux dépanneuses d'utiliser la signalisation prioritaire. Ma collègue flamande a demandé que le problème soit abordé lors du prochain comité interministériel pour la sécurité routière où siègent, outre les ministres régionaux compétents, les ministres de l'Intérieur et de la Justice et d'autres ministres.*

**Mme Lies Jans (N-VA).** – Je suis quelque peu déçue que le secrétaire d'État reste provisoirement sur sa position et ne veuille pas autoriser les dépanneuses à utiliser les feux bleus clignotants. J'espère qu'il reverra son point de vue, qu'il approfondira la question lors de la Conférence interministérielle de la mobilité, et qu'il se laissera convaincre par sa collègue flamande. Les pertes, pour l'économie, dues aux embouteillages ne cessent de s'accroître, et les chiffres montrent que les accidents en sont la principale cause. Nous devons donc tout mettre en œuvre pour trouver une solution.

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – In het kader van de algemene herziening van het verkeersreglement is over deze kwestie enkele jaren geleden overleg gepleegd met de politie. Het dossier heeft twee aspecten.

In het algemeen is het de bedoeling om de prioritaire signalisatie – blauwe zwaailichten en geluidstoestel – zoveel mogelijk te beperken tot voertuigen die deze signalisatie echt nodig hebben, zoals de politie, de brandweer, ambulances, dringende hulpverlening en de civiele bescherming. We mogen de betekenis van de prioritaire signalisatie niet devalueren door te veel blauwe lichten toe te kennen.

Takelwagens ondervinden soms moeilijkheden om de plaats van een ongeval te bereiken, bijvoorbeeld door een file. Maar takelaars dienen niet onmiddellijk of als eerste op de plaats van een ongeval te zijn. Eerst dienen de hulpverlening aan de slachtoffers en de vaststellingen door de politie te gebeuren. Pas daarna kunnen de voertuigen worden getakeld.

Daarom werd voorgesteld dat op autosnelwegen de takelwagens met hun oranje zwaailichten de pechstrook mogen gebruiken als ze door de politie worden opgeroepen om naar de plaats van het ongeval te komen. Hierover heeft de Federale Commissie voor de verkeersveiligheid op 4 december 2009 overeenstemming bereikt tijdens een bespreking van de herziening van het verkeersreglement. In die commissie zijn onder meer de gewesten, de federale politie en de Vaste Commissie voor de lokale politie vertegenwoordigd.

Dit voorstel werd nogmaals toegelicht op de laatste vergadering van de begeleidingsgroep Incidentmanagement van 21 juni 2013 op het kabinet van de Vlaamse minister voor Mobiliteit.

Zoals ik al zei, is dit voorstel geformuleerd in het kader van de herziening van het verkeersreglement. Deze herziening is een werk van lange adem en er moeten ook nog verschillende bevoegdheidsconflicten worden opgelost. Daarom werd tevens een inventaris opgemaakt van de wijzigingen die dringend noodzakelijk zijn. Een oplossing voor de takelwagenproblematiek maakt daar deel van uit.

Ik heb intussen nota genomen van het voorstel van de Vlaamse minister om aan takelwagens een prioritaire signalisatie te geven. Op vraag van mijn Vlaamse collega zal de problematiek van de takelwagens aan bod komen tijdens het volgende Interministerieel Comité voor verkeersveiligheid. Daarin zitten naast de bevoegde gewestministers onder meer ook de minister van Binnenlandse Zaken en de minister van Justitie.

**Mevrouw Lies Jans (N-VA).** – Het stelt me enigszins teleur dat de staatssecretaris voorlopig bij zijn standpunt blijft en de blauwe zwaailichten voor takelwagens niet wil toestaan. Ik hoop dat hij zijn standpunt nog zal wijzigen, de kwestie diepgaander zal bespreken op de Interministeriële Conferentie voor mobiliteit en zich zal laten overtuigen door zijn Vlaamse collega. Het economisch verlies door files blijft toenemen en de cijfers tonen dat de files vooral veroorzaakt worden door ongevallen. We moeten dus alle middelen inzetten om een oplossing te vinden.

**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 «le plan d'action relatif aux véhicules en défaut d'assurance et de contrôle technique» (n° 5-3517)**

*Mme Lies Jans (N-VA). – Il ressort des chiffres du Fonds commun de garantie automobile qu'environ 750 000 véhicules en défaut de contrôle technique et 100 000 véhicules non assurés circulent en Belgique. Les interventions du fonds de garantie relatives aux accidents impliquant ces véhicules coûtent à ce dernier quelque vingt millions d'euros par an, dont trois peuvent toutefois être réclamés par la suite aux automobilistes en question.*

*Le plan d'action du secrétaire d'État en la matière constitue donc une bonne initiative, tout comme la future introduction du système mobile de reconnaissance automatique de plaque minéralogique ANPR.*

*Du fait de la libre circulation des personnes, des biens et des services dans l'Union européenne, le trafic et le transport sont, dans une large mesure, organisés à l'échelon international. Dans notre pays circulent donc aussi des véhicules étrangers en défaut d'assurance et de contrôle technique. La Belgique a conclu un accord d'échange d'informations avec la France et, depuis peu, avec les Pays-Bas, mais la répression des contrevenants pose encore problème pour les autres États membres de l'Union européenne. Il est essentiel de disposer des informations de différentes banques de données pour pouvoir déterminer si un véhicule étranger est en ordre d'assurance et/ou de contrôle technique.*

*J'en reviens au problème de la répression. Comme on ne peut immobiliser chaque véhicule par sabot, la Belgique et les autres États doivent collaborer au cas par cas pour sanctionner le contrevenant.*

*La répression pose d'ailleurs problème à la Belgique elle-même, qui doit encore beaucoup progresser en la matière, surtout dans la détection des véhicules en défaut de contrôle technique. Comme le secrétaire d'État le reconnaît lui-même dans son plan d'action, le nombre de véhicules en défaut de contrôle technique est de loin supérieur à celui des véhicules non assurés. Il est essentiel pour la sécurité routière que nous rattrapions rapidement notre retard.*

*Le secrétaire d'État reconnaît-il que l'exécution du plan d'action dépend fortement de l'échange des informations avec les autres États membres de l'Union européenne ? Des accords d'échange d'informations sont-ils envisagés avec d'autres États que la France et les Pays-Bas ? Quel est le délai de mise en œuvre de ce plan ?*

**M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles.**  
– *La détection et le constat des véhicules en défaut d'assurance et de contrôle technique sont d'une autre nature que le constat des infractions au Code de la route. Dans le dernier cas, il s'agit en effet d'un fait spécifique commis à un*

**Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het actieplan betreffende onverzekerde en niet-gekeurde voertuigen» (nr. 5-3517)**

**Mevrouw Lies Jans (N-VA).** – Uit de cijfers van het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds blijkt dat er zowat 750 000 niet-gekeurde en 100 000 onverzekerde voertuigen op de Belgische wegen rijden. Dat kost de samenleving jaarlijks ongeveer twintig miljoen euro aan tussenkomsten door het Waarborgfonds bij ongevallen met onverzekerde en niet-gekeurde voertuigen. Maar een drietal miljoen ervan kan achteraf door het Fonds worden teruggevorderd bij de bestuurders van de onverzekerde en/of niet-gekeurde voertuigen.

Het is dus positief dat de staatssecretaris een actieplan ter zake heeft opgesteld. De aangekondigde introductie van het mobiel systeem voor automatische nummerplaatherkenning ANPR vormt daarvan het sluitstuk.

In de EU is het verkeer en het transport, door het vrij verkeer van personen, goederen en diensten, in belangrijke mate internationaal georganiseerd. Er rijden in ons land dus ook onverzekerde en niet-gekeurde voertuigen met buitenlandse nummerplaten. België heeft een overeenkomst over gegevensuitwisseling met Frankrijk gesloten, en sinds kort ook met Nederland, maar het probleem van afdwingbaarheid blijft helaas bestaan ten aanzien van de andere EU-lidstaten. Het is cruciaal over de gegevens van verschillende databanken te beschikken, teneinde te kunnen vaststellen of een buitenlands voertuig verzekerd en/of gekeurd is.

Ik kom terug op het probleem van afdwingbaarheid. Helaas kan niet op elke voertuig een wielklem worden geplaatst en dus moeten na het vaststellen van een overtreding België en de andere lidstaten telkens samenwerken om de overtreder effectief te bestraffen.

Afdwingbaarheid is dus niet evident, maar dat geldt ook voor België zelf. We hebben ter zake een grote achterstand in te halen, zeker inzake het opsporen van niet-gekeurde voertuigen. Zoals de staatssecretaris in zijn actieplan zelf aangeeft, is het aantal niet-gekeurde voertuigen veel groter dan het aantal niet-verzekerde voertuigen. Het is van wezenlijk belang voor de veiligheid op onze wegen om deze achterstand versneld in te lopen.

Erkent de staatssecretaris dat de uitvoering van het actieplan sterk afhankelijk is van gegevensuitwisseling met andere EU-lidstaten. Zijn er concrete plannen om ook, na Frankrijk en Nederland, met andere EU-landen afspraken te maken over gegevensuitwisseling? Is er een concrete tijdspanne voor de implementatie van het actieplan?

**De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.**  
– De opsporing en vaststelling van niet-verzekerde en niet-gekeurde voertuigen is van een andere aard dan de vaststelling van verkeersovertredingen. In het laatste geval gaat het immers om een specifiek feit dat op een welbepaalde

*endroit déterminé. Il est dès lors logique que ce soit l'autorité compétente pour la voie publique de l'endroit qui impose les sanctions. Rouler avec un véhicule en défaut d'assurance ou de contrôle technique est toutefois une infraction permanente qui relève de la compétence du pays dans lequel le véhicule est immatriculé.*

*Selon la réglementation européenne, chaque État membre est responsable du contrôle de l'obligation d'assurance des véhicules immatriculés sur son territoire. L'échange d'informations concernant les éventuels véhicules non assurés a lieu dans le cadre d'un sinistre réglé entre les bureaux nationaux.*

*Un contrôle systématique du respect de l'obligation d'assurance et l'échange d'informations y relatif concernant des véhicules immatriculés dans un autre pays membre ne sont pas conforme à la réglementation européenne. Chaque État membre doit veiller à ce que les véhicules soient assurés sans compromettre la libre circulation.*

*Chaque État membre doit fournir un effort analogue en matière de contrôle de l'obligation d'assurance ; le plan d'action de la Belgique montre en tout cas qu'elle prend à cœur la lutte contre les véhicules non assurés. L'union des forces disponibles constitue le meilleur moyen de mener ce combat le plus efficacement possible.*

*Le plan d'action est entré en vigueur. Certaines mesures sont déjà opérationnelles et d'autres, en préparation, le seront à court ou à moyen terme.*

**Mme Lies Jans (N-VA).** – *Il incombe à chaque État membre de contrôler si les véhicules immatriculés sur son territoire sont en ordre d'assurance et/ou de contrôle technique. Un accord d'échange d'informations a été conclu avec les Pays-Bas et la France, mais pas avec d'autres États, sauf pour des sinistres spécifiques.*

**M. Melchior Wathelet,** *secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles.* – *Un règlement européen sera publié à la fin de l'année. Jusqu'à présent, la Belgique n'a pas conclu d'accord bilatéral avec d'autres États que les Pays-Bas et la France.*

**Demande d'explications de  
Mme Helga Stevens au ministre du Budget  
et de la Simplification administrative et au  
secrétaire d'État à l'Environnement, à  
l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes  
institutionnelles sur «le plan numérique  
des conduites utilitaires» (n° 5-3605)**

**Mme Helga Stevens (N-VA).** – *Après la catastrophe de Ghislenghien de juillet 2004, plusieurs milieux ont suggéré de créer un cadastre numérique qui centraliserait tous les plans des canalisations d'utilité publique comme celles de gaz, d'électricité, d'eau et de télécommunications. À cet effet, un procédé uniforme, permettant notamment la réalisation de*

plaats werd begaan. Bijgevolg is het logisch dat de autoriteit die bevoegd is voor de openbare weg op die plaats, ook de autoriteit is die sancties kan opleggen. Het rijden met een niet-verzekerd of niet-gekeurd voertuig is echter een permanente overtreding die onder de bevoegdheid valt van het land waar het voertuig is ingeschreven.

De Europese regelgeving houdt impliciet, maar zonder enige twijfel in dat iedere lidstaat zelf de verantwoordelijkheid draagt voor de controle op de verzekeringsplicht van de voertuigen die in de lidstaat zijn geregistreerd. De gegevensuitwisseling over de eventueel niet verzekerde voertuigen verloopt bij een schadegeval tussen de nationale bureaus.

Een systematische controle op de naleving van de verzekeringsplicht en de daarmee gepaard gaande gegevensuitwisseling betreffende voertuigen met standplaats in een andere lidstaat is niet in overeenstemming met de Europese regelgeving. Iedere lidstaat dient erop toe te zien dat de voertuigen verzekerd zijn zonder het vrij verkeer in het gedrang te brengen.

De inspanning die iedere lidstaat levert op het vlak van de controle op de verzekeringsplicht moet vergelijkbaar zijn; het actieplan van België maakt in elk geval duidelijk dat ons land de strijd tegen niet-verzekerde voertuigen ter harte neemt. De bundeling van de beschikbare krachten is de aangewezen manier om deze strijd zo efficiënt mogelijk te laten verlopen.

Het actieplan is in werking getreden. Sommige maatregelen zijn al operationeel en andere zijn in voorbereiding, zodat ze op korte of middellange termijn kunnen worden gerealiseerd.

**Mevrouw Lies Jans (N-VA).** – Iedere lidstaat is verantwoordelijk om te controleren of de er ingeschreven voertuigen verzekerd en/of gekeurd zijn. Met Nederland en Frankrijk werd een akkoord gesloten voor gegevensuitwisseling, maar niet met de andere lidstaten, tenzij voor specifieke schadegevallen.

**De heer Melchior Wathelet,** staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – Eind dit jaar zal er een Europese verordening worden uitgevaardigd. België heeft tot nog toe alleen bilaterale akkoorden gesloten met Nederland en Frankrijk, die immers van groter belang zijn voor ons land dan landen zoals Spanje.

**Vraag om uitleg van  
mevrouw Helga Stevens aan de minister  
van Begroting en Administratieve  
Vereenvoudiging en aan de  
staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie  
en Mobiliteit, en voor Staatshervorming  
over «het digitaal plan van nutsleidingen»  
(nr. 5-3605)**

**Mevrouw Helga Stevens (N-VA).** – Na de ramp in Gellingen in juli 2004 werd uit diverse hoeken geopperd een digitaal kadaster op te stellen dat alle plannen van nutsleidingen, zoals gas, elektriciteit, water en telecommunicatie, zou centraliseren. Een uniforme werkwijze, waarbij alle plannen op dezelfde schaal worden gemaakt, is daarbij essentieel. Ik

*tous les plans à la même échelle, est essentiel. Je renvoie ici à ma demande d'explication de 2009 adressée au prédécesseur du secrétaire d'État.*

*Les différents niveaux de pouvoir de notre pays ont travaillé à l'amélioration des plans existants. Il fallait dix ans pour réaliser une carte numérique. Neuf ans après Ghislenghien, il y a toujours des accidents graves et moins graves comme celui qui est survenu le 9 avril dernier à Erembodegem lors de travaux de terrassement effectués le long de l'autoroute E40 pour la pose de panneaux d'insonorisation.*

*Où en est l'élaboration d'un cadastre numérique des conduites utilitaires ? Ce cadastre sera-t-il disponible l'année prochaine ? Si non, combien de temps faudra-t-il encore pour qu'il soit terminé ?*

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles.  
– *En tant que secrétaire d'État compétent pour le transport de produits gazeux et autres par le biais de canalisations et le transport d'électricité par le biais de lignes à haute tension, j'estime qu'il est tout à fait déconseillé de laisser les bureaux d'études, maîtres de l'ouvrage et entrepreneurs estimer eux-mêmes, sur la base d'un cadastre du sous-sol accessible, sans aucune connaissance des mesures spécifiques qui s'imposent, si leurs travaux peuvent être réalisés sans risque à proximité des conduites. Il serait préférable que les opérateurs réalisent eux-mêmes une évaluation et présentent au promoteur les prescriptions de sécurité adéquates ainsi que les plans. À cet effet, il est indispensable que des contacts directs aient lieu entre les promoteurs et l'opérateur. Si nécessaire, l'opérateur se rendra sur place au début des travaux pour indiquer l'emplacement de la conduite.*

*La création du Point de contact fédéral câbles et conduites (CICC) s'inscrit dans ces compétences ; la base légale se trouve dans ce que l'on appelle la loi sur le gaz du 12 avril 1965 et ses arrêtés d'exécution, de même que dans la législation sur l'électricité, en particulier dans le Règlement général sur les installations électriques (RGIE). Par le biais du site [www.klim-cicc.be](http://www.klim-cicc.be), les bureaux d'études, maîtres de l'ouvrage et les entrepreneurs peuvent vérifier, depuis mars 2006, si des conduites ou des lignes à haute tension sont présentes à proximité des travaux projetés. Si c'est le cas, ils peuvent, d'un simple clic, annoncer leurs travaux aux opérateurs concernés.*

*Le CICC est également chargé de collaborer avec les régions pour des initiatives similaires. Les autorités flamandes et le pouvoir fédéral ont conclu le 20 avril 2007 un Memorandum of Understanding sur le développement d'une composante intermédiaire entre les portails du CICC et du Vlaamse Kabel- en leidinginformatieportaal, KLIP, qui, depuis 2009, fonctionne à la grande satisfaction de tous. Depuis juin 2011, les gestionnaires des réseaux actifs dans la Région de Bruxelles-Capitale et en Région wallonne font partie du CICC. Le CICC participe activement à des initiatives régionales de standardisation des informations échangées entre les demandeurs de plans et les gestionnaires de câbles et de conduites.*

*La prévention des accidents provoqués lors de travaux réalisés à proximité des conduites et des lignes à haute*

verwijs hierbij naar mijn vraag om uitleg uit 2009 aan de voorganger van de staatssecretaris waarin ik peilde naar de stand van zaken.

De verschillende overheden van ons land hebben elk al aan een verbetering van de bestaande plannen gewerkt. Om één digitale kaart te maken was tien jaar nodig. We zijn nu negen jaar na Gellingen en nog steeds gebeuren er ernstige en minder ernstige ongelukken, zoals op 9 april van dit jaar in Erembodegem tijdens de graafwerken langs de E40 voor de aanleg van een geluidswering langs de autosnelweg.

Hoever het staat met de ontwikkeling van een digitaal kadaster voor nutsleidingen. Kan de staatssecretaris ons waarborgen dat het digitaal kadaster volgend jaar klaar zal zijn? Zo nee, hoelang moet er nog aan worden gewerkt en wat is de nieuwe deadline?

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.  
– Als staatssecretaris bevoegd voor het vervoer van gasachtige en andere producten via leidingen en voor het vervoer van elektriciteit via hoogspanningslijnen ben ik van oordeel dat het totaal af te raden is dat studie bureaus, bouwheren en aannemers op basis van een vrij toegankelijk kadaster van de ondergrond zelf kunnen oordelen, zonder enige kennis van de specifieke maatregelen die daarbij aan te bevelen zijn, of hun werken in de nabijheid van leidingen veilig kunnen worden uitgevoerd. De operatoren kunnen beter zelf een evaluatie maken en passende veiligheidsvoorschriften en plannen ter beschikking van de initiatiefnemers stellen. Daarbij is rechtstreeks contact tussen de initiatiefnemer en de operator wenselijk. Indien nodig komt de operator bij de aanvang van de werken ter plaatse om de ligging van de leiding aan te duiden.

De oprichting van het federale Kabel en leiding informatie meldpunt, KLIM, kadert in deze bevoegdheid; de wettelijke basis ervan is te vinden in de zogenaamde gaswet van 12 april 1965 en haar uitvoeringsbesluiten en in de elektriciteitswetgeving, meer bepaald in het Algemeen Reglement op de elektrische installaties, AREI. Via [www.klim-cicc.be](http://www.klim-cicc.be) kunnen de studie bureaus, de bouwheren en de aannemers sinds maart 2006 eenvoudig nagaan of er in de buurt van geplande werken transportleidingen of hoogspanningslijnen lopen. Is dat het geval, dan kunnen ze, met één klik, hun werken aan de betrokken operatoren melden.

Het behoort eveneens tot de opdracht van het KLIM om samen te werken met gelijkaardige initiatieven in de gewesten. Op 20 april 2007 sloten de Vlaamse en federale overheid een *Memorandum of Understanding* over de ontwikkeling van een intermediaire component tussen de webportalen van het federale KLIM en het Vlaamse Kabel- en leidinginformatieportaal, KLIP, die sinds 2009 tot ieders tevredenheid operationeel is. Sinds juni 2011 maken ook netbeheerders die actief zijn in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in het Waalse Gewest deel uit van het KLIM. Het KLIM werkt actief mee aan lopende gewestelijke initiatieven van standaardisering van de informatie die tussen de planaanvragers en de kabel- en leidingbeheerders wordt uitgewisseld.

Het voorkomen van ongevallen door werken in de nabijheid



*tension reste une priorité de ma politique et concernent toutes les parties en présence, dont l'opérateur et le promoteur des travaux, qui devraient absolument avoir des contacts préalables.*

**Mme Helga Stevens (N-VA).** – *Je remercie le secrétaire d'État de sa réponse. Je suis étonnée qu'un accident comme celui qui a eu lieu récemment en avril puisse encore se produire. Une erreur doit avoir été commise. L'entrepreneur a sans doute manqué de prudence. Pour éviter de tels accidents à l'avenir, il importe de continuer à mettre l'accent sur la prévention et la collaboration auprès de tous les acteurs concernés. Nous ne voulons plus revivre une catastrophe comme celle de Ghislenghien.*

### **Demande d'explications de M. François Bellot au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «les bateaux de promenade touristique à Dinant» (n° 5-3617)**

**M. François Bellot (MR).** – Il y a quelques semaines, les responsables de compagnies de bateaux touristiques à Dinant ont reçu la visite des services de la Police de la Navigation.

Les agents ont informé les responsables des compagnies de bateaux touristiques de l'application de l'arrêté royal du 30 novembre 2011 modifiant l'arrêté royal du 9 mars 2007 portant les prescriptions d'équipage sur les voies navigables du Royaume.

Cet arrêté royal prévoit des conditions strictes en termes d'équipage minimum dont doivent être pourvus les bateaux transportant des passagers, en ce compris les bateaux touristiques.

Dans chaque bateau, l'équipage doit être composé de deux personnes.

L'arrêté royal permet d'obtenir une dérogation pour les bateaux reconnus «bateaux de promenade urbaine». Les villes de Gand et de Bruges ont obtenu cette dérogation. Les bateaux concernés peuvent donc disposer d'un seul membre d'équipage.

Pour pouvoir obtenir la dérogation, les bateaux doivent respecter trois conditions.

Premièrement, le lieu de départ doit être situé dans un centre urbain et sur des voies d'eau intérieures où, en temps normal, aucun bateau destiné au transport de marchandises n'est présent.

Deuxièmement, la zone de navigation doit se situer dans un rayon de 3 km au maximum du lieu de départ et ne comporte que des voies d'eau intérieures où, en temps normal, aucun bateau destiné au transport de marchandises n'est présent ;

Troisièmement, le temps maximal de navigation ininterrompue ne doit pas dépasser deux heures par excursion.

Ces conditions posent problème à Dinant car les bateaux de touristes naviguent sur la Meuse où ils côtoient quelques transports par voie de péniches allant vers le port de Givet, un bateau tous les deux jours semble-t-il. Le respect de l'arrêté

van transportleidingen en hoogspanningslijnen blijft een topprioriteit van mijn beleid en is een zaak van alle betrokken partijen, waarbij een voorafgaand contact tussen operator en initiatiefnemer van werken een must is.

**Mevrouw Helga Stevens (N-VA).** – Ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord. Het verbaast me een beetje dat een ongeval zoals onlangs in april nog kon gebeuren. Ergens loopt er blijkbaar toch iets fout. Misschien is de aannemer niet voorzichtig genoeg geweest. Om dergelijke ongevallen in de toekomst te vermijden is het belangrijk bij alle betrokken actoren te blijven inzetten op preventie en samenwerking. Een ramp zoals die in Gellingen willen we niet opnieuw meemaken.

### **Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de rondvaartboten in Dinant» (nr. 5-3617)**

**De heer François Bellot (MR).** – *Enkele weken geleden werden de verantwoordelijke personen van de rondvaartbedrijven in Dinant bezocht door de diensten van de scheepvaartpolitie.*

*Daarbij werd hen gewezen op de toepassing van het koninklijk besluit van 30 november 2011 tot wijziging van het koninklijk besluit van 9 maart 2007 houdende de bemanningsvoorschriften voor de scheepvaartwegen van het Koninkrijk.*

*Dat koninklijk besluit legt strikte voorwaarden op inzake de minimumbemanning van passagiersschepen, met inbegrip van de rondvaartboten.*

*In elk schip moet de bemanning bestaan uit twee personen.*

*Het koninklijk besluit staat een afwijking toe voor de schepen die erkend zijn als stadsrondvaartboten. Gent en Brugge hebben die afwijking gekregen. De betrokken boten kunnen dus uitvaren met slechts één bemanningslid.*

*Om de afwijking te kunnen krijgen, moeten de schepen voldoen aan drie voorwaarden.*

*Ten eerste, de vertreklocatie moet gelegen zijn in een stadskern en op binnenwateren waar gewoonlijk geen schepen voor het vervoer van goederen aanwezig zijn.*

*Ten tweede, het vaargebied moet gelegen zijn binnen een straal van maximaal 3 km van de vertreklocatie en alleen binnenwateren omvatten waar gewoonlijk geen schepen voor het vervoer van goederen aanwezig zijn.*

*Ten derde, de ononderbroken maximale vaartijd mag niet meer dan 2 uur per rondvaart bedragen.*

*Die voorwaarden doen problemen rijzen in Dinant, want de rondvaartboten varen op de Maas, waar ze enkele transporten via binnenvaartuigen kruisen die naar de haven van Givet varen. Het zou gaan om één schip om de twee dagen. Als de rondvaartbedrijven het koninklijk besluit strikt moeten naleven, zou het voortbestaan van de bekende*

royal à la lettre par les compagnies de bateaux pourrait mettre à mal la pérennité des balades touristiques bien connues à Dinant.

En effet, très souvent, il s'agit de petits bateaux embarquant seulement quelques passagers de manière très irrégulière : il est donc impossible pour les sociétés concernées d'amortir les coûts de personnel imposés.

Monsieur le secrétaire d'État, avez-vous connaissance de cette problématique ? D'autres communes rencontrent-elles le même souci ? Je pense que oui, notamment celles de Namur et de Huy.

Envisagez-vous de prendre des mesures spécifiques en la matière et d'accorder des dérogations pour la navigation des bateaux touristiques dans le bief de la Meuse à Dinant ?

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – On m'avait déjà signalé les difficultés rencontrées par les compagnies de bateaux touristiques dans le bief de la Meuse à Dinant pour amortir leurs coûts de personnel, mais aucune autre commune ne m'a fait part d'un souci équivalent. Ces bateaux touristiques sont essentiellement des bateaux à passagers qui naviguent sur les eaux intérieures.

En rédigeant les prescriptions d'équipage, le législateur a surtout tenu compte de la sécurité des passagers à bord. Les passagers attendent des autorités qu'elles garantissent leur sécurité dans le cadre des excursions. La navigation des bateaux à passagers sur des voies d'eau fréquentées par des bateaux de commerce implique un risque plus élevé que les balades touristiques sur une petite voie d'eau où ne circule aucun bateau destiné au transport de marchandises. C'est la raison pour laquelle les bateaux d'excursions de Bruges et de Gand, par exemple, n'ont pas obtenu de dérogation spéciale, étant donné que les péniches ne peuvent pas naviguer sur les canaux étroits de ces centres de ville. La situation y est différente.

Toutefois, je me suis engagé à ce qu'une solution soit trouvée pour Dinant également. Mon administration étudie actuellement la question en vue de trouver une solution acceptable, qui permette la poursuite de l'activité économique tout en assurant une sécurité optimale aux passagers.

**M. François Bellot (MR)**. – Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, pour votre réponse. Je pense qu'il est possible de trouver des solutions, notamment quand aucun bateau de marchandises ne se trouve dans le bief, ce qui est prévisible lorsqu'il y a des écluses à proximité immédiate, en amont ou en aval, vu les signaux qu'elles peuvent émettre.

*rondvaarten in Dinant in het gedrang kunnen komen.*

*Het gaat immers zeer dikwijls om kleine schepen die op zeer onregelmatige basis maar enkele passagiers meenemen. De betrokken bedrijven kunnen onmogelijk de opgelegde personeelskosten betalen.*

*Is de staatssecretaris op de hoogte van deze problemen? Hebben andere gemeenten met hetzelfde probleem te maken? Ikzelf denk van wel, vooral Namen en Hoei.*

*Is de staatssecretaris van plan ter zake specifieke maatregelen te nemen en afwijkingen toe te staan voor de rondvaartboten op de Maas in Dinant?*

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Men heeft mij reeds gesignaleerd dat de bedrijven die rondvaarten op de Maas in Dinant organiseren, moeilijkheden ondervinden om hun personeelskosten te dragen, maar geen enkele andere gemeente heeft mij een gelijkaardige bekommernis gemeld. Deze toeristenboten zijn in hoofdzaak passagiersschepen die op binnenwateren varen.*

*Bij het opstellen van de voorschriften inzake bemanning heeft de wetgever vooral rekening gehouden met de veiligheid van de passagiers aan boord. De passagiers verwachten van de overheid dat ze hun veiligheid garandeert bij dergelijke excursies. Het varen met passagiersschepen op waterwegen die gebruikt worden door koopvaardijsschepen houdt een hoger risico in dan toeristische uitstapjes op een kleine waterweg waar geen schepen voor het vervoer van goederen aanwezig zijn. De rondvaartboten van Brugge en Gent bijvoorbeeld hebben geen speciale afwijking gekregen aangezien de binnenvaartuigen niet mogen varen op de smalle kanalen van deze stadscentra. De situatie is daar verschillend.*

*Ik heb mij er evenwel toe verbonden ook voor Dinant een oplossing te zoeken. Mijn administratie onderzoekt thans deze zaak om een aanvaardbare oplossing te vinden die de voortzetting van de economische activiteiten mogelijk maakt en de passagiers een optimale veiligheid garandeert.*

**De heer François Bellot (MR)**. – *Ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord. Ik denk dat het mogelijk is oplossingen te vinden, vooral wanneer zich geen enkel goederenschip in het riviergedeelte bevindt. Dat kan worden voorspeld als er in de onmiddellijke nabijheid stroomopwaarts of stroomafwaarts sluizen zijn, die signalen kunnen uitzenden.*

**Demande d'explications de  
M. François Bellot au secrétaire d'État à  
l'Environnement, à l'Énergie et à la  
Mobilité, et aux Réformes institutionnelles  
sur «la nouvelle réglementation relative à  
l'immatriculation des tracteurs agricoles»  
(n° 5-3714)**

**M. François Bellot (MR).** – Passons à un autre mode de transport lent...

Depuis le 1<sup>er</sup> juin 2013, une nouvelle plaque d'immatriculation est réservée aux tracteurs agricoles.

Les tracteurs utilisés pour des travaux agricoles et horticoles et dans la pisciculture et la sylviculture obtiendront une plaque d'immatriculation rouge. Cette plaque a pour but d'améliorer fortement, pour la police, les contrôleurs des douanes et accises et ceux du SPF Mobilité et Transport, le contrôle visuel des tracteurs agricoles. Elle permettra de différencier ces tracteurs de la multitude de tracteurs utilisant nos routes pour d'autres activités que des travaux agricoles et horticoles.

Ces derniers en utilisant le gasoil rouge détaxé, normalement réservé aux activités agricoles, font une concurrence tout à fait déloyale aux entreprises de transport routier. Ils obtiendront donc une plaque d'immatriculation blanche traditionnelle et ils devront utiliser du gasoil blanc. La réglementation sera également modifiée prochainement afin que ce type de véhicules soit soumis au contrôle technique annuel, comme vous l'avez annoncé, monsieur le secrétaire d'État.

Si je peux soutenir l'objectif de la réforme qui vise à la suppression de la concurrence déloyale existante à l'égard des entreprises de transport routier, l'obligation de soumettre au contrôle technique périodique tous les tracteurs agricoles utilisés à d'autres fins que des activités liées à une exploitation agricole, horticole, forestière ou piscicole pourrait entraîner quelques désagréments dans la pratique. Je pense en particulier aux collectionneurs de tracteurs agricoles amenés à sortir leur véhicule une ou deux fois sur l'année pour se rendre à des expositions ou à des exhibitions. Imposer le contrôle technique annuel à ce type de véhicules peut paraître disproportionné.

Une solution spécifique est-elle envisagée à l'égard des collectionneurs de tracteurs agricoles ?

Ces véhicules pourraient-ils bénéficier du régime plus souple prévu pour les « voitures de collection » ?

Enfin, la réglementation concernant le contrôle technique périodique n'a pas encore été modifiée. Quand cette modification sera-t-elle effective et quelles en seront les modalités ?

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – Les collectionneurs de tracteurs agricoles ou forestiers ne seront pas touchés par les nouvelles mesures en matière de contrôle technique ni par celles concernant l'utilisation du gasoil. Les tracteurs agricoles ou forestiers de plus de 25 ans

**Vraag om uitleg van  
de heer François Bellot aan de  
staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie  
en Mobiliteit, en voor Staatshervorming  
over «de nieuwe reglementering inzake de  
inschrijving van landbouwtrekkers»  
(nr. 5-3714)**

**De heer François Bellot (MR).** – Sinds 1 juni 2013 is er een nieuwe nummerplaat voor landbouwtrekkers.

*Landbouwtrekkers die worden gebruikt voor land-, tuin- en bosbouw en piscicultuur krijgen een rode nummerplaat. Dat zal de visuele controle van de landbouwtrekkers door de politie en de inspecteurs van Douane en Accijnzen en de FOD Mobiliteit en Vervoer vergemakkelijken, want die trekkers kunnen zo worden onderscheiden van de vele andere trekkers op de weg die voor andere doeleinden worden gebruikt.*

*Die laatste rijden op rode diesel, die is vrijgesteld van accijnzen en normaal uitsluitend voor landbouwdoeleinden is bestemd. Ze doen hiermee aan oneerlijke concurrentie tegenover de transportfirma's. Ze krijgen bijgevolg een gewone witte nummerplaat en moeten witte diesel gebruiken. De regelgeving zal worden aangepast zodat die voertuigen ook aan een jaarlijkse technische controle worden onderworpen.*

*Ik sta achter de doelstelling van de hervorming, die erop gericht is de bestaande oneerlijke concurrentie tegenover de transportfirma's weg te werken. De verplichte technische controle voor alle landbouwtrekkers die voor andere doeleinden worden gebruikt dan voor activiteiten inzake land-, tuin- en bosbouw en piscicultuur dreigt in de praktijk tot problemen te leiden. Ik denk bijvoorbeeld aan de verzamelaars van landbouwtrekkers die hun voertuig een of twee keer per jaar van stal halen om naar tentoonstellingen te gaan. Die voertuigen een verplichte jaarlijkse technische controle opleggen lijkt buitensporig.*

*Wordt er een specifieke oplossing overwogen voor verzamelaars van landbouwtrekkers?*

*Kunnen die voertuigen een soepeler regime genieten aangezien het om oldtimers gaat?*

*De regelgeving inzake de periodieke technische controle is nog niet aangepast. Wanneer zal dat gebeuren? Hoe zal dat concreet gebeuren?*

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – De nieuwe maatregelen inzake de technische controle en het gebruik van diesel gelden niet voor verzamelaars van land- en bosbouwtrekkers. Land- en bosbouwtrekkers van meer dan 25 jaar oud genieten het soepeler regime van de regelgeving op

pourront en effet bénéficier du régime plus souple prévu par la nouvelle réglementation sur les *oldtimers* qui a été publiée ce matin.

La nouvelle réglementation concerne les tracteurs et autres véhicules à utilisation strictement privée, à l'exclusion du déplacement domicile-travail et domicile-école. Ces tracteurs pourront donc être immatriculés avec la plaque « O » et ne seront pas soumis au contrôle technique périodique. Ils pourront par ailleurs continuer à circuler avec du diesel rouge taxé à 21 euros par kilolitre.

La nouvelle réglementation en matière de contrôle technique des tracteurs agricoles ou forestiers entrera en principe en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2014.

Notons que l'obligation ne s'applique pas aux tracteurs de moins de 3,5 tonnes, ce qui est le cas de la plupart des vieux tracteurs de collection.

**M. François Bellot (MR).** – Voici une bonne nouvelle pour ceux et celles dont c'est la passion... certes encombrante.

### **Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'expérience de l'utilisation de faux policiers et d'images comme moyens de dissuasion» (n° 5-3635)**

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Il y a peu on a annoncé dans les médias qu'une expérience venait de commencer dans laquelle là où il y a un trafic automobile difficile et dense, on installe des leurres représentant des agents de police, des policiers à moto et des faces arrière de combi de police, entre autres, de sorte que les conducteurs soient portés à diminuer leur vitesse. L'IBSR serait chargé de mesurer l'effet de cette expérience, qui devrait donner de très bons résultats si l'on en croit des essais précédents.*

*Toute disposition qui conduit à améliorer la sécurité routière mérite évidemment louanges et soutien. Cette expérience peut sembler un peu ridicule mais si elle donne des résultats positifs, il faut promouvoir cette approche.*

*On peut tout de même avoir aussi des considérations critiques, entre autres sur d'éventuels effets pervers. Par exemple si, après un certain temps, les automobilistes n'arrivent plus à faire clairement la distinction entre les vrais policiers et les policiers factices, cela pourrait parfois tourner à l'avantage de la sécurité, de l'efficacité et de la crédibilité de la police. Mais l'installation de leurres peut aussi être à l'origine de situations ridicules. Les leurres sont une invite à des actions étudiantines car ils peuvent facilement être peints ou travestis. Bref, le placement de ces leurres demande un encadrement, un contrôle et une surveillance. Nous devons dès lors nous poser la question de savoir si le jeu en vaut la chandelle.*

*Le secrétaire d'État confirme-t-il que pareille expérience commencera bientôt ? Qui en est chargé et quel en est le budget ? Le secrétaire d'État confirme-t-il que l'Institut belge pour la sécurité routière en évaluera les effets ? Selon quelles*

*de oldtimers, die vanochtend is gepubliceerd.*

*De nieuwe regelgeving geldt voor trekkers en andere voertuigen die uitsluitend voor privédoelstellingen worden gebruikt, met uitzondering van de woon-werkverplaatsingen en de woon-schoolverplaatsingen. Die trekkers moeten worden ingeschreven onder een O-nummerplaat en zijn niet onderworpen aan de periodieke technische controle. Ze kunnen overigens blijven rijden met rode diesel, waarop 21 euro per kiloliter wordt geheven.*

*De nieuwe regels inzake de technische controle voor land- en bosbouwtrekkers zal in principe op 1 januari 2014 in werking treden.*

*De verplichting geldt trouwens niet voor trekkers onder 3,5 ton, wat voor de meeste oude oldtimertrekkers het geval is.*

**De heer François Bellot (MR).** – *Dat is goed nieuws voor de liefhebbers.*

### **Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het experiment om neppolitieagenten en andere politiebeelden te gebruiken als afschrikkingsmiddel» (nr. 5-3635)**

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Onlangs berichtten de media dat er binnenkort een experiment wordt opgestart, waarbij op heikele verkeerssituaties en drukke verkeersmomenten dummy's van politieagenten, gemotoriseerde politieagenten en achterkanten van politiecombi's worden aangebracht, onder andere omdat bestuurders dan geneigd zijn hun snelheid te verminderen. Het BIVV zou instaan voor de effectmeting van het experiment, dat volgens eerdere ervaringen zeer goede resultaten zouden moeten boeken.

Elke maatregel die leidt naar meer verkeersveiligheid, verdient uiteraard alle lof en steun. Dit experiment oogt misschien wat lachwekkend, maar indien het inderdaad resulteert in positieve effecten, dan moet deze aanpak verder worden voortgezet.

Toch zijn er ook kritische beschouwingen te maken, onder andere over mogelijke ongewenste effecten. Als het bijvoorbeeld voor automobilisten na een bepaalde tijd niet meer duidelijk is of het gaat over echte politiemensen of dummy's, dan zou dat weleens in het nadeel van de veiligheid, de impact en van de geloofwaardigheid van de politie kunnen uitdraaien. De inzet van dummy's kan ook tot ridicule situaties leiden. De dummy's nodigen uit tot studentikoze acties; ze kunnen op eenvoudige wijze worden bijgekleurd of aangevuld. Kortom, de inzet van dummy's vraagt veel omkadering, toezicht en monitoring. Daarbij moeten we de vraag stellen of het op de kool wel waard is.

Bevestigt de staatssecretaris dat binnenkort zo'n experiment wordt opgestart? Wie is ervoor bevoegd en welk budget wordt ervoor vrijgemaakt? Bevestigt de staatssecretaris dat het Belgisch Instituut voor verkeersveiligheid de effecten van het

*méthodes ? Le secrétaire d'État peut-il assurer que l'expérience sera réalisée et évaluée de manière scientifique ? L'IBSR fera-t-il l'évaluation lui-même ou la sous-traitera-t-il ? Quel est le budget affecté à cette fin ? Dans quel délai sera faite l'évaluation ? Les résultats de cette évaluation seront-ils publiquement disponibles, de sorte que chacun puisse s'assurer pleinement de la qualité de l'évaluation et donc de l'expérience ? Tiendra-t-on aussi compte dans l'expérience d'éléments connexes comme la surveillance, l'entretien et le déplacement des leurres ? A-t-on consulté des résultats d'expérience à l'étranger ? Si oui, lesquelles ? Pour quelle date le secrétaire d'État pense-t-il clore l'expérience et en publier les conclusions ?*

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles.  
– La Commission permanente de la police locale évaluera sur la base d'un projet pilote l'effet d'intimidation de leurres sur le comportement routier des conducteurs. Une attention spéciale sera accordée aux zones 30 et aux abords des écoles. L'utilisation de leurres peut apporter une valeur ajoutée importante de prévention par-delà les campagnes de contrôle répressives. En outre nous devons en temps de crise économique et d'économies budgétaires faire preuve de la créativité nécessaire pour assurer la sécurité routière.

*Le projet pilote est une collaboration entre la police locale et plusieurs instances. C'est ainsi que l'institut belge pour la sécurité routière est chargé de l'appui scientifique du projet, à savoir l'organisation de la recherche, avec des mesures avant et après utilisation de leurres et des mesures en des lieux similaires sans leurres, l'exploitation des données et l'écriture du rapport présentant les résultats. La zone de police de Zaventem met à disposition son expérience opérationnelle et son expertise. La société OTM fournit les leurres. Chaque partenaire dégage le budget nécessaire.*

*Préalablement à cette collaboration, l'IBSR a réalisé une étude de la littérature sur l'utilisation et les effets des leurres dans la circulation, à savoir leur effet éventuel sur la vitesse et le comportement des conducteurs en général. Sur la base de cette recherche et des expériences partielles du réseau TISPOL (Traffic Information System POLice), l'utilisation de policiers factices et l'effet d'intimidation ont été étudiés en Europe et ailleurs. Il semble que l'installation de policiers factices produit une forte diminution de la vitesse et bien moins d'excès de vitesse. L'effet semble hélas presque totalement disparaître sitôt que l'on retire la camionnette factice.*

*L'évaluation de la probabilité d'être pris est influencée par la présence de services de police. Un leurre simule la présence physique de la police, ce qui crée un effet dissuasif analogue. L'augmentation de l'évaluation subjective du risque d'être pris en infraction accroît dès lors la sécurité routière.*

*Les résultats du projet pilote seront présentés aux coordinateurs du trafic. Les différents partenaires n'ont pas encore discuté ni de quand ni de comment ils rendront publics les résultats.*

*Dans l'intérêt de la mise en œuvre du projet pilote, nous ne pouvons attirer l'attention des médias sur ce projet. Cela pourrait influencer en effet le comportement des conducteurs.*

experiment zal evalueren? Welke methodes zullen hiervoor worden aangewend? Kan de staatssecretaris waarborgen dat het experiment op een wetenschappelijke wijze zal worden uitgevoerd en geëvalueerd? Zal het BIVV deze evaluatie zelf maken of uitbesteden? Welk budget wordt hiervoor uitgetrokken, binnen welke termijn? Zullen de evaluatieresultaten publiek beschikbaar zijn, zodat iedereen zich volop van de kwaliteit van de evaluatie en dus ook van het experiment kan vergewissen? Worden in het experiment ook de flankerende aspecten, zoals bewaking, onderhoud en verplaatsingen van de dummy's opgenomen? Worden buitenlandse onderzoeken geraadpleegd? Zo ja, welke? Wanneer denkt de staatssecretaris het experiment af te sluiten en zijn conclusies publiek te maken?

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.  
– De Vaste Commissie van de lokale politie wil op basis van een proefproject het afschrikkend effect van dummy's op het verkeersgedrag van bestuurders evalueren. Bijzondere aandacht gaat daarbij naar de zones 30 en schoolomgevingen. Het gebruik van nepfiguren kan een belangrijke preventieve meerwaarde opleveren bovenop repressieve handhavingscampagnes. Bovendien moeten we in tijden van economische crisis en budgettaire besparingen de nodige creativiteit aan de dag leggen om de verkeersveiligheid te waarborgen.

Het proefproject is een samenwerking tussen de lokale politie en verschillende instanties. Zo staat het Belgisch Instituut voor de verkeersveiligheid in voor de wetenschappelijke ondersteuning van het project, met name het opzetten van het onderzoek met voor- en nametingen en metingen op gelijkaardige locaties zonder dummy's, de verwerking van de meetgegevens en de rapportage van de bekomen resultaten. De politiezone Zaventem brengt haar operationele ervaring en expertise in. De firma OTM levert de dummy's aan. Iedere partner maakt hiervoor het nodige budget vrij.

Voorafgaand aan deze samenwerking heeft het BIVV een verkennende literatuurstudie uitgevoerd over het gebruik en de effecten van dummy's in het verkeer, met name het mogelijke effect ervan op snelheid en rijgedrag in het algemeen. Op basis van dit onderzoek en van de gedeelde ervaringen van het TISPOL-netwerk werd het gebruik van nepfiguren en het afschrikkende effect ervan nagegaan in Europa en daarbuiten. Hieruit bleek dat het inzetten van nepfiguren leidt tot een grote snelheidsvermindering en tot veel minder snelheidsovertredingen. Het effect bleek helaas ook bijna volledig te verdwijnen na het verwijderen van het nepvoertuig.

De inschatting van de pakkans wordt beïnvloed door de aanwezigheid van politiediensten. Een dummy veinst de fysieke aanwezigheid van de politie waardoor een vergelijkbaar ontradend effect ontstaat. Een hoge subjectieve pakkans verhoogt dan ook de verkeersveiligheid.

De resultaten van het proefproject zullen voorgesteld worden aan de verkeerscoördinatoren. De verschillende partners hebben nog niet besproken wanneer of hoe ze de resultaten zullen bekendmaken.

In het belang van de onderzoeksopzet mogen we er tijdens het proefproject geen media-aandacht aan geven. Dat zou immers

*À l'origine, j'étais, comme M. Anciaux très réservé envers cette expérience. Mais tout comme lui, je cherche des preuves scientifiques de l'effet des leurres. Ce n'est que sur cette base qu'in fine, je déciderai ou non d'utiliser ces leurres sur une grande échelle.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Je peux suivre le raisonnement du secrétaire d'État. Je reste quelque peu sceptique, mais reverrai ma position si le projet pilote donne des résultats tangibles.*

*Je trouve étrange qu'on place les mannequins par priorité dans les zones 30 et aux environs des écoles. Étant donné que les conducteurs sont censés rouler à vitesse réduite, ils se rendent compte plus rapidement qu'il ne s'agit que de leurres. J'aurais donc plutôt tendance à les mettre sur les autoroutes, mais je ne doute pas que l'IBSR sache bien ce qu'il convient de faire.*

**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 possibilité d'étaler sur douze mois  
la recharge des compteurs à budget»  
(n° 5-3641)**

**Mme Fauzaya Talhaoui (sp.a).** – *Dans le domaine de l'énergie, on rencontre des clients compteur à budget, des gens qui, pour une raison ou l'autre, n'arrivent plus à payer leurs factures de gaz et d'électricité. Les travailleurs sociaux qui les assistent dans la gestion de leur budget ont constaté qu'il était difficile de les persuader de faire une dépense à moyen ou à long terme qui grève leur budget.*

*S'ils ne chargent leur compteur que quand ils ont besoin d'énergie, leur budget disponible, hors frais fixes, semble moins serré durant les mois d'été, raison pour laquelle ils n'apprennent pas à surmonter leurs difficultés budgétaires. Il est difficile de leur enseigner d'étaler leurs frais sur l'ensemble de l'année, ce qui leur permettrait de mieux gérer leur budget et de passer plus facilement à un système de factures intermédiaires mensuelles.*

*Il faut donc encourager ces gens à charger leur compteur tout au long de l'année, concrètement, à verser mensuellement, également lorsque la consommation énergétique est moindre durant l'été, un douzième de leur consommation annuelle effective de gaz et d'électricité. Des simulations indiquent que c'est compatible avec le budget du client moyen.*

*Le secrétaire d'État peut-il réunir les gestionnaires de réseau et les groupements d'intérêts pour évoquer cette proposition d'étalement sur douze mois ? J'ai également posé la question à la secrétaire d'État De Block, car le Fonds pour le gaz et l'électricité est cogéré par les deux secrétaires d'État. Pourrait-on en faire une mesure réglementaire ou au moins un mécanisme de financement obligatoire ?*

*Est-il possible de consacrer des moyens fédéraux destinés aux CPAS pour la lutte contre la pauvreté énergétique à ces lissages, par exemple en octroyant un bonus pour les*

het gedrag van de bestuurders kunnen beïnvloeden.

Aanvankelijk stond ik net als collega Anciaux vrij terughoudend tegenover dit experiment. Maar net als hij kijk ik uit naar wetenschappelijk bewijs voor het effect van dummy's. Alleen op basis daarvan zal ik uiteindelijk beslissen om de dummy's al dan niet op grotere schaal in te zetten.

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Ik kan de redenering van de staatssecretaris helemaal volgen. Ook ik blijf wat sceptisch, maar als het proefproject duidelijke resultaten oplevert, zal ik mijn standpunt herzien.

Ik vind het wel wat vreemd dat de dummy's in eerste instantie in de zones 30 en de schoolomgevingen zullen worden geplaatst. Omdat de bestuurders daar hoe dan ook al trager zouden moeten rijden, hebben ze daar sneller door dat het maar dummy's zijn. Ik zou ze daarom veeleer op snelwegen inzetten, maar ik twijfel er niet aan dat het BIVV veel beter weet hoe het zoiets moet aanpakken.

**Vraag om uitleg van  
mevrouw Fauzaya Talhaoui aan de  
staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie  
en Mobiliteit, en voor Staatshervorming  
over «de mogelijkheid om budgetmeters  
gespreid over twaalf maanden op te laden»  
(nr. 5-3641)**

**Mevrouw Fauzaya Talhaoui (sp.a).** – Op de energiemarkt zijn er de zogenaamde budgetmeterklanten, mensen die om een of andere reden hun facturen voor aardgas en elektriciteit niet langer kunnen betalen. Hulpverleners die deze mensen budgetbegeleiding geven, hebben gemerkt dat deze mensen moeilijk kunnen worden overtuigd om een uitgave te doen die hun leefbudget onder druk zet en gericht is op een al dan niet verre toekomst.

Wanneer zij alleen opladen als ze energie nodig hebben, lijkt hun beschikbare budget na aftrek van de vaste kosten groter te zijn in de zomermaanden, waardoor zij niet leren met hun budgetbeperkingen om te gaan. De leercurve om hun vaste kosten evenwichtig over het hele jaar te spreiden, waardoor ze hun budgettoestand beter beheersen en gemakkelijker kunnen overstappen naar een systeem van maandelijkse tussentijdse facturen, is een hoge, moeilijke drempel.

Daarom moeten deze mensen worden gestimuleerd de opladingen het hele jaar te doen. Concreet betekent dit dat ze maandelijks ononderbroken, dus ook in de meer energiezuinige zomermaanden, een twaalfde van hun werkelijk jaarverbruik voor gas en elektriciteit betalen. Uit simulaties blijkt dat dit haalbaar is voor het budget van een gemiddelde budgetmeterklant.

Kan de staatssecretaris de netbeheerders en de belangenverenigingen samenbrengen om dit voorstel om de energieoploadingen evenredig te spreiden over de twaalf maanden van het jaar? Ik heb deze vraag ook gesteld aan staatssecretaris De Block, omdat het Fonds voor gas en elektriciteit door beide staatssecretarissen wordt beheerd. Kan dit in regelgeving of ten minste in een dwingend financieringsmechanisme worden omgezet?

*chargements estivaux ?*

*Je sais que ce domaine relève aussi des régions, mais le Fonds pour le gaz et l'électricité, les CPAS et la lutte contre la pauvreté sont des compétences fédérales. J'espère en tout cas que les autorités, en liaison avec les gestionnaires de réseau, pourront convaincre les clients en question à étaler le paiement de leurs factures et à mieux maîtriser leur consommation d'énergie.*

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles.  
– *La distribution du gaz et de l'électricité est une compétence régionale. Les règles en matière de livraison ou de paiement, entre autres les retards ou défauts de paiement, relèvent donc de la compétence des autorités régionales.*

*En outre, ces règles varient selon la région. Ainsi, des compteurs à budget ont été placés en Flandre et en Région wallonne mais pas dans la Région de Bruxelles-Capitale.*

*L'idée que les CPAS constituent une réserve durant l'été dans le but de se prémunir contre les hausses de prix pendant l'hiver est effectivement une piste concrète intéressante. Toutefois, les CPAS relèvent de la compétence de ma collègue De Block qui a déjà répondu à la demande d'explications de Mme Talhaoui. Je fais aussi remarquer que les CPAS sont relativement autonomes dans leur gestion.*

**Mme Fauzaya Talhaoui (sp.a)**. – *C'est exact, mais le secrétaire d'État est quand même aussi compétent pour le Fonds pour le gaz et l'électricité dans lequel les CPAS peuvent puiser pour définir leur politique concernant les clients compteur à budget. Lorsque les factures sont réparties sur toute l'année, le paiement durant les mois d'hiver pèse moins sur le budget de ces personnes.*

*Cette règle peut éventuellement aussi être encouragée au sein du comité interministériel. Ma question vise simplement à trouver une solution, et c'est pourquoi je l'ai adressée aux deux secrétaires d'État.*

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles.  
– *Nous essayons de répartir le paiement de cette manière pour les livraisons de mazout. Toutefois, les compteurs à budget pour le gaz et l'électricité relèvent de la compétence des CPAS, lesquels sont à leur tour une compétence de la secrétaire d'État De Block.*

*Je prendrai de toute façon contact avec elle. Si des mesures doivent être prises pour faciliter les choses au moyen du Fonds pour le gaz et l'électricité, je suis prêt à chercher une solution. Il sera difficile de trouver des moyens ou investissements complémentaires compte tenu de la crise économique, mais nous pouvons peut-être élaborer des solutions créatives pour soutenir les CPAS.*

**Mme Fauzaya Talhaoui (sp.a)**. – *Je me réjouis que le secrétaire d'État soit prêt à réfléchir à la question car le nombre des clients faisant usage d'un compteur à budget ne cesse de croître.*

Is het mogelijk om de federale middelen voor OCMW's met betrekking tot energiearmoede in te brengen in deze evenredige spreidingen, bijvoorbeeld via een bonus voor zomeropladingen voor de budgetmeterklanten?

Ik ben mij ervan bewust dat deze materie ook tot de regionale bevoegdheid behoort, maar het Fonds voor gas en elektriciteit is dat niet. De OCMW's zijn eveneens een federale aangelegenheid, net als de armoedebestrijding. Ik hoop alleszins dat de overheid, samen met de netbeheerders, de budgetmeterklanten kan overtuigen hun facturen gespreid te betalen en hun energie meer doelgericht te beheren.

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.  
– De elektriciteits- en gasdistributie is een gewestelijke bevoegdheid. De regels inzake levering of betaling, onder meer bij achterstallige betaling of wanbetaling, behoren dus tot de bevoegdheid van de gewestelijke overheden.

Bovendien variëren deze regels naargelang van het gewest. Zo zijn er budgetmeters in het Vlaams en het Waals Gewest, maar niet in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Het idee om de OCMW's tijdens de zomer een voorraad te laten aanleggen, met als doel zich te wapenen tegen de prijsstijgingen tijdens de winter, is inderdaad een interessant en concreet spoor. De OCMW's vallen echter onder de bevoegdheid van mijn collega De Block, die de vraag om uitleg hierover van mevrouw Talhaoui al heeft beantwoord. Ik doe overigens opmerken dat elk OCMW relatief autonoom zijn beheer regelt.

**Mevrouw Fauzaya Talhaoui (sp.a)**. – Dat klopt, maar de staatssecretaris is toch mede bevoegd voor het Fonds voor gas en elektriciteit, waaruit de OCMW's middelen kunnen putten om hun beleid inzake budgetmeterklanten uit te stippelen. Wanneer de facturen worden gespreid over het hele jaar, weegt de betaling in de wintermaanden minder zwaar op het budget van die mensen.

Deze maatregel kan eventueel ook worden gestimuleerd in het interministerieel comité. Mijn vraag strekt er alleen toe een oplossing te vinden en daarom heb ik ze aan beide staatssecretarissen gesteld.

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.  
– Wij proberen zo'n spreiding van de betaling te bereiken voor de stookolieleveringen. De budgetmeters voor gas en elektriciteit behoren echter tot de bevoegdheid van de OCMW's, die op hun beurt onder de bevoegdheid van staatssecretaris De Block vallen.

Ik zal hieromtrent met haar alleszins contact opnemen. Als maatregelen moeten worden genomen om dit middels het Fonds voor gas en elektriciteit te faciliteren, ben ik graag bereid mee te zoeken naar een oplossing. Bijkomende middelen of investeringen zullen moeilijk zijn, gelet op de economische crisis, maar we kunnen misschien creatieve oplossingen uitwerken om OCMW's te steunen.

**Mevrouw Fauzaya Talhaoui (sp.a)**. – Het stemt me tevreden dat de staatssecretaris bereid is hierover na te denken, want uiteindelijk wordt de groep budgetmeterklanten alsmaar groter.

**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 lutte contre les nuisances sonores  
autour de l'aéroport de Zaventem»  
(n° 5-3691)**

*M. Bart Laeremans (VB).* – Dans une lettre ouverte aux gouvernements flamand et fédéral, les quatre bourgmestres des communes du Noordrand – Vilvorde, Grimbergen, Meise et Wemmel – ont demandé, le 9 mai 2013, l'application correcte des accords de 2008 et 2010 concernant l'aéroport et le respect des cinq principes de ces accords.

*Ces cinq principes sont : la sécurité du trafic aérien est prioritaire ; la capacité de l'aéroport doit répondre à la demande de trafic dans le contrat de gestion ; la concentration des vols au-dessus de la région fortement peuplée doit être limitée ; les routes les plus courtes, donc les routes directes vers la destination, sont suivies ; les routes aériennes sont simplifiées avec autant que possible les mêmes routes par balise de destination.*

*Ces principes ne sont aujourd'hui pas respectés. Je cite quelques exemples. Les routes nocturnes vers Huldenberg, les « routes Zoulou », sont encore et toujours détournées par le Noordrand alors qu'il était très expressément prévu dans les accords concernant l'aéroport que ces routes seraient supprimées.*

*La demande expresse du gouvernement flamand de mieux disperser les routes qui, partant de la piste 25R, suivent un virage à droite, n'est toujours pas honorée.*

*On veut en outre continuer à concentrer l'utilisation des pistes. La valeur maximale de composante de vent arrière de cinq nœuds, proposée par le bureau d'étude airsight pour toutes les pistes, a déjà été augmentée à sept nœuds. On peut dès lors plus difficilement changer de piste. Cela signifie que, dans la pratique, on prend des risques vis-à-vis de la sécurité car voler avec un vent arrière est dangereux. Cela signifie également que la plupart des avions qui décollent continueront à partir de la 25R.*

*Il semble aujourd'hui qu'une nouvelle étude complémentaire relative à l'application des critères de vent serait commandée uniquement pour la piste 02/20, avec pour objectif d'utiliser à l'avenir d'autres critères de vent pour cette piste ou d'appliquer les critères autrement que pour les deux pistes 07/25. Nous risquons à nouveau ainsi une plus grande concentration sur la piste 25R et au-dessus du Noordrand.*

*Tout doit aussi être considéré dans la perspective de l'augmentation prévue du trafic aérien durant les dix à vingt ans à venir. Certaines sources prévoient une augmentation de 50% du nombre de vols.*

*1. Chacune des routes proposées, existante ou nouvelle, a-t-elle déjà fait l'objet d'une évaluation à l'aune de l'application des cinq principes précités ? Dans l'affirmative, quel était le résultat de cette évaluation ? Dans la négative, quand cette évaluation aura-t-elle lieu ?*

**Vraag om uitleg van  
de heer Bart Laeremans aan de  
staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie  
en Mobiliteit, en voor Staats hervorming  
over «de aanpak van de geluidshinder rond  
de luchthaven van Zaventem» (nr. 5-3691)**

**De heer Bart Laeremans (VB).** – In een open brief aan de Vlaamse en federale regeringen hebben de vier burgemeesters van de Noordrandgemeenten – Vilvoorde, Grimbergen, Meise en Wemmel – op 9 mei 2013 gevraagd de luchthavenakkoorden van 2008 en 2010 correct uit te voeren en de vijf principes van deze akkoorden correct na te leven.

Deze vijf principes zijn: de veiligheid van het vliegverkeer staat voorop; de luchthavencapaciteit moet beantwoorden aan de verkeersvraag binnen het beheerscontract; de concentratie van vluchten boven dichtbevolkt gebied moet worden beperkt; de kortste routes, dus de rechtstreekse routes naar de bestemming, worden gevolgd; de vliegroutes worden vereenvoudigd met zoveel mogelijk dezelfde routes per baken van bestemming.

Deze principes worden nu niet gerespecteerd. Ik geef enkele voorbeelden. De nachtelijke routes naar Huldenberg, de zogenaamde Zoeloe routes, worden nog altijd via de Noordrand omgeleid, hoewel in de luchthavenakkoorden zeer uitdrukkelijk was gestipuleerd dat deze routes zouden worden geschrappt.

De uitdrukkelijke vraag van de Vlaamse regering om de routes die vanaf baan 25R een bocht naar rechts maken, beter te spreiden, wordt nog steeds niet gehonoreerd.

Daarnaast wil men ook het baangebruik verder concentreren. De door het studie bureau airsight voor alle banen voorgestelde maximale rugwindcomponent van 5 knopen werd al opgetrokken naar 7 knopen. Daardoor kan moeilijker van baan kan worden gewisseld. Dat betekent dat er in de praktijk veiligheidsrisico's worden genomen, want vliegen met rugwind is onveilig, en dat het gros van de vertrekkende vluchten zal blijven starten op de 25R.

Nu blijkt dat er enkel en alleen voor baan 02/20 een nieuwe, bijkomende studie over de toepassing van de windcriteria zou zijn besteld, met de bedoeling voor deze baan in de toekomst andere windcriteria te gebruiken of de windcriteria anders toe te passen dan voor de beide 07/25-banen. Daardoor riskeren we opnieuw meer concentratie op baan 25R en boven de Noordrand.

Een en ander moet ook worden gezien in het perspectief van de verwachte toename van het luchtverkeer tijdens de komende tien à twintig jaar. Sommige bronnen verwachten een toename van het aantal vluchten met de helft.

1. Werd elk van de bestaande en nieuwe of voorgestelde routes reeds geëvalueerd op de toepassing van de vijf bovenvermelde principes? Zo ja, wat was het resultaat van deze evaluatie? Zo neen, wanneer komt die evaluatie er?
2. Hoe komt het dat de Zoeloe omleidingsroute via het noorden van Brussel nog steeds niet werd geschrappt? Gaat het



2. *Comment se fait-il que la route de déviation Zoulou par le nord de Bruxelles n'a toujours pas été supprimée ? S'agit-il d'un oubli ou d'un choix conscient ? Quand cette suppression aura-t-elle lieu ?*

3. *Quelles initiatives ont-elles été prises ou sont-elles prises pour mieux disperser les routes qui, partant de la piste 25R, suivent un virage à droite, et pour aller directement à destination, comme demandé par le gouvernement flamand, de manière à lutter contre la concentration au-dessus de la région densément peuplée ?*

4. *Qu'entreprend-on pour aboutir à une meilleure dispersion des nuisances au-dessus de Bruxelles également ?*

5. *Le secrétaire d'État peut-il confirmer qu'une nouvelle étude a été commandée pour élaborer d'autres critères de vent pour la piste 02/20 ou appliquer autrement les critères ? Si oui, pourquoi ? Une étude avait pourtant déjà été réalisée pour toutes les pistes y compris la 02/20. Pourquoi cette piste ferait-elle l'objet de critères de vent plus stricts que pour les pistes 25 parallèles alors qu'il existe déjà aujourd'hui des compensations au profit de la piste 20, par exemple l'interdiction de décollage depuis celle-ci d'appareils plus lourds ?*

*Quel est l'objectif précis de l'étude ? Pouvons-nous en recevoir une copie ? Qui effectue cette étude ? Pour quand doit-elle être terminée ? Quel est son coût ?*

6. *Pouvons-nous obtenir une copie des instructions du 15 mars 2012 et du 26 août 2003 ?*

7. *Où en est le projet de loi annoncé qui doit établir un cadre juridique pour l'élaboration des procédures de vol et les restrictions d'exploitation ? Ce projet est-il toujours souhaitable et concrètement réalisable au cours de la présente législature ? Un avant-projet a-t-il déjà été rédigé ?*

8. *Devons-nous en effet nous attendre, pour les dix à vingt prochaines années, à une augmentation de 50% du trafic aérien ? Cela vaut-il aussi pour Zaventem ? Que prévoient le secrétaire d'État et ses services ?*

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles. – *Je peux fournir les réponses suivantes aux questions de M. Laeremans.*

1. *L'objectif demeure d'appliquer de manière stricte les accords de 2008 et de 2010. Aucune évaluation n'est donc faite de routes, nouvelles ou proposées.*

2. *La route Zoulou de déviation le long du ring ne peut être remplacée par la nouvelle route Zoulou le long du canal que lorsque celle-ci aura été publiée, en premier lieu durant la nuit et le week-end.*

3. *L'objectif demeure d'appliquer de manière stricte les accords de 2008 et de 2010. Aucune initiative n'est donc prise à ce sujet.*

4. *L'objectif demeure d'appliquer de manière stricte les accords de 2008 et de 2010. Aucune décision n'est donc en cette matière.*

5. *À la demande de membres du groupe de travail intercabinets, une nouvelle étude a été commandée afin de garantir la sécurité de l'utilisation des pistes de l'aéroport.*

om een vergetelheid of een bewuste keuze? Wanneer staat deze schrapping alsnog te gebeuren?

3. Welke initiatieven werden of worden genomen om de routes die vanaf baan 25R een bocht naar rechts maken, beter te spreiden en rechtstreeks naar bestemming te leiden, zoals door de Vlaamse regering is gevraagd, zodat concentratie boven dichtbevolkt gebied zeker wordt tegengegaan?

4. Wat wordt er ondernomen om ook boven Brussel tot een betere spreiding van de hinder te komen?

5. Kan de staatssecretaris bevestigen dat er een nieuwe studie is besteld om voor baan 02/20 andere windcriteria uit te werken of de windcriteria anders toe te passen? Zo ja, waarom? Er was toch al een studie voor alle banen inclusief baan 02/20. Waarom zouden er voor deze baan andere, strengere windcriteria moeten gelden of zouden de windcriteria strenger moeten worden dan voor de evenwijdige 25-banen, terwijl er vandaag reeds compensaties bestaan ten gunste van baan 20, bijvoorbeeld het verbod voor zwaardere toestellen om daar nog op te stijgen.

Wat is de precieze opdracht voor de studie? Kunnen we daarvan een kopie krijgen? Wie voert de studie uit? Tegen wanneer moet ze er zijn? Wat is de kostprijs?

6. Kunnen we een kopie krijgen van de instructies van 15 maart 2012 en van 26 augustus 2003?

7. Hoever staat het met het aangekondigde wetsontwerp dat een juridisch kader moet scheppen voor de uitwerking van de vluchtprocedures en de exploitatierestricties? Is het nog steeds wenselijk en concreet te realiseren in de lopende legislatuur? Is er al een voorontwerp?

8. Moeten we de komende tien à twintig jaar inderdaad een stijging met 50% van het luchtverkeer verwachten? Geldt dat ook voor Zaventem? Wat verwachten de staatssecretaris en zijn diensten?

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Op de vragen van de heer Laeremans kan ik het volgende antwoorden.*

1. Het blijft de bedoeling de akkoorden van 2008 en 2010 strikt te implementeren. Er wordt dus geen evaluatie uitgevoerd van nieuwe of voorgestelde routes.

2. De Zoeloeomleidingsroute langs de Ring kan pas door de nieuwe Zoeloeroute langs het Kanaal worden vervangen wanneer deze is gepubliceerd, in eerste instantie tijdens de nacht en het weekend.

3. Het blijft de bedoeling de akkoorden van 2008 en 2010 strikt te implementeren. Er wordt dus geen initiatief in deze materie genomen.

4. Het blijft de bedoeling de akkoorden van 2008 en 2010 strikt te implementeren. Er wordt dus geen beslissing in deze materie genomen.

5. Op vraag van leden van de interkabinettenwerkgroep werd een nieuwe studie besteld om de veiligheid van het baangebruik op de luchthaven te waarborgen. We verwachten

*Nous attendons les résultats pour dans quelques semaines. Egis Avia réalise l'étude sur la base d'un projet établi avec la direction générale Transport aérien. Le prix s'élève à 21 545 euros, hors TVA.*

*6. Les instructions du 15 mars 2012 et du 26 août 2003 sont confidentielles et uniquement destinées à la direction générale Transport aérien, à Belgocontrol et à moi-même.*

*7. Des négociations ont lieu au sein du groupe de travail intercabinets afin d'établir aussi vite que possible un cadre juridique.*

*8. Il est difficile de prévoir l'évolution du trafic aérien ; il est même très difficile de donner des chiffres fiables, certainement dans le contexte actuel de crise. Cela vaut aussi pour Zaventem.*

**M. Bart Laeremans (VB).** – *Il est tout de même curieux que le secrétaire d'État refuse catégoriquement une évaluation alors qu'elle permettrait de vérifier que les accords sont correctement exécutés.*

*Le secrétaire d'État dit clairement que la nouvelle route Zoulou n'a pas encore été publiée mais on ne sait pas précisément quand la publication aura lieu. Je continue donc à m'interroger. En tout cas, il n'est pas normal que des vols devant emprunter la direction inverse survolent le plus longtemps possible la périphérie nord. Ce problème doit être résolu le plus vite possible.*

*Le secrétaire d'État dit s'en tenir strictement aux accords de 2008 et 2010 mais ceux-ci ne prévoyaient pas une concentration encore plus poussée des vols au-dessus de la périphérie nord. Le gouvernement flamand réclame une répartition équitable pour que la situation reste supportable pour tous. La périphérie nord est une région densément peuplée mais le secrétaire d'État ne s'en préoccupe pas. C'est curieux.*

*De même le secrétaire d'État trouve normal de réaliser une nouvelle étude distincte sur une seule piste. J'ai l'impression que l'on veut décharger encore davantage cette piste en utilisant des critères de vent supplémentaires pour accroître encore l'utilisation des pistes 25L et 25R sans la moindre raison. Le secrétaire d'État travaille en secret à une concentration plus poussée et cela inquiète.*

*L'annonce que certaines instructions sont confidentielles laisse elle aussi peu d'espoir d'une plus grande transparence. Je ne comprends pas cette confidentialité et je vais tenter de découvrir quelle en est la raison.*

*La réponse ne me satisfait nullement et je vais certainement continuer à étudier ce dossier. J'espère que l'on communiquera rapidement les résultats de l'étude qui vient d'être commandée, même s'ils ne sont connus que pendant les vacances d'été.*

*(La séance est levée à 11 h 15.)*

de resultaten over enkele weken. Egis Avia voert de studie uit op basis van een bestek dat werd opgemaakt met het directoraat-generaal Luchtvaart. De prijs bedraagt 21 545 euro, exclusief btw.

6. De instructies van 15 maart 2012 en 26 augustus 2003 zijn vertrouwelijk en enkel bedoeld voor het directoraat-generaal Luchtvaart, Belgocontrol en mezelf.

7. In de interkabinettenwerkgroep lopen er onderhandelingen om zo snel mogelijk een juridisch kader vast te stellen.

8. De evolutie van het luchtverkeer voorspellen is lastig; zeker in de huidige crisis is het zeer moeilijk om betrouwbare cijfers te geven. Dat geldt ook voor Zaventem.

**De heer Bart Laeremans (VB).** – Het is toch wel vreemd dat de staatssecretaris een evaluatie zo categorisch afwijst, terwijl ze volgens mij precies nodig is om na te gaan of de akkoorden wel juist worden uitgevoerd.

De staatssecretaris zegt duidelijk dat de nieuwe Zoeloeroute nog niet is gepubliceerd, maar het is niet duidelijk wanneer dat dan wel zal gebeuren. Ik blijf dus met grote vraagtekens zitten. Het blijft in elk geval verkeerd dat vluchten die helemaal de andere richting uit moeten, zo lang mogelijk boven de Noordrand blijven vliegen. Daar is geen enkele reden voor en dat probleem moet zo snel mogelijk worden opgelost.

De staatssecretaris zegt dat hij zich strikt houdt aan de akkoorden van 2008 en 2010, maar die akkoorden hielden niet in dat de vluchten nog meer zouden worden geconcentreerd boven de Noordrand. De Vlaamse regering vraagt een billijke spreiding, zodat het daar voor iedereen draaglijk is. De Noordrand is een dichtbevolkt gebied, maar daar heeft de staatssecretaris blijkbaar geen oren naar. Dat is zeer merkwaardig.

De staatssecretaris vindt het ook allemaal maar normaal dat er over één baan nog eens een aparte studie wordt besteld. Ik heb de indruk dat men die baan nog veel meer wil sparen met extra zware windcriteria, zodat er zoveel mogelijk en nog meer dan vandaag wordt gevlogen op de banen 25L en 25R, hoewel daar geen enkele reden voor is. De staatssecretaris werkt heimelijk aan een verdere concentratie en dat zorgt voor grote ongerustheid.

Ook de mededeling dat bepaalde instructies vertrouwelijk zijn, geeft weinig hoop op meer transparantie. Ik begrijp ook niet waarom dat zo is. Ik zal proberen de reden voor de vertrouwelijkheid te achterhalen.

Ik ben helemaal niet tevreden met het antwoord en ga zeker op dit dossier door. Ik hoop wel dat over de resultaten van de studie die besteld is, snel wordt gecommuniceerd, ook als ze pas tijdens het zomerreces bekend worden.

*(De vergadering wordt gesloten om 11.15 uur.)*