



CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

Mardi

05-03-2013

Après-midi

Dinsdag

05-03-2013

Namiddag

N-VA	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
PS	<i>Parti Socialiste</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
sp.a	<i>socialistische partij anders</i>
Ecolo-Groen!	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen!</i>
Open Vld	<i>Open Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VB	<i>Vlaams Belang</i>
cdH	<i>centre démocrate Humaniste</i>
FDF	<i>Fédéralistes démocrates francophones</i>
LDD	<i>Lijst Dedecker</i>
INDEP-ONAFH	<i>Indépendant - Onafhankelijk</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
DOC 53 0000/000	<i>Document parlementaire de la 53^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	DOC 53 0000/000	<i>Parlementair stuk van de 53^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>	QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
CRIV	<i>Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>	CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	CRABV	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
CRIV	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>	CRIV	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
PLEN	<i>Séance plénière</i>	PLEN	<i>Plenum</i>
COM	<i>Réunion de commission</i>	COM	<i>Commissievergadering</i>
MOT	<i>Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>	MOT	<i>Moties tot besluit van interpellaties (op beigeleurig papier)</i>

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
<i>Commandes :</i>	<i>Bestellingen :</i>
<i>Place de la Nation 2</i>	<i>Natieplein 2</i>
<i>1008 Bruxelles</i>	<i>1008 Brussel</i>
<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.lachambre.be</i>	<i>www.dekamer.be</i>
<i>e-mail : publications@lachambre.be</i>	<i>e-mail : publicaties@dekamer.be</i>

SOMMAIRE

- Questions jointes de 1
- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les avertisseurs de radars" (n° 15238) 1
- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les systèmes annonçant les contrôles d'alcoolémie" (n° 16275) 1
Orateurs: **Karin Temmerman**, présidente du groupe sp.a, **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles
- Question de Mme Daphné Dumery à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "la nouvelle banque de données européenne des permis de conduire" (n° 15388) 4
Orateurs: **Daphné Dumery**, **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles
- Question de Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les éthylomètres illégaux" (n° 15402) 6
Orateurs: **Karin Temmerman**, présidente du groupe sp.a, **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles
- Questions jointes de 8
- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les rémunérations semestrielles octroyées par la SNCB-Holding aux médiateurs" (n° 15550) 8
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les indemnités forfaitaires illégales perçues par les médiateurs auprès du Groupe SNCB" (n° 16348) 8
Orateurs: **Steven Vandeput**, **Tanguy Veys**,

INHOUD

- Samengevoegde vragen van 1
- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verklidders van flitscontroles" (nr. 15238) 1
- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "verklidders van alcoholcontrole" (nr. 16275) 1
Sprekers: **Karin Temmerman**, voorzitter van de sp.a-fractie, **Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming
- Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "de nieuwe Europese databank voor rijbewijzen" (nr. 15388) 4
Sprekers: **Daphné Dumery**, **Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming
- Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "illegale alcoholtesters" (nr. 15402) 6
Sprekers: **Karin Temmerman**, voorzitter van de sp.a-fractie, **Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming
- Samengevoegde vragen van 8
- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de semestriële vergoedingen toegekend door de NMBS-Holding aan de ombudsmannen" (nr. 15550) 8
- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de illegale forfaitaire vergoedingen die de ombudsmannen bij de NMBS-Groep ontvingen" (nr. 16348) 8
Sprekers: **Steven Vandeput**, **Tanguy Veys**,

Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

- | | | | |
|---|----|---|----|
| Questions jointes de | 11 | Samengevoegde vragen van | 11 |
| - M. Damien Thiéry au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le rapport d'inspection de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne sur le contrôle aérien belge" (n° 15659) | 11 | - de heer Damien Thiéry aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het inspectierapport van het European Aviation Safety Agency over de Belgische luchtverkeersleiding" (nr. 15659) | 11 |
| - Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'audit sur le contrôle aérien en Belgique" (n° 15707) | 11 | - mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de audit over de luchtverkeersleiding in België" (nr. 15707) | 12 |
| - M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'audit de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne" (n° 15783) | 11 | - de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de audit van het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart" (nr. 15783) | 12 |
| <i>Orateurs: Damien Thiéry, Thérèse Snoy et d'Oppuers, Bert Wollants, Melchior Wathelet</i> , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles | | <i>Sprekers: Damien Thiéry, Thérèse Snoy et d'Oppuers, Bert Wollants, Melchior Wathelet</i> , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming | |
| Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'intégration de l'aviation militaire dans l'aviation civile" (n° 15754) | 18 | Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de integratie van de militaire luchtvaart binnen de burgerluchtvaart" (nr. 15754) | 18 |
| <i>Orateurs: Bert Wollants, Melchior Wathelet</i> , secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles | | <i>Sprekers: Bert Wollants, Melchior Wathelet</i> , staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming | |
| Questions jointes de | 19 | Samengevoegde vragen van | 19 |
| - Mme Karine Lalieux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 16011) | 19 | - mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheid op Brussels Airport" (nr. 16011) | 19 |
| - M. Luk Van Biesen au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le transport de diamant à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 16038) | 19 | - de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het diamanttransport op Brussels Airport" (nr. 16038) | 19 |
| - M. Tanquy Veys au secrétaire d'État à | 19 | - de heer Tanquy Veys aan de staatssecretaris | 19 |

l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 16355)

Orateurs: **Karine Lalieux, Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'avis de la Commission flamande des aéroports sur la concurrence déloyale dans le secteur aéronautique" (n° 16061)

Orateurs: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la fermeture des antennes DIV de Harelbeke et de Maisières" (n° 16140)

Orateurs: **Roel Deseyn, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la décision du gouvernement danois de ne pas instaurer de taxe kilométrique pour les camions" (n° 16178)

Orateurs: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Questions jointes de
- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les subsides alloués au transport ramifié et combiné de marchandises par chemin de fer" (n° 16228)

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité,

voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheid op Brussels Airport" (nr. 16355)

Sprekers: **Karine Lalieux, Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het advies van de Vlaamse Luchthavencommissie inzake de oneerlijke concurrentie in de luchtvaartsector" (nr. 16061)

Sprekers: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de sluiting van de DIV-antennes in Harelbeke en Maisières" (nr. 16140)

Sprekers: **Roel Deseyn, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de beslissing van de Deense regering om geen kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren" (nr. 16178)

Sprekers: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Samengevoegde vragen van
- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de subsidies voor het verspreid en gecombineerd goederenvervoer per spoor" (nr. 16228)

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd

adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les subsides alloués au transport ramifié et combiné de marchandises par chemin de fer" (n° 16350)

Orateurs: **Steven Vandeput, Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le retrait d'une licence de vol" (n° 16229)

Orateurs: **Bert Wollants, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Questions jointes de
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le report de l'introduction des nouvelles amendes routières" (n° 16287)

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les problèmes informatiques liés à la perception d'amendes majorées pour les infractions au code de la route" (n° 16359)

Orateurs: **Sabien Lahaye-Battheu, Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Question de Mme Isabelle Emmery au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les véhicules en défaut d'assurance dans le cadre des nouvelles mesures en matière de sécurité routière" (n° 16307)

Orateurs: **Isabelle Emmery, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes

aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de subsidies voor het verspreid en gecombineerd goederenvervoer per spoor" (nr. 16350)

Sprekers: **Steven Vandeput, Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het intrekken van een vliegbrevet" (nr. 16229)

Sprekers: **Bert Wollants, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Samengevoegde vragen van
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het uitstel van de invoering van de nieuwe verkeersboetes" (nr. 16287)

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de informaticaproblemen bij het innen van de verhoogde verkeersboetes" (nr. 16359)

Sprekers: **Sabien Lahaye-Battheu, Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Vraag van mevrouw Isabelle Emmery aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de niet-verzekerde voertuigen in het kader van de nieuwe maatregelen inzake verkeersveiligheid" (nr. 16307)

Sprekers: **Isabelle Emmery, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en

institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les embouteillages du 4 mars 2013 et la lenteur des services d'enlèvement" (n° 16342)

Orateurs: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verkeerschaos op 4 maart 2013 en het traag op gang komen van de takelwerkzaamheden" (nr. 16342)

Sprekers: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité sur les lignes ferroviaires musées" (n° 16351)

Orateurs: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie, à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles

40

Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheid op de museumspoorlijnen" (nr. 16351)

Sprekers: **Tanguy Veys, Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming

40

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

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

du

van

MARDI 5 MARS 2013

DINSDAG 5 MAART 2013

Après-midi

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.24 uur en voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.
La séance est ouverte à 14.24 heures et présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

De **voorzitter**: Collega's, er was een probleem. Er is per vergissing doorgestuurd dat de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven een kwartier later zou beginnen. Dat ging echter niet over onze commissie, maar over de commissie voor de Sociale Zaken.

Ik denk echter dat wij, gezien onze zware agenda met eerst een subsidiariteitsadvies en vervolgens 29 vragen, kunnen beginnen met de vraag onder agendapunt 2.

Als dat is afgerond, zal het al 14 u 30 zijn en kunnen wij dan het eerste punt met betrekking tot het subsidiariteitsadvies behandelen. De collega's die erbij willen zijn, zouden tegen dan moeten zijn aangekomen.

01 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verklikkers van flitscontroles" (nr. 15238)

- mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "verklikkers van alcoholcontrole" (nr. 16275)

01 **Questions jointes de**

- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les avertisseurs de radars" (n° 15238)

- Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les systèmes annonçant les contrôles d'alcoolémie" (n° 16275)

01.01 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, in *De Standaard* van 15 januari werd melding gemaakt van de groeiende populariteit van Coyote, een legale radarverklikker. In België zouden reeds 150 000 automobilisten over een dergelijk toestel beschikken. Met de Coyote kan men andere op Coyote geabonneerde weggebruikers waarschuwen voor snelheidscontroles. Het systeem werkt heel accuraat, zegt men mij, en kan de exacte locatie van flitscontroles bepalen.

01.01 Karin Temmerman (sp.a): Le détecteur légal de radars Coyote récolte un succès grandissant. Plutôt que d'adapter leur style de conduite, ses utilisateurs cherchent à éviter les amendes. Ces détecteurs sont interdits en Allemagne et, en France, ils ne peuvent signaler l'emplacement exact des radars.

In België worden sommige snelheidscontroles van de federale en de lokale politie aangekondigd via diverse media. Men wil daarmee

vooral een gedragsverandering bij de automobilisten bereiken. Het op voorhand openbaar maken van snelheidscontroles draagt bij tot de bewustwording bij de weggebruiker dat hij op zijn snelheid moet letten, moet correct rijgedrag bevorderen en zo zorgen voor meer verkeersveiligheid.

Die aankondigingen zijn kortom helemaal niet bedoeld om te beboeten, zij zijn bedoeld om een gedragsverandering teweeg te brengen. Verklidders van verkeerscontroles zoals Coyote, passen, mijns inziens, echter niet in deze redenering. De gebruikers van dergelijke toestellen hebben niet de intentie hun rijgedrag aan te passen, wel boetes te vermijden.

In Duitsland, mijnheer de staatssecretaris, zijn dergelijke verklidders verboden. In Frankrijk niet, maar daar mogen zij enkel de zone van de controle aangeven, niet de exacte locatie, wat toch weer een voordeel is voor de verkeersveiligheid.

Graag krijg ik antwoord op volgende vragen.

Is de aanpassing van het Coyote-systeem naar het Franse model technisch en praktisch mogelijk voor België?

Bent u van plan het voorbeeld van de Franse overheid te volgen?

01.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Temmerman, net zoals het niet verboden is via radio, gsm of andere middelen flitspaallocaties kenbaar te maken, is het aangeven van locaties van vaste camera's en mobiele flitspalen door een toestel van het type Coyote of andere of zelfs door een gps-toestel niet verboden.

Artikel 62bis van de Wegverkeerswet verbiedt enkel de radardetectoren, zijnde toestellen die actief naar een flitspaal speuren en, indien nodig, de bestuurder verwittigen.

De genoemde toestellen speuren immers niet actief radars op. Zij delen de bestuurder enkel mee, door de uitbouw van een databank waarmee de gebruikers verbonden kunnen zijn en zodoende informatie kunnen uitwisselen, dat er een flitspaal staat. Het gebruik van een dergelijk systeem kan evenwel nooit helemaal zeker zijn dat alle, mobiele of vaste radars in de software zijn opgenomen.

In Duitsland zouden stemmen opgaan om omwille van preventieve redenen systemen zoals Coyote toe te laten.

Voor het technisch-praktische onderdeel veronderstel ik dat het aanpassen van het systeem aan het Franse systeem, waar met zones in plaats van met exacte locaties wordt gewerkt, haalbaar is. Het Franse systeem komt, mijns inziens, toch min of meer op hetzelfde neer, namelijk bestuurders doen beseffen dat zij met hun voertuig de snelheidslimieten moeten respecteren en trager doen rijden, vooral in de gevaarlijke zones.

01.03 **Karin Temmerman** (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor uw antwoord.

Mijn vraag was juist of het niet beter is om het Franse systeem na te

Une adaptation du système Coyote belge au système français est-elle techniquement et pratiquement envisageable? Le secrétaire d'État suivra-t-il l'exemple donné par les autorités françaises?

01.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: L'affichage de l'emplacement des radars fixes et des caméras mobiles comme fait Coyote n'est pas interdit. La loi n'interdit que les appareils qui détectent activement des radars et qui avertissent le conducteur. Les appareils de Coyote fonctionnent sur la base d'une banque de données par le biais de laquelle les utilisateurs peuvent échanger des informations sur la localisation des radars. Les utilisateurs n'ont néanmoins aucune garantie que tous les radars soient enregistrés dans le logiciel. En Allemagne, on serait enclin à permettre des systèmes comme Coyote pour des raisons préventives. Il est techniquement faisable d'adapter le dispositif Coyote au système français qui fonctionne sur la base de zones.

01.03 **Karin Temmerman** (sp.a): Le système français est meilleur parce que, comme le lieu précis n'est pas connu, les utilisateurs

volgen? Dan kent men niet de exacte plaats, maar bestrijkt men een gebied. Neem nu de schoolomgeving: dat is niet alleen de plaats zelf, maar de hele omgeving. U zegt dat het in Duitsland momenteel verboden is, maar dat het omwille van het preventieve aspect toch zou worden toegelaten. Kunt u enige uitleg geven over wat men onder "preventief" verstaat?

01.04 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Ik zou dat moeten nakijken. In Duitsland is er ter zake niets in de wetgeving opgenomen: het wordt verboden noch toegelaten en blijft dus onzeker.

adapteront leur vitesse dans la zone tout entière. En quoi consiste l'aspect préventif du système, d'après ses partisans en Allemagne?

01.04 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: En Allemagne, le système n'est pas interdit par la loi ni autorisé. La confusion règne donc pour le moment.

01.05 **Karin Temmerman** (sp.a): Ik meende dat het in Duitsland verboden was, maar uiteraard kan ik mij vergissen.

01.06 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Bij ons is niet in iets voorzien, wat dat betreft. Radardetectoren zijn verboden. In Frankrijk is er een groot debat geweest en bleef het toegelaten. Ik kan u verzekeren dat in Frankrijk vaak de precieze plaats van de radar wordt meegedeeld door systemen als Coyote en Wikango. Het is denkbaar om bij het betreden van de zone te verwittigen. Er is echter ook trajectcontrole, waarbij men wordt geflitst bij het begin van een zone. Op dit ogenblik hebben wij echter geen trajectcontroleflitsers in België.

01.06 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Chez nous, les détecteurs de radars sont interdits. La question a été l'objet d'un grand débat en France mais il est toujours permis de signaler aussi un emplacement précis. La France recourt toutefois également au système de contrôle de trajet, dans le cadre duquel un avertissement est évidemment prévu à l'entrée de la zone concernée.

01.07 **Karin Temmerman** (sp.a): Toch wel. In Gent is er één.

01.08 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Eén in Gent en één in Cointe. Die twee.

01.09 **Karin Temmerman** (sp.a): In Gent werkt dat zeer goed.

01.10 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Wanneer u in Cointe komt, wordt dat ook gesignaleerd als trajectcontrole. Van Gent weet ik dat niet. De gebruikers van Coyote in de zaal weten dat misschien. Ik heb al gezien dat een nieuwe functie op Coyote het verwijzen naar trajectcontrole is.

01.10 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Actuellement, des contrôles de trajet ne sont réalisés qu'à deux endroits en Belgique. Là aussi, les Coyote fournissent un avertissement.

01.11 **Karin Temmerman** (sp.a): Het grote verschil met trajectcontrole is het gebied dat men bestrijkt. Men komt binnen en de snelheid wordt opnieuw gemeten op het einde. Als men zich binnen het gebied niet aan de snelheid houdt, krijgt men een boete.

01.12 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Of men houdt een pauze binnen het gebied, om iets te drinken of zo.

01.13 **Karin Temmerman** (sp.a): Meestal is dat een autostrade en dan gaat dat moeilijk. Ik heb straks nog een vraag over ongeveer hetzelfde onderwerp.

01.14 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Ik zal u meer informatie

01.14 **Melchior Wathelet**,

bezorgen over Duitsland. Ik ben er zelf niet zeker van. Ik dacht dat het in Duitsland was toegelaten omdat er in niets was voorzien, maar ik meen dat zij nu bezig waren met het uitwerken van een specifieke reglementering hiervoor.

secrétaire d'État: Je vous fournirai d'autres renseignements sur l'Allemagne car je ne suis pas absolument sûr de mes informations.

De **voorzitter**: Mevrouw Temmerman, het tweede deel van uw vraag wordt behandeld na agendapunt 23.

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

*De behandeling van de vragen en interpellaties wordt geschorst van 14.29 uur tot 14.38 uur.
Le développement des questions et interpellations est suspendu de 14.29 heures à 14.38 heures.*

De **voorzitter**: Vragen nrs. 15337, 15338 en 15339 van de heer Geerts, die vandaag verhinderd is, worden omgezet in schriftelijke vragen.

02 **Vraag van mevrouw Daphné Dumery aan de vice-eersteminister en minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen over "de nieuwe Europese databank voor rijbewijzen" (nr. 15388)**

02 **Question de Mme Daphné Dumery à la vice-première ministre et ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances sur "la nouvelle banque de données européenne des permis de conduire" (n° 15388)**

02.01 **Daphné Dumery** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, recent verscheen een en ander in de pers over de nieuwe Europese rijbewijzen, die België jammer genoeg nog niet kan afleveren.

02.01 **Daphné Dumery** (N-VA): La nouvelle directive européenne instaurant les nouveaux permis de conduire européens tend par ailleurs à mettre en place une banque de données européenne des permis de conduire.

Wat echter niet werd besproken, maar wel deel uitmaakt van diezelfde richtlijn, is de oprichting van een Europese databank voor rijbewijzen. Deze databank zal ervoor zorgen dat indien het recht tot sturen van een inwoner van de Europese Unie is vervallen, zulks gekend zou zijn in alle lidstaten.

Quel est l'état d'avancement de cette banque de données en Belgique? Quand deviendra-t-elle opérationnelle? Sera-t-elle connectée à la banque-carrefour des permis de conduire du SPF Justice et du SPF Mobilité? Qu'en est-il du coût de l'instauration de cette banque de données sur l'ensemble du territoire de l'Union européenne et à combien se montera la contribution belge? Des entreprises belges sont-elles associées au développement de cette banque de données? Quels services publics y sont associés?

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb de volgende vragen.

Hoever staat ons land met de invoering van deze databank?

Wanneer zal deze databank operationeel zijn wat betreft de Belgische rijbewijzen?

Zal deze databank worden gekoppeld aan de Kruispuntbank van de rijbewijzen van de FOD Justitie en de FOD Mobiliteit?

Wanneer zal deze databank operationeel zijn wat betreft de gegevens komende uit de andere lidstaten?

Wat is de kostprijs voor de invoering van dat systeem op het hele Europese grondgebied? Welk deel van die kosten zal door ons land worden gedragen?

Zijn er Belgische bedrijven betrokken bij de ontwikkeling van deze databank? Indien ja, welke en bij welk onderdeel zijn zij betrokken?

Welke Belgische overheidsdiensten zijn betrokken bij de uitbouw van het Belgisch luik? Hoe verloopt de samenwerking tussen deze diensten?

02.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Dumery, de uitwisseling van gegevens over Belgische rijbewijzen met de Europese databank zal gebeuren via EUCARIS.

De Belgische Kruispuntbank van de rijbewijzen werd opgericht door de wet van 14 april 2011 en uitgevoerd door een KB van 21 november 2011. Deze databank is operationeel inzake alle gegevens met betrekking tot het Belgisch rijbewijs, zoals categorieën, identiteit, medische geschiktheid, professionele bekwaamheid enzovoort.

De verbinding via EUCARIS zal dit jaar operationeel zijn. De gegevensuitwisseling op EU-vlak zal alleen gebeuren met de Kruispuntbank van de rijbewijzen van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Er zal geen koppeling zijn met de gegevens van de FOD Justitie. Gegevens in de databank van de FOD Mobiliteit en Vervoer, bijvoorbeeld over verval van het recht tot sturen, zullen van de FOD Justitie moeten komen. Deze gegevensuitwisseling is nu nog een knelpunt.

Wat de planning betreft, had de Europese Commissie benadrukt in januari 2013 te kunnen beginnen. De FOD Mobiliteit en Vervoer ontvangt, net als alle andere lidstaten, nog deze week elektronische documenten over testversies voor de toepassing. Men kan dus toegeven dat de toepassing zich nog in ontwikkeling bevindt.

Wij hebben per definitie geen kennis van een EU-begroting ter zake. De Europese Commissie bezorgt de lidstaten een toepassing, met name Hesper. De kost zal zich dan beperken tot onze deelname aan het EUCARIS-systeem, evenveel voor gegevens over voertuigen als voor gegevens over rijbewijzen. De laatste jaarlijkse factuur ontvangen door de Belgische Staat dateert van 2011 en heeft als precies bedrag 17 464 euro. Onze verbinding met EUCARIS en Hesper wordt door de interne ICT-dienst van de FOD Mobiliteit en Vervoer uitgevoerd.

Voor de gegevensuitwisseling zijn de FOD Mobiliteit en Vervoer en de FOD Justitie inderdaad nauw betrokken. Er dient vooral te worden gezocht naar de beste manier waarop de gegevens met betrekking tot het verval van het recht tot sturen op een kwalitatieve en betrouwbare manier kunnen worden uitgewisseld met de databank rijbewijzen. Een nauwe samenwerking tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer en de FOD Justitie is onontbeerlijk om de optimale gegevensuitwisseling en de voeding van de databank te verwezenlijken. Wij zorgen ervoor.

02.03 **Daphné Dumery** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het antwoord.

Ik verneem dat er vooruitgang is in het dossier en dat u erkent dat er een knelpunt is met Justitie. Dit knelpunt is er ook bij ons in België. Wij hebben daarover al eens vragen gesteld.

02.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: L'échange de données concernant les permis de conduire belges avec la banque de données européenne via EUCARIS sera opérationnel cette année encore. Cet échange ne s'effectuera qu'avec la banque de données des permis de conduire du SPF Mobilité et Transports, et non avec les données du SPF Justice. L'échange avec les données de ce SPF demeure une pierre d'achoppement.

La Commission européenne souhaitait démarrer le projet en janvier 2013. Comme dans les autres États membres, le SPF Mobilité et Transports recevra cette semaine encore des documents concernant les versions de test de l'application Hesper, qui est donc encore en développement.

Je n'ai pas connaissance d'un budget de l'Union européenne en la matière. Le coût pour la Belgique se limitera à notre participation au système EUCARIS. La dernière facture annuelle date de 2011 et s'élevait à 17 464 euros. Notre connexion avec EUCARIS et Hesper sera assurée par le service TIC interne du SPF Mobilité et Transports.

Le SPF Mobilité et Transports et le SPF Justice sont, en effet, étroitement associés à l'échange de données. Les cas de déchéance du droit de conduire, principalement, doivent faire l'objet d'un échange d'informations efficace et fiable avec la banque de données des permis de conduire. Nous veillerons à ce qu'une collaboration étroite soit entretenue entre ces deux SPF.

02.03 **Daphné Dumery** (N-VA): J'espère que le problème qui se pose au niveau de la Justice sera bientôt résolu de sorte que les informations puissent être échangées aisément.

Dit wordt natuurlijk uitgebreid naar heel de Unie en als er een rijbewijs wordt ingetrokken in Frankrijk dan zouden wij dit hier ook moeten weten. Via deze databank zou dit worden geregistreerd, maar ook Justitie zou hiervan op de hoogte moeten worden gesteld.

Ik hoop dat wij binnenkort het knelpunt met Justitie opgelost zien en dat die gegevensdoorstroming vlot mag verlopen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "illegale alcoholtesters" (nr. 15402)

03 Question de Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les éthylomètres illégaux" (n° 15402)

03.01 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, de politierechtbank in Nijvel heeft in januari een man vrijgesproken die nochtans positief testte bij een alcoholcontrole. De man bleek 1,08 promille alcohol in het bloed te hebben. Men heeft hem toch vrijgesproken omdat de gebruikte alcoholtester van het type Dräger illegaal zou zijn. Zo heeft de rechtbank van Nijvel geoordeeld.

Tijdens de plenaire vergadering van 24 januari werd dit onderwerp aangekaart door collega Laurent Devin. U hebt toen een duidelijk antwoord gegeven waarbij u onder andere wees op de complexiteit van de wetgeving. U stelde ook dat de procedures ondertussen aangepast zijn waardoor het probleem van niet-publicatie zich vanaf 31 december 2012 niet meer kon stellen, enkel nog voor de gevallen van voor die datum.

Ik heb dan ook enkele vragen voor u.

Werden ondertussen nog negatieve beslissingen genomen door de politierechters op dezelfde gronden?

Maken de Belgische politiediensten eveneens gebruik van andere types alcoholtesters? Zij die gehomologeerd?

Werden de modelgoedkeuringen gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*?

Kunnen zich nog steeds juridische obstakels voordoen bij andere alcoholtesters?

03.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Temmerman, alles heeft te maken met het feit dat onder de reglementering van 1991 de goedgekeurde ademtoestellen in het *Belgisch Staatsblad* moesten worden gepubliceerd en de goedgekeurde analysetoestellen niet moest worden gepubliceerd.

De reglementering van 1991 werd ondertussen vervangen door de reglementering van 2007, die, enerzijds, de publicatie voor alle

03.01 Karin Temmerman (sp.a): En janvier dernier, le tribunal de police de Nivelles a acquitté un homme pourtant contrôlé positif au test d'alcoolémie. Son alcoolémie était de 1,08 pour mille. Malgré cela, il a été acquitté soi-disant en raison du caractère illégal de l'éthylotest de marque Dräger utilisé.

Lors de la séance plénière du 24 janvier, le ministre a souligné la complexité de la législation et a précisé que les procédures avaient été modifiées entre-temps, rendant impossible tout problème de non-publication depuis le 31 décembre 2012.

Des juges de police ont-ils statué dans le même sens dans d'autres affaires pour les mêmes raisons? Les services de police belges utilisent-ils également d'autres types d'éthylotests? Dans l'affirmative, ont-ils été homologués et publiés au *Moniteur belge*? L'usage d'éthylotests peut-il toujours se heurter à des obstacles de nature juridique?

03.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Les problèmes ont commencé avec la loi de 1991, qui disposait que seuls les appareils de test de l'haleine agréés devaient être publiés au *Moniteur belge*, les appareils d'analyse de l'haleine ne devant

toestellen voorschrijft, maar, anderzijds, de geldigheid van de goedkeuring van toestellen van vóór 2007 bevestigt.

Bijgevolg gaat het probleem niet over de homologatie van de toestellen. De Dräger 7410Plus is immers wel degelijk goedgekeurd. Het probleem gaat over de mogelijke juridische gevolgen van de niet-publicatie van een ademanalysetoestel dat ook als ademtoestel kan worden gebruikt.

De FOD Economie heeft destijds geoordeeld dat de publicatie niet nodig was, wat ook onze interpretatie is.

De politierechtbank van Nijvel is echter van oordeel dat de beklagde moet worden vrijgesproken, omdat het betreffende toestel als ademtoestel niet in het *Belgisch Staatsblad* werd gepubliceerd. Nochtans is het resultaat van de ademanalyse dat met datzelfde toestel wordt vastgesteld, volledig rechtsgeldig om iemand te veroordelen.

Het parket van Nijvel heeft tegen deze uitspraak reeds beroep aangetekend. Vorige vrijspraken door de politierechtbank van Nijvel in verband met hetzelfde toestel werden in beroep zelfs telkens herzien.

Wij zullen bijgevolg moeten bekijken hoe de zaak in kwestie in beroep zal worden behandeld. Ik ga er echter van uit dat onze interpretatie zal worden bevestigd, zoals ze ook door alle politierechtbanken, behalve de politierechtbank van Nijvel, wordt bevestigd en zoals ze ook telkenmale na een dergelijke beslissing van de politierechtbank van Nijvel door de procedure in beroep wordt bevestigd.

Ondertussen is ingevolge de aanpassing van de software van de toestellen een nieuwe structuur ingegeven en op 19 mei 2011 in het *Belgisch Staatsblad* gepubliceerd. Bijgevolg rijst het probleem alleszins niet voor alcoholcontroles die na voornoemde datum werden uitgevoerd.

pas l'être. Dans l'intervalle, cette réglementation a été remplacée par celle de 2007 qui impose la publication au *Moniteur* de tous les appareils tout en confirmant la validité des agréments antérieurs à 2007.

Le problème ne concerne dès lors pas l'homologation des appareils. Il ne fait aucun doute que le Dräger 7410Plus a été agréé. Le problème qui se pose concerne les conséquences juridiques éventuelles de la non-publication d'un appareil d'analyse de l'haleine pouvant également être utilisé comme appareil de test de l'haleine.

Le SPF Économie avait en son temps estimé que la publication n'était pas nécessaire et nous faisons nôtre cette interprétation. Le tribunal de police de Nivelles est d'un autre avis. Pourtant, le résultat de l'analyse de l'haleine pratiquée à l'aide du même appareil est tout à fait valide en droit et peut mener à la condamnation du conducteur dont l'haleine a été analysée. Le parquet de Nivelles a interjeté appel contre ce jugement. De précédents acquittements prononcés par le tribunal de police de Nivelles en lien avec ce même appareil ont toujours été réformés en degré d'appel. Nous devons attendre le résultat de cet appel, même si je pense que notre interprétation sera une nouvelle fois confirmée.

Entre-temps, la modification du logiciel des appareils a entraîné une nouvelle publication au *Moniteur belge* et ce problème ne peut plus se poser depuis la date de la publication, le 19 mai 2011.

03.03 **Karin Temmerman** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

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

04 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Steven Vandeput aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de semestriële vergoedingen toegekend door de NMBS-Holding aan de ombudsmannen" (nr. 15550)

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de illegale forfaitaire vergoedingen die de ombudsmannen bij de NMBS-Groep ontvingen" (nr. 16348)

04 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les rémunérations semestrielles octroyées par la SNCB-Holding aux médiateurs" (n° 15550)

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les indemnités forfaitaires illégales perçues par les médiateurs auprès du Groupe SNCB" (n° 16348)

04.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, de NMBS-Holding zou volgens *L'Écho* van 8 januari 2013 jarenlang een illegale extravergoeding hebben toegekend aan de twee ombudsmannen. Het zou in totaal gaan over 114 034 euro. De vergoedingen zijn, in het kader van een overeenkomst, volledig ten laste van de federale Staat.

Volgens een brief van toenmalig directeur-generaal Personeelszaken, Tony Van den Berghen, van sp.a-signatuur, en gedelegeerd bestuurder, Jannie Haek, ook van sp.a-signatuur, van 19 januari 2009 werd er vanaf 1 juli 2003 een semestriële vergoeding van 4 948 euro toegekend aan de ombudsmannen. Vanaf 2007 werd de vergoeding verhoogd naar 6 197,50 euro. Volgens sommigen zou die verhoging hebben gediend om de heer Herman, van sp.a-signatuur, het mislopen van de functie van directeur-generaal Reizigers bij de NMBS-operator te compenseren. Uiteindelijk ging die functie naar iemand anders van sp.a-signatuur.

De vergoedingen werden toegekend tot 1 december 2012; toen de ombudsmannen verhuisden van de loonlijst van de NMBS-Holding naar die van de FOD Mobiliteit, die onder uw bevoegdheid valt.

Volgens een advies van 14 november 2011 van de Inspectie van Financiën zijn de vergoedingen niet conform het KB van 9 oktober 1992 betreffende de dienst Ombudsman in sommige overheidsbedrijven. Artikel 6 van dat KB bepaalt de toelagen die worden toegekend aan de ombudsmannen, maar de toelagen die werden toegekend door de NMBS-Holding, lagen een stuk hoger. De inspecteurs schrijven in hun verslag – ik citeer: "De onafhankelijkheid strookt geenszins met de betaling door de NMBS-Holding van complementaire bedragen ten gunste van de ombudsmannen".

Daarop meldde toenmalig staatssecretaris van Mobiliteit, de heer Schoupe, in een brief van 18 november 2011 aan de heren Haeck en Fontinoy, de vriend van huidig minister Reynders, dat de vergoedingen onwettig waren. Hij vroeg dan ook een nieuwe overeenkomst te tekenen waarin de bepaling dat de Staat de betreffende vergoeding ten laste neemt, is weggelaten.

Volgens de heer Herman gaat het hier om een persoonlijke afrekening. Hij kreeg inmiddels ook het bericht dat hij op 1 mei

04.01 Steven Vandeput (N-VA): Selon *L'Écho*, la SNCB-Holding aurait accordé pendant des années une indemnité semestrielle illégale aux deux médiateurs, pour un montant total de plus de 114 034 euros, entièrement à charge de l'État fédéral. Ces indemnités ont été accordées jusqu'au 1^{er} décembre 2012, date à laquelle les médiateurs ont été rattachés au payroll du SPF Mobilité. Un avis de novembre 2011 de l'Inspection des Finances indique que les indemnités n'étaient pas conformes à l'arrêté royal relatif au service de médiation dans certaines entreprises publiques autonomes. M. Schoupe, alors secrétaire d'État à la Mobilité, a donc demandé de conclure une nouvelle convention, expurgée de la disposition prévoyant la prise en charge de cette indemnité par l'État fédéral.

La SNCB a-t-elle récupéré ou non auprès des médiateurs les indemnités payées indûment? Le secrétaire d'État les a-t-il à son tour récupérées auprès de la SNCB-Holding? Peut-il commenter ce dossier et préciser quelles mesures sont prises vis-à-vis des responsables?

opnieuw een examen zou moeten afleggen als hij zijn functie van ombudsman wenst te behouden.

Mijnheer de staatssecretaris, aangezien er kennelijk vergoedingen toegekend werden die niet wettelijk zijn, heeft de NMBS de ontorechte vergoedingen teruggevorderd van de ombudsmannen? Zo neen, waarom niet?

Hebt u als vertegenwoordiger van de Staat op uw beurt de ontorechte vergoedingen teruggevorderd van NMBS Holding? Indien niet, waarom niet?

Welke maatregelen neemt u tegen de verantwoordelijken?

04.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, de context werd voldoende duidelijk geschetst door collega Vandeput.

Toen ik uw collega, minister Labille, van PS-signatuur, interpelleerde over het feit dat de NMBS-Holding gedurende jaren vergoedingen heeft uitbetaald, waarvan de Inspectie van Financiën oordeelde dat ze illegaal waren, antwoordde hij het volgende. "Ik vestig uw aandacht erop dat de ombudsdienst rechtstreeks van de staatssecretaris voor Mobiliteit afhangt en dus niet binnen mijn bevoegdheden valt".

Dat klopt sinds de heer Herman door uw diensten tewerkgesteld is, maar zolang dat niet het geval was, kwamen de fondsen voor de uitbetaling van die onkostenvergoedingen van de NMBS. Dus maakt minister Labille zich er te gemakkelijk van af. Ik vermoed dat wij vandaag zullen vernemen wat de NMBS-Holding ter zake zal doen om die bedragen terug te vorderen, tenzij u zegt dat de door de NMBS uitbetaalde gelden een zaak van uw collega Labille zijn. Zo kunnen we bezig blijven. Wij moeten onze taak hier vervullen, dus dat zal mij er niet van weerhouden u te ondervragen.

Ofwel zijn de onkostenvergoedingen legaal, maar wat dan met het standpunt van de Inspectie van Financiën. Of de ombudsmannen destijds ressorteerden onder de NMBS-Holding of onder de FOD Mobiliteit doet niet ter zake. Het koninklijk besluit van 9 oktober 1992 ter zake is duidelijk, evenals het standpunt van uw voorganger, de heer Schouppe. Ik ben verwonderd dat tot op heden geen bedragen werden teruggevorderd noch spontaan terugbetaald.

Mijnheer de staatssecretaris, waarom was er, zolang de heer Herman onder de NMBS-Holding viel, geen nieuwe overeenkomst opgesteld inzake de ombudswerking binnen de NMBS-Groep, zowel voor hem als voor Jean-Marc Jeanfils?

Waarom werden de onkostenvergoedingen niet stopgezet en de ontorecht betaalde bedragen teruggevorderd of hebben de betrokkenen ze niet spontaan terugbetaald, zolang zij onder de NMBS-Holding vielen?

04.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet: De ombudsdienst is de voorbije jaren hervormd. De basis voor de hervorming werd gelegd in de wet houdende diverse bepalingen van 28 april 2010.

Artikel 17, § 3, van die wet bepaalt – ik citeer: "De Koning legt het administratieve en geldelijke statuut van de ombudsmannen vast".

04.02 Tanguy Veys (VB): Pourquoi un nouveau contrat n'a-t-il pas été établi pour MM. Herman et Jeanfils pour régler le fonctionnement du service de médiation du Groupe SNCB? Pour quelle raison, aussi longtemps que ces activités relevaient de la SNCB, le paiement d'indemnités de frais n'a-t-il pas été interrompu et les sommes indûment perçues récupérées ou remboursées?

04.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Le service de médiation a été réformé au cours des dernières années. Plusieurs arrêtés royaux règlent le statut administratif et pécuniaire des

Het koninklijk besluit van 23 februari 2011 bepaalt de nadere regels voor de werking van de ombudsdienst tijdens de overgangperiode, bedoeld in artikel 18 van voornoemde wet. Artikel 3 van het koninklijk besluit bepaalt dat gedurende de overgangperiode, bedoeld in artikel 18 van de wet, de aangestelde ombudsmannen hun wedde, vastgesteld bij koninklijk besluit van 9 oktober 1992, bewaren.

Ten slotte, is er het koninklijk besluit van 24 oktober 2012 inzake de ombudsdienst voor treinreizigers. De thans opgestarte procedure om twee ombudsmannen aan te stellen voor een periode van 6 jaar, zal de hervorming voltooien.

Met uitvoering van artikel 9 van het koninklijk besluit van 23 februari 2011 sloten de Staat en NMBS-Holding een overeenkomst af, ondertekend op 2 maart 2012, over de terbeschikkingstelling van kantoren tijdens de overgangperiode en over de terugbetaling van de uitgaven van NMBS-Holding voor haar personeelsleden die de ombudsmannen ondersteunen.

Rekening houdend met het advies van 14 november 2011 van de Inspectie van Financiën, op vraag van de vorige staatssecretaris voor Mobiliteit, nam de Staat de bijkomende vergoeding van de ombudsmannen niet op in de overeenkomst. Het advies spreekt zich niet uit over de eventuele onregelmatigheid van de vergoeding, maar zegt dat de terugbetaling door de Staat aan NMBS-Holding geen wettelijke basis heeft. De FOD Mobiliteit betaalt NMBS-Holding nooit voor de bijkomende vergoeding, en kan dus ook geen terugvordering eisen.

Sinds 1 december 2012 zijn de twee ombudsmannen volledig en rechtstreeks ten laste van de FOD Mobiliteit. Zij worden, zoals bepaald in artikel 7 van het koninklijk besluit van 24 oktober 2012, bezoldigd in de weddenschaal die is vastgelegd in artikel 7 van het koninklijk besluit van 9 oktober 1992. Er worden hen geen bijkomende vergoedingen uitbetaald.

Wat de terugvordering van de door NMBS-Holding uitbetaalde bedragen betreft, verwijst ik u naar de voogdijminister voor de NMBS.

04.04 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Het is al goed dat er vandaag geen extra vergoedingen meer zijn.

Ik vind uw verwijzig naar uw collega Labille met betrekking tot vergoedingen die bij de NMBS-Holding zijn betaald, eigenlijk te min, te meer omdat wie dan ook de ombudsmannen tewerkstelde of extra vergoedingen gaf, het was een bevoegdheid van de staatssecretaris van Mobiliteit. In die bevoegdheid zit ook de garantie dat ombudsmannen onafhankelijk zijn. Hoe kunnen ze anders op een onafhankelijke manier in de spoorwegbedrijven opereren? Als zij dan voor extra's afhankelijk zijn van een van de spoorwegbedrijven, dan is er essentieel een probleem met de onafhankelijkheid van de ombudsman.

Mijnheer de staatssecretaris, ik wil er bij u op aandringen dat u met de heer Labille spreekt en hem vraagt wat hij zal ondernemen. Het gaat over veel geld: 114 00 euro over een paar jaar is redelijk wat geld.

médiateurs et ont par ailleurs prévu des règles plus strictes pour le fonctionnement du service de médiation pendant la période transitoire.

Dans ce cadre, l'État et la SNCB-Holding ont conclu un accord le 2 mars 2012 en ce qui concerne la mise à disposition de bureaux lors de la période transitoire, et le remboursement des dépenses de la SNCB-Holding pour les membres du personnel qui assistent les médiateurs.

À la suite de l'avis du 14 novembre 2011 de l'Inspection des Finances, l'État n'a pas fait figurer la rémunération complémentaire des médiateurs dans cet accord. Le SPF Mobilité ne paie jamais la SNCB-Holding pour cette rémunération complémentaire et nous ne pouvons dès lors exiger une quelconque récupération.

Depuis le 1^{er} décembre 2012, les deux médiateurs sont entièrement et directement à charge du SPF Mobilité et sont payés selon l'échelle barémique légale, sans rémunération supplémentaire.

Pour la récupération des sommes payées par la SNCB-Holding, je renvoie au ministre de tutelle compétent.

04.04 Steven Vandeput (N-VA): Le fait que des médiateurs, qui sont censés intervenir de manière autonome, aient été dépendants d'une société des chemins de fer pour des rémunérations extraordinaires continue de me poser un problème. Il est positif que ces rémunérations extraordinaires aient été supprimées, mais j'insiste pour que le secrétaire d'État demande au ministre Labille quelles mesures il envisage de prendre.

Degenen die extra vergoedingen hebben toegekend aan ombudsmannen, die in essentie onafhankelijk moeten zijn, moeten daarnaast ook serieus op de vingers worden getikt.

04.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, wat ik had verwacht, is gebeurd. Wij hebben de heer Labille op 29 januari nog over die vergoedingen aangesproken. Gemakkelijkheidshalve zei hij dat die onder de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris vielen. Wanneer wij u hierop vandaag aanspreken, zegt u dat wij bij de heer Labille moeten zijn voor de vergoedingen die zij tijdens de NMBS-periode hebben ontvangen.

Als de Inspectie van Financiën zegt dat er geen enkele wettelijke basis voor die vergoedingen is, dan heeft dat niet alleen betrekking op vergoedingen die zij ontvangen op het moment dat zij volledig onder de FOD Mobiliteit ressorteren, maar ook op het moment dat zij bij de NMBS werden tewerkgesteld en als ombudsman door de NMBS werden betaald en die onkostenvergoeding ontvingen.

De Inspectie van Financiën stelt nergens in haar advies dat er voor de onkostenvergoeding die de ombudsmannen tijdens de periode 1993-2012 hebben ontvangen, wel een wettelijke basis zou zijn, te meer daar juist een eind aan is gekomen op het moment waarop zij onder de FOD Mobiliteit vielen door het protest van de Inspectie van Financiën.

Mijnheer de staatssecretaris, ik vind dan ook dat u zich er te gemakkelijk van af maakt. We hebben hier al een paar partijpolitieke signaturen horen noemen. Ik meen dat dat de reden is waarom het potje gedekt moet blijven. Ik wijs er toch op dat het nog altijd om gemeenschapsmiddelen gaat. Persoonlijke verrijking, enkel wegens de partijkaart, die de meesten in dit verhaal hebben, kan niet getolereerd worden. Ik wil er dan ook op aandringen dat u het nodige doet om dat geld terug te vorderen bij de betrokkenen.

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

De **voorzitter**: Samengevoegde vragen nrs 15587 van de heer Luykx, 15818 van de heer Vanvelthoven, 15886 van mevrouw Van der Auwera en 16346 van de heer Veys worden uitgesteld. Vraag nr. 15627 van mevrouw Musin wordt eveneens uitgesteld.

05 Questions jointes de

- **M. Damien Thiéry au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le rapport d'inspection de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne sur le contrôle aérien belge" (n° 15659)**

- **Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'audit sur le contrôle aérien en Belgique" (n° 15707)**

- **M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'audit de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne" (n° 15783)**

05 Samengevoegde vragen van

- **de heer Damien Thiéry aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het inspectierapport van het European Aviation Safety Agency over de Belgische luchtverkeersleiding" (nr. 15659)**

04.05 Tanguy Veys (VB): Comme je le craignais, nous sommes renvoyés d'un interlocuteur à l'autre. L'avis de l'Inspection des Finances est pourtant limpide: ces rémunérations ne reposent sur aucune base légale, et c'est bien là que réside le nœud du problème.

Je considère dès lors que le secrétaire d'État doit tout mettre en œuvre pour récupérer cette somme, car il s'agit en l'occurrence d'enrichissement personnel au détriment des moyens publics.

- mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de audit over de luchtverkeersleiding in België" (nr. 15707)

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de audit van het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart" (nr. 15783)

05.01 Damien Thiéry (FDF): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, début février, on pouvait lire dans un quotidien: "Voilà un élément qui risque bien d'écorner encore un peu plus l'image de Belgocontrol et de l'État belge en matière de contrôle aérien".

En effet, un rapport d'inspection de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (EASA) révèle que l'autorité indépendante de supervision des activités de Belgocontrol (BSA-ANS) serait en infraction avec la réglementation européenne. L'EASA pointerait notamment l'absence de règles de sécurité pour le personnel technique et d'ingénierie, l'absence de ressources humaines qualifiées et l'insuffisance de mécanismes de contrôle et de gestion. La BSA-ANS ne semble pas être capable de respecter le programme d'inspection qu'elle a elle-même élaboré et qui vise à vérifier tous les deux ans le bon fonctionnement du système de Belgocontrol. De son côté, Belgocontrol n'informerait pas systématiquement l'autorité de supervision des changements ayant un impact potentiel sur la sécurité. En conséquence, l'audit signale des lacunes dans le fonctionnement de Belgocontrol et estime même que cette entreprise fonctionne en roue libre.

De plus, l'État n'a pas donné à la BSA-ANS le pouvoir de suspendre la certification de Belgocontrol si elle arrivait à constater des déficiences relatives au respect des règles de sécurité. L'audit de l'EASA relève aussi que Belgocontrol aurait reçu, en 2007, la certification par la BSA-ANS démontrant qu'elle répond aux exigences communes européennes, alors que des non-conformités n'avaient pas été résolues. Belgocontrol a réagi à cet article en arguant que "l'EASA n'a, à ce jour, pas encore réagi aux commentaires et aux preuves apportées par la BSA-ANS et n'a donc pas encore rendu de rapport final concernant cet audit".

Monsieur le secrétaire d'État, le rapport d'inspection de l'EASA constitue-t-il une version finale? Confirmez-vous les constats de ce rapport quant à l'absence de contrôle tant sur le fonctionnement du système de Belgocontrol que sur la surveillance de la gestion du trafic et de l'espace aérien et quant au manque de personnel? Pouvez-vous préciser les plans d'action qui permettraient de résoudre ces dysfonctionnements?

05.02 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, j'ai réagi aux mêmes informations. En effet, *L'Écho* du 1^{er} février évoque un audit, réalisé

05.01 Damien Thiéry (FDF): Een inspectierapport van het Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) zou hebben aangetoond dat de BSA-ANS, de onafhankelijke Belgische instantie voor luchtnavigatiediensten die toezicht houdt op de activiteiten van Belgocontrol, niet voldoet aan de Europese regelgeving. Zo zou die instantie geen veiligheidsregels voor haar technici en ingenieurs hebben opgesteld, ontbreekt het haar aan gekwalificeerde werkrachten en beschikt zij over onvoldoende controle- en beheersmechanismen. Bovendien slaagt zij er blijkbaar niet in het inspectieprogramma dat zij zelf heeft opgesteld, te respecteren. Nog volgens die audit volgt Belgocontrol een eigenzinnige koers, zonder zich al te veel aan het toezicht van de BSA-ANS gelegen te laten liggen.

De Staat heeft de BSA-ANS niet gemachtigd om de certificering van Belgocontrol op te schorten in geval van tekortkomingen. Ondanks non-conformiteiten zou Belgocontrol in 2007 toch zo'n certificering – het bewijs dat het bedrijf aan de gezamenlijke Europese eisen voldoet – hebben verkregen.

Is het inspectierapport van de EASA de definitieve versie? Klopt het dat er te weinig controle wordt uitgeoefend op de werking van Belgocontrol, en op het toezicht op het beheer van het luchtverkeer en van het luchtruim? Hoe kan men die situatie recht trekken?

05.02 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): De audit van het Europees agent-

par l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (EASA), qui se montre très critique par rapport à Belgocontrol et à son autorité de supervision.

D'une part, cet audit épingle des lacunes dans le fonctionnement de la BSA-ANS, l'autorité indépendante de supervision des activités de Belgocontrol. D'autre part, selon cet audit, Belgocontrol fonctionnerait "en roue libre", comme rappelé par mon collègue. L'État l'aurait par ailleurs désigné comme prestataire de services avant que l'organisme ne soit certifié. Si la compétence des personnes en place n'est pas contestée, il est dit que les effectifs en place seraient insuffisants.

Monsieur le secrétaire d'État, je vous avais déjà interrogé à l'époque des débats budgétaires et de la note de politique générale sur la situation de Belgocontrol. Vous aviez alors admis que les réformes n'étaient pas encore réalisées: ni le contrat de gestion, ni l'assainissement financier, ni le plan de management ne sont finalisés.

Vous m'aviez soutenu que, néanmoins, le personnel était suffisant, qu'il n'y avait pas eu de réduction importante des effectifs. Or l'audit indique ne pas contester la compétence des personnes en place, mais bien l'importance de l'effectif. Je ne puis donc que m'inquiéter une nouvelle fois des déficiences structurelles qui perdurent chez Belgocontrol.

Pouvez-vous aujourd'hui nous résumer les résultats de cet audit de l'EASA et nous dire comment vous comptez remédier aux lacunes qu'elle a pointées?

05.03 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn beide collega's hebben de zaak al uitvoerig geschetst. Ik zal niet alles herhalen en mij concentreren op mijn vragen.

Kunt u concreet toelichten welke lacunes het EASA in de werking van de BSA-ANS heeft opgemerkt?

Het EASA heeft ondertussen zijn opmerkingen aan de BSA-ANS kenbaar gemaakt. Die kan daar nu op reageren, alvorens er een eindverslag komt. Welke opmerkingen werden geformuleerd met betrekking tot de aanzienlijk kritische aantijgingen?

Zal de regering maatregelen nemen om de lacunes weg te werken, zodat men de zekerheid heeft dat de controleopdrachten van de BSA binnen Belgocontrol correct worden uitgevoerd? Welke zijn die concrete maatregelen?

05.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne a effectué une inspection de standardisation de l'État belge dans le but de vérifier l'application des règles communes dans le domaine de l'aviation civile. Le résultat est positif.

Parmi les conclusions du rapport de cet audit, on peut lire: "il est nécessaire de souligner que dans le domaine-clé de la supervision du changement du système fonctionnel du système de gestion du trafic aérien, la BSA-ANS a établi un système compréhensif, y compris la

schap voor de veiligheid van de luchtvaart EASA was zeer scherp voor Belgocontrol en de toezichthoudende instantie. In de audit wordt de vinger gelegd op tekortkomingen in de werking van de BSA-ANS, en Belgocontrol zou een eigenzinnige koers volgen. De Staat zou deze instelling als dienstverlener hebben aangegezien nog voor ze daartoe gecertificeerd was. Bovendien zou er niet genoeg personeel zijn.

U heeft toegegeven dat de hervormingen in het dak zijn blijven steken. Noch het beheerscontract, noch de sanering van de financiën, noch het managementplan hebben hun beslag gekregen. En volgens u is er wél genoeg personeel.

De structurele tekortkomingen bij Belgocontrol baren mij zorgen. Wat zijn de resultaten van die doorlichting? Hoe zal u een mouw passen aan de vastgestelde manco's?

05.03 Bert Wollants (N-VA): Le ministre peut-il commenter concrètement les lacunes pointées du doigt par l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) dans le fonctionnement de l'autorité belge de surveillance pour les services de navigation aérienne (BSA-ANS)? Quels ont été les arguments avancés par la BSA-ANS face aux critiques? Le gouvernement compte-t-il prendre des mesures pour remédier aux lacunes?

05.04 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Het resultaat van de door het EASA (Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart) uitgevoerde standaardiseringsinspectie is positief. Doel van die inspectie was na te gaan hoe het staat met de toepassing van de gemeenschappelijke regels in de burgerluchtvaart.

gestion des documents, en respect avec la réglementation en vigueur. Il n'y a pas de remarque dans le domaine des qualifications et de l'entraînement du personnel BSA-ANS et aucun élément n'indique un quelconque danger direct pour la sécurité aérienne".

En ce qui concerne la désignation de Belgocontrol avant la certification, il est un fait que Belgocontrol fonctionne depuis sa création en tant qu'entreprise publique autonome, sous le régime de la loi de 1991 qui définit ses missions, lesquelles sont modalisées conformément à la loi par le contrat de gestion signé avec l'État belge.

Ce cadre réglementaire contient tous les éléments d'un acte de désignation tel que demandé par la réglementation Ciel unique européen. Le fait que la certification ait eu lieu après la signature de ce contrat découle seulement du fait que la réglementation européenne mettant en place la certification n'est intervenue que postérieurement, en 2004. Cela ne change rien, sur le fond, au fait que Belgocontrol est bien chargée des missions visées et que, toujours sur le fond, la réglementation européenne est totalement respectée.

Afin de satisfaire au souci purement formel soulevé sur ce point par l'audit, mes services préparent un arrêté ministériel lequel se référera aux droits et obligations liés à la loi de 1991 sur le contrat de gestion.

Uit de auditresultaten blijkt onder meer dat de BSA-ANS, met betrekking tot het toezicht op de wijziging van het functionele luchtvaartbeheersysteem, conform de vigerende regelgeving een uitgebreid systeem heeft ingevoerd, dat ook documentenbeheer omvat. Er worden geen opmerkingen geformuleerd met betrekking tot de opleiding en training van het BSA-ANS-personeel. Niets wijst op enig rechtstreeks gevaar voor de luchtvaartveiligheid.

Sinds zijn oprichting functioneert Belgocontrol als autonoom overheidsbedrijf overeenkomstig de wet van 1991 waarin zijn opdrachten worden beschreven, waarvan de nadere regels bepaald worden in het beheerscontract met de Belgische Staat. Dat reglementaire kader bevat alle gegevens van een aanwijzingsakte, zoals gevraagd door de regelgeving inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim. De certificatie dateert van na de ondertekening van dat contract omdat de Europese regelgeving betreffende de certificatie van latere datum is. Ten gronde verandert een en ander niets aan het feit dat Belgocontrol wel degelijk is belast met de bedoelde opdrachten en dat de Europese regels volledig in acht worden genomen.

Om te antwoorden op de zuiver formele vraag die in dit verband in de audit wordt opgeworpen, bereiden mijn diensten een koninklijk besluit voor dat zal verwijzen naar de rechten en plichten die voortvloeien uit de wet van 1991.

De belangrijkste vaststelling van EASA met betrekking tot BSA-ANS is het tekort aan personeel. Bovendien werd gewezen op het tekort aan expertise in de domeinen van meteorologie en luchtvaartinformatie, ingevolge het vertrek van een expert in juli 2012.

Om het personeelstekort op te vullen, zijn er aanwervingen aan de gang. Zij moeten toelaten om vóór september 2013 vier bijkomende, voltijdse betrekkingen in te vullen.

La principale critique formulée par l'AESA porte sur la pénurie de personnel au sein de la BSA-ANS. Elle dénonce également le manque d'expertise dans les domaines de la météorologie et de l'information aérienne, consécutif au départ d'un expert en juillet

Voor de andere vaststelling stelde de geïnspecteerde organisatie aan het EASA herstelplannen voor. De voorstellen werden inmiddels op 14 februari 2013 door het EASA aangenomen, dus vóór de tijdslijm van 30 april 2013.

En résumé, je peux confirmer que l'EASA a formulé des observations sur seulement 5 % des 653 critères vérifiés pendant l'inspection, soit un résultat de réussite de 95 %. La plupart des corrections n'impliquent que des modifications des procédures existantes. Ce sera fait avant la fin du premier semestre 2013.

En ce qui concerne le manque de personnel de BSA-ANS, un plan de recrutement est en cours et sera achevé pour septembre 2013. Je tiens à dire que ce plan de recrutement était antérieur à la publication du rapport. Ce n'est donc pas ce rapport qui l'a justifié. Il est clair qu'ils l'ont stigmatisé et que les engagements sont en cours.

05.05 Damien Thiéry (FDF): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse qui est suffisamment détaillée; je pense que tout est clair.

Je vous demanderai une seule chose. Ce n'est pas la première fois que j'interviens en la matière mais il apparaît que Belgocontrol fonctionne comme bon lui semble. À un certain moment, il y a lieu de remettre les choses en place. Les directives doivent être suivies. Je vous remercie donc de vérifier que Belgocontrol fonctionne comme nous l'entendons!

05.06 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Monsieur le secrétaire d'État, je suis tout de même étonnée. Apparemment, les journaux qui ont révélé le contenu de cet audit se sont focalisés sur des éléments que vous considérez comme totalement marginaux.

Vous affirmez que les résultats sont positifs, mais les articles que j'ai sous les yeux disent le contraire!

05.07 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: À quel sujet?

05.08 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): On parle de "graves carences".

2012.

Des recrutements sont en cours pour combler le déficit de personnel et ils devraient permettre de pourvoir, avant septembre 2013, quatre emplois à temps plein supplémentaires.

En ce qui concerne le manque d'expertise, la BSA-ANS a proposé des projets à l'AESA afin de pallier ce manquement. L'AESA les a acceptés le 14 février 2013, c'est-à-dire avant la date butoir du 30 avril 2013.

EASA heeft slechts bemerkingen geformuleerd over 5 procent van de 653 criteria. Belgocontrol is dus geslaagd met 95 procent! De meeste correcties vergen slechts een wijziging van bestaande procedures en die wijzigingen zullen vóór het einde van het eerste semester van 2013 zijn doorgevoerd.

Wat het personeel betreft, was er al vóór de publicatie van het rapport een recruitmentplan in uitvoering en dat zal tegen september 2013 helemaal uitgevoerd zijn.

05.05 Damien Thiéry (FDF): Ik verzoek u te blijven controleren of Belgocontrol naar behoren functioneert.

05.06 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): U zegt dat de resultaten positief zijn, maar in de kranten wordt iets heel anders geschreven! Men heeft het over ernstige tekortkomingen...

05.09 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Citez-m'en une! Vous vous référez à un article de presse qui vous arrange. Donnez-moi ces carences!

05.09 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Noemt u me er eens een!

Un problème législatif se pose. On va le régler. J'ai parlé de la question de la postériorité. Les procédures d'engagement avaient été lancées préalablement. Toutes les réponses aux questions d'EASA ont été apportées avant la date limite de mai 2013. C'est clair!

Quand on dit que c'est réussi, il n'y a aucun article dans la presse!

05.10 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): La presse est donc en retard par rapport aux événements. C'est ce que vous me dites? Que depuis lors, il y a eu un résultat positif final de l'audit?

05.11 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Non, mais lisez cet audit! L'avez-vous lu?

05.12 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Non.

05.13 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Eh bien voilà! Lisez-le!

05.14 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Où est-il? Je demande qu'il soit mis à la disposition des membres de la commission.

05.15 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Cela ne me pose aucun problème.

05.16 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Si Mme la présidente veut bien prendre note. Il serait en effet intéressant que les membres de la commission disposent de cet audit et que nous puissions en discuter à l'occasion.

05.16 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, het zou goed zijn dat de leden van de commissie over de audit zouden kunnen beschikken en deze zouden kunnen bespreken, aangezien de staatssecretaris nog veel te doen heeft wat Belgocontrol betreft (financiële sanering, managementplan, benoeming van de nieuwe raad van bestuur, enz.)

Puisque M. le secrétaire d'État doit encore faire plein de choses avec Belgocontrol, notamment l'assainissement financier, le plan de management, la nomination du nouveau conseil d'administration, ...

05.17 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: C'est autre chose! Cela, vous le savez! Ce n'est absolument pas ce qui est briefé ici! En l'occurrence, c'est BSA-ANS!

05.18 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Il y a aussi Belgocontrol! Il y a les deux!

05.19 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: C'est le volet BSA-ANS qui nous préoccupe.

05.19 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Ik heb Belgocontrol niet altijd verdedigd. Maar waarom neemt u een rapport op de korrel dat in globa positief is?

Si vous voulez que l'on parle de tout, je veux bien parler globalement de Belgocontrol. D'ailleurs, je n'ai pas toujours défendu Belgocontrol sur tout. Nous sommes bien d'accord!

Il a été répondu aux questions, les engagements sont pris, les textes légaux sont en préparation et j'ai expliqué le problème de l'antériorité et de la postériorité. Essayer d'épingler dans un rapport que vous n'avez pas lu des éléments négatifs, alors qu'ils sont globalement positifs, c'est votre rôle, certes, et poursuivez en ce sens! Mais j'attends la vraie suggestion.

05.20 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Ce genre de choses ne peut pas être pris à la légère! Je m'inquiète pour la sécurité aérienne en Belgique. C'est une inquiétude légitime et je demande que la commission puisse disposer des documents complets et tenir un débat plus large sur la question.

05.20 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen): Mijn ongerustheid over de veiligheid van het luchtverkeer in België is terecht! Ik vraag dat deze commissie over alle documenten zou kunnen beschikken en een ruimer debat aan deze kwestie zou wijden.

La **présidente**: Madame Snoy, nous sommes dans le cadre des questions et réponses, et non dans un débat. Je prends donc acte de votre demande, qui sera traitée plus tard.

De **voorzitter**: Ik neem nota van uw verzoek, dat wij later zullen behandelen.

05.21 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, het zou een verrijking zijn voor het debat mochten wij die audit in detail kunnen lezen. Het is moeilijk om te reageren op basis van een persartikel dat uiteraard niet de volledige weergave is van dergelijke audit en dat ook niet kan weergeven hoe zwaar de verschillende infracties of problemen wegen.

05.21 Bert Wollants (N-VA): Il est difficile de réagir sur la base d'un article de presse. Le débat serait plus fructueux si nous pouvions prendre connaissance de l'audit détaillé. La sécurité de notre trafic aérien revêt une importance capitale.

Het is wel goed dat de commissie zich daarover buigt en werk maakt van de moeilijke problematiek van de controle op het luchtverkeer en van de controle op de controle van het luchtverkeer. Het gaat deels over een andere problematiek, maar u weet dat wij al hebben gediscussieerd over onder andere de toename of het aantal SRO's bij Belgocontrol, sinds een en ander werd aangepast. De luchtverkeersleiders hebben ons daar zelf voor gewaarschuwd in de befaamde commissie waarbij een rapport werd toegelicht en wij niets mochten noteren of zelfs maar onthouden. Laten wij eerlijk zijn, wij moeten daar een goed zicht op krijgen, want de veiligheid van ons luchtverkeer is bijzonder belangrijk.

Le secrétaire d'État doit garder un œil sur Belgocontrol. Il est temps de proposer un nouveau contrat de gestion qui doit impérativement intégrer les points pertinents, tels que le Functional Airspace Block Europe Central, un éventuel FAB Benelux et la sécurité.

Ik wil nogmaals benadrukken hoe belangrijk het is dat u Belgocontrol correct en goed blijft aansturen. De beheersovereenkomst is daartoe een noodzakelijke stap. De vorige blijft dan wel doorlopen, maar het wordt tijd dat u een nieuwe voorlegt. De legislatuur is bijna ten einde en ondertussen werkt Belgocontrol al langer zonder beheersovereenkomst dan met die waarmee aan de slag moest worden gegaan.

Ik verzoek u ervoor te zorgen dat die beheersovereenkomst er komt en de juiste punten bevat, onder andere over FABEC, over een mogelijke FAB Benelux, maar ook over de veiligheid. Dat is cruciaal in dit dossier.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 15743 van de heer Clerfayt wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

06 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de integratie van de militaire luchtvaart binnen de burgerluchtvaart" (nr. 15754)

06 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'intégration de l'aviation militaire dans l'aviation civile" (n° 15754)

06.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, de zaak die ik aanklaart, sleept al heel lang aan. We hebben het zopas even gehad over de beheersovereenkomsten. Volgens mij heeft de militaire integratie al in ongeveer elke versie van de beheersovereenkomsten gestaan. Vandaag moeten we echter vaststellen dat die, ondanks het feit dat het in het buitenland wel gebeurt, bij ons geen enkel resultaat heeft.

Bij de bespreking van uw beleidsnota hebt u laten vallen dat er onderhandelingen lopende zijn over het overnemen van bepaalde militaire zones in het luchtruim, namelijk die tussen Gosselies en Beauvechain, opdat er een oplossing gevonden zou kunnen worden voor enkele vertrekroutes vanaf baan 25R.

Wat houdt de overdracht van die zones juist in? Wat zijn de gevolgen voor de mogelijke vliegroutes?

In welke fase zitten de onderhandelingen ondertussen? Wordt bij die gesprekken eveneens gesproken over de volledige militaire integratie, waar we met zijn allen al zo lang op wachten? Als dat niet het geval is, hebt u daar dan een timing voor?

Bent u van plan van de integratie werk te maken of is ze een werk voor uw opvolger of voor diens opvolger? Wat staat vandaag de integratie tussen de burger- en de militaire luchtvaart in de weg? Het betreft hier immers een zaak die ons al heel lang bezighoudt.

06.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mijnheer Wollants, voor de implementatie van de luchtvaartakkoorden met betrekking tot bepaalde routes van piste 25R hebben wij inderdaad nood aan een deel van het militair luchtruim.

De onderhandelingen hierover met de beleidscel Defensie zijn nog aan de gang. Er is reeds een akkoord gevonden voor de nacht- een weekendvluchten. Voor de dagvluchten zal een oplossing worden gevonden, mits nauwe samenwerking tussen de controles van de militaire en de civiele vluchten.

Wat mij betreft, pleit ik voor een integratie van de twee controles, hetgeen een win-winsituatie tot gevolg zou hebben. Ik heb de minister van Defensie hieromtrent ontmoet en de onderhandelingen worden voortgezet. Ik denk echter dat de stap voor de nacht- en weekendvluchten toont dat de wil bestaat tussen Defensie en het DGL.

06.01 Bert Wollants (N-VA): Lors de la discussion de sa note de politique générale, le secrétaire d'État a indiqué que des négociations sont menées sur l'intégration de certaines zones militaires dans l'espace aérien, c'est-à-dire celles situées entre Gosselies et Beauvechain. Ceci pourrait constituer une solution pour certaines routes de départ à partir de la piste 25R.

En quoi consiste exactement l'intégration de ces zones? Quelles en sont les conséquences pour les routes aériennes possibles? Où en sont ces négociations, entre-temps? L'intégration militaire complète, qu'on attend depuis si longtemps déjà, sera-t-elle aussi abordée dans le cadre de cette discussion? Dans la négative, quand pouvons-nous espérer que ce soit le cas?

Le secrétaire d'État compte-t-il opérer une intégration totale? Qu'est-ce qui l'en empêche?

06.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Il nous faut effectivement occuper une partie de l'espace aérien militaire pour la mise en œuvre des accords aériens concernant certaines routes à partir de la piste 25R. Les négociations à ce propos avec la cellule stratégique de la Défense ne sont pas encore terminées. Un accord a déjà été finalisé pour les vols de nuit et du week-end. Pour les vols diurnes, une solution sera trouvée moyennant une étroite coopération entre les contrôles des vols militaires et civils. Je préconise une intégration des contrôles. Les négociations n'ont

pas encore abouti, mais les points déjà acquis à ce stade prouvent la volonté partagée de dégager un accord.

06.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Het is inderdaad een belangrijke eerste stap. Ik denk dat een groot deel van de beheersovereenkomst die u voor Belgocontrol uitwerkt, daarop gericht moet zijn. Wij weten allebei dat daarin geen enkele partij kan worden vrijgepleit en dat beide zich als egels opstellen. Daarom is het ook zo moeilijk om te komen tot integratie.

Ik vraag alleen de ambitie om die stap te durven zetten, omdat die volgens mij heel wat problemen zou kunnen oplossen, de hinder in de zone rond Zaventem beperken en de efficiëntie van ons luchtruim vergroten.

Door het groot aantal grote blokken is daar de omvliegfactor bijzonder groot. Dat wil onder andere zeggen dat men langer in het luchtruim zit en er vertragingen optreden.

Ik denk dat het zowel op economisch vlak als op het vlak van leefbaarheid belangrijk is dat werk wordt gemaakt van de integratie. Ik zal dus waarschijnlijk daarover nog wel een paar keer vragen stellen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter:** Vraag nr. 15855 van mevrouw Temmerman wordt later behandeld. Zij is aanwezig bij een overleg en vraagt om haar vragen naar het einde van de agenda te verzetten, zo niet moeten ze worden uitgesteld.

07 Questions jointes de

- **Mme Karine Lalieux** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 16011)

- **M. Luk Van Biesen** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le transport de diamant à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 16038)

- **M. Tanguy Veys** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 16355)

07 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheid op Brussels Airport" (nr. 16011)

- de heer Luk Van Biesen aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het diamanttransport op Brussels Airport" (nr. 16038)

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheid op Brussels Airport" (nr. 16355)

07.01 Karine Lalieux (PS): Madame la présidente, monsieur le

07.01 Karine Lalieux (PS): In uw

secrétaire d'État, je m'étais déjà inquiétée auprès de vous des lacunes en matière de sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National. À l'époque, vous vous étiez montré rassurant. Or, force est de constater que mes craintes étaient fondées. Le glissement d'une police aéroportuaire vers l'inspection aéroportuaire – avec qualification de sûreté – ne peut évidemment qu'entraîner une multiplication des incidents, une perte de qualité ainsi qu'une dilution des responsabilités en cas de problème. Les faits qui nous parviennent ne sont certainement que la face immergée de l'iceberg.

J'ai relu avec attention votre note de politique générale. Un passage y est particulièrement intéressant au regard des événements récents. Je vous cite: "Enfin, face aux menaces constantes d'interventions illicites qui menacent l'aviation civile, une attention particulière sera portée aux différents aspects de la sûreté de l'aviation pour garantir l'environnement le plus sécurisé possible aux personnes et aux biens qui font usage des transports aériens (...) Les partenariats avec les organisations internationales reconnues et le secteur privé seront favorisés pour relever ces différents défis ...".

De quelle manière doit-on comprendre que les partenariats avec le secteur privé seront favorisés? Est-il question d'accélération d'une forme de privatisation de la sécurité de l'aéroport, de l'augmentation, voire même de la généralisation de la sous-traitance, le personnel statutaire disparaissant peu à peu au profit de contractuels qui seront totalement sous la coupe de BAC?

Monsieur le secrétaire d'État, je pense sincèrement qu'il y a lieu de changer d'optique en matière de sécurité aéroportuaire. Nous devons renforcer la police aéroportuaire et lui donner les moyens d'agir efficacement. Cela n'a aucun sens de vouloir encore un peu plus se reposer sur l'inspection aéroportuaire – avec qualification de sûreté –, et par-delà le secteur privé, en lieu et place d'une police aéroportuaire. Convenons-en, cela entraîne des conflits d'intérêts latents qui font prédominer les objectifs de rentabilité au détriment de la sécurité.

Monsieur le secrétaire d'État, allez-vous demander un rapport à la DGTA concernant des défauts de sécurité au sein de l'aéroport de Bruxelles-National? Les contrôles effectués par la DGTA sont-ils réellement efficaces? Êtes-vous conscient qu'il y a conflit d'intérêts potentiellement dangereux en termes de sécurité dans la mesure où l'objectif d'un opérateur privé est la rentabilité?

De **voorzitter**: De heer Van Biesen is verontschuldigd, bijgevolg vervalt zijn vraag nr. 16038.

07.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, sinds 1995 zijn er al vijf overvallen gepleegd op de tarmac van Brussels Airport. De voorlopig meest recente overval vond plaats op 18 februari 2013, toen een diamanttransport het slachtoffer werd van een gewapende overval, waarbij de dieven met zo'n 50 miljoen buit aan de haal gingen.

De overval, kort voor 20 u 00 op de tarmac van de luchthaven, was zeer goed voorbereid en nam nauwelijks vijf minuten in beslag. De overvallers reden in zwarte bestelwagens met blauwe zwaailichten en droegen uniformen die veel gelijkenis vertoonden met politie-uniformen. De overvallers maakten 120 colli's buit uit de buik van het

beleidsnota verklaart u dat er gelet op de dreiging die er voor de burgerluchtvaart van wederrechtelijke daden uitgaat, bijzondere aandacht zal worden besteed aan de veiligheid van de luchtvaart. U voegt eraan toe dat de voorkeur zal uitgaan naar partnerschappen met de privésector. Mogen we daarin de aankondiging van een vorm van privatisering van de beveiliging van de luchthaven en van een algemene invoering van de onderaanneming zien?

In plaats daarvan moeten we veeleer de luchthavenpolitie versterken en haar de nodige middelen verschaffen om te kunnen optreden. Het heeft geen zin nog meer te steunen op de luchthaveninspectie – met bevoegdheidsverklaring beveiliging – en de privésector. Dit leidt tot belangenconflicten en de bevoordeling van winst ten koste van de veiligheid.

Zal u het DGLV vragen een verslag op te stellen over de tekortkomingen in de beveiliging van de luchthaven? Zijn de controles die door het DGLV worden uitgevoerd, wel efficiënt genoeg? Bent u zich ervan bewust dat er mogelijke belangenconflicten kunnen ontstaan?

07.02 Tanguy Veys (VB): Le 18 février 2013, un transport de diamants a été la cible d'une attaque à main armée sur le tarmac de Brussels Airport. Les voleurs se sont enfuis en emportant un butin d'une valeur de quelque 50 millions d'euros. Cette attaque avait été très bien préparée et s'est déroulée en cinq minutes à peine. Les voleurs ont fait un trou dans la clôture et

Swissvliegtuig. Om het luchthavendomein te betreden, knipten zij een gat in de omheining, tussen twee werfcontainers. Daar reden zij vervolgens door met twee zwarte wagens uitgerust met zwaailichten.

Mijnheer de staatssecretaris voor Mobiliteit, naar aanleiding van dit incident verklaarde u: "Brussels Airport heeft alle internationale en Europese veiligheidsnormen nageleefd, maar men moet een onderscheid maken tussen de gewone beveiliging en een overval door een bijna militair commando met zeer gewapende overvallers. Dat is toch meer een bevoegdheid voor politie en veiligheidsdiensten dan voor de luchthaven."

U zou wel laten onderzoeken of dergelijke waardetransporten op commerciële vluchten nog wel te verantwoorden zijn en zou daarom aan het antiterreurorgaan OCAD vragen om een risicoanalyse op te maken. Momenteel gaat de politie immers niet mee tot aan het vliegtuig, waardoor de waardetransporteur het laatste stuk alleen aflegt. De risicoanalyse moet nagaan of het risico fors verminderd kan worden, bijvoorbeeld door de politie ook voor het laatste stuk in te zetten.

Ook volgens Brussels Airport zijn de veiligheidsvoorzieningen en -maatregelen op de luchthaven "helemaal conform de regels van het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart". Jan Van der Cruysse, woordvoerder van Brussels Airport verklaarde ter zake: "Er zijn internationale veiligheidsnormen en die passen wij strikt toe. Op het vlak van de veiligheid van de luchthaven leveren wij goed werk."

In tegenstelling tot de veeleer goedpratende verklaring, zowel van uzelf als van Brussels Airport, wil ik toch verwijzen naar het standpunt van het Nationaal Syndicaat van het Politie- en Veiligheidspersoneel, NSPV, dat stelde: "De beveiliging kan beter. Er is toch meer nodig dan enkel een draad om te verhinderen dat men op de tarmac kan."

Ook de woordvoerder van het Antwerp World Diamond Centre, Caroline De Wolf, verklaarde ter zake dat zij het heel opmerkelijk vindt "dat men tot op de tarmac kan rijden en daarna ook weer kan naar buiten rijden". "Daar stellen wij ons ernstige vragen bij", zei ze. Nog steeds volgens De Wolf "kijken concurrerende diamantcentra mee en kan een veiligheidsnadeel voor problemen voor de Antwerpse topositie zorgen".

Ter zake werd reeds uw collega, minister Milquet, bevraagd in de plenaire vergadering van 21 februari 2013. Er werd toen onder meer verwezen naar het overleg met het antiterreurorgaan OCAD inzake die risicoanalyse. Er wordt overwogen om in de toekomst eventueel bijkomende politieagenten in te zetten. Op dat moment waren er immers vier agenten aanwezig op de luchthaven voor de beveiliging; twee waren het verkeer aan het regelen en anderen waren de president van Kroatië aan het begeleiden.

Het is een feit dat er iets schort aan de beveiliging. Daarom had ik graag uw standpunt getoetst aan die andere verklaringen, zowel van het NSPV als van het Antwerp World Diamond Centre. Hoe kon, ondanks al die veiligheidsmaatregelen, deze overval toch plaatsvinden?

ont roulé à bord de deux camionnettes noires équipées de gyrophares bleus jusqu'à l'avion de ligne commercial.

D'après le secrétaire d'État, Brussels Airport a respecté toutes les normes de sécurité internationales et européennes et il convient d'établir une distinction entre la sécurité normale et une agression à main armée commise par un commando quasiment militaire. Le secrétaire d'État a toutefois l'intention de demander à l'organe de lutte contre le terrorisme, l'OCAM, de réaliser une analyse de risques relative aux transports de valeurs à bord des vols commerciaux. La police doit peut-être accompagner les transporteurs de valeurs jusqu'à l'avion. Elle ne le fait pas aujourd'hui. Brussels Airport a également fait savoir que les normes de sécurité sont appliquées strictement.

Par ailleurs, le Syndicat national du personnel de police et de sécurité (SNPS) affirme que la sécurisation de l'aéroport peut être améliorée: "Il faut quand même un dispositif plus important qu'un simple fil pour entraver l'accès au tarmac." Le porte-parole de l'Antwerp World Diamond Centre a déclaré qu'il se pose des questions en matière de sécurité et que des lacunes de sécurité peuvent poser des problèmes pour la position de leader d'Anvers en tant que centre diamantaire.

Malgré toutes ces mesures de sécurité, comment cette attaque a-t-elle pu avoir lieu? Quelles mesures supplémentaires ont-elles été prises pour éviter un tel incident à l'avenir?

Welke bijkomende maatregelen werden genomen om dergelijke incidenten, het vijfde al, in de toekomst te vermijden?

07.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, la DGTA effectue tous les ans des contrôles des mesures de sûreté imposées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et par la Commission européenne. Ainsi, en 2012, un audit et 47 inspections ont été menés. Ces contrôles sont effectués conformément aux exigences des réglementations européennes et internationales. Il existe donc un contrôle continu de l'aéroport par les services compétents de la DGTA. Ces contrôles font l'objet d'un rapport qui donne lieu, le cas échéant, à des actions correctrices que l'aéroport doit mettre en œuvre. Aucun manquement significatif n'a été mis à jour.

La DGTA n'est pas la seule autorité à réaliser les contrôles à l'aéroport de Bruxelles-National. Les services d'inspection de la Commission européenne réalisent fréquemment des contrôles dans notre pays. L'aéroport de Bruxelles-National a fait l'objet d'une inspection européenne en avril 2011. Cette inspection n'a révélé aucun manquement significatif au niveau de la fouille et des contrôles d'accès.

De bevoegdheid van mijn diensten betreffende de regulering en het toezicht op de standaardmaatregelen tot voorkoming van vliegtuigkaping en sabotage, zoals fouillering en toegangscontrole, betroffen transporten op de luchthavens die niet onder de IKO en Europese definitie ressorteren en zijn dan ook niet door deze organisaties gereguleerd.

Il est important de rappeler le caractère exceptionnel de l'opération criminelle menée le mardi 18 février dernier. Le parquet lui-même a reconnu le professionnalisme de l'opération réalisée avec des moyens lourds.

Ce fait grave exceptionnel ne doit pas jeter le discrédit sur le travail des agents responsables au quotidien de la sécurité de l'aéroport.

Rekening houdend met de bijzonder goed voorbereide overval op het waardetransport, stel ik vragen bij de opportuniteit om dergelijke transporten te laten plaatsvinden aan boord van burgerlijke passagiersvliegtuigen. Ik heb ter zake een evaluatie gevraagd aan het OCAD. Ik heb deze aangelegenheid ook op de agenda laten plaatsen van het College voor Inlichtingen en Veiligheid, ter bespreking ervan door de andere veiligheidsdiensten, waaronder de federale politie.

Ik begrijp dat deze activiteit van groot economisch belang is voor ons land, maar ik meen dat een grondige analyse moet worden gemaakt om uit te maken of passagiersvliegtuigen nog kunnen worden ingezet voor dit soort transporten, en, zo ja, onder welke voorwaarden.

07.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Het DG Luchtvaart controleert jaarlijks de toepassing van de door de International Civil Aviation Organization en de Europese Commissie opgelegde veiligheidsmaatregelen. In 2012 werden er op Brussels Airport 47 inspecties en één audit uitgevoerd. Van elke controle wordt er een verslag opgesteld, waarna een en ander zo nodig wordt bijgestuurd.

De luchthaven onderging in april 2011 ook een Europese inspectie, en daarbij werden geen tekortkomingen van enige betekenis vastgesteld.

Les transports effectués dans les aéroports qui ne relèvent pas de l'OACI ou des définitions européennes ne ressortissent pas à mes services et ne sont dès lors pas régulés par ces organisations.

De diamantroof van 18 februari was uitzonderlijk! Het parket heeft zelf gezegd dat dit het werk was van professionals en dat de uitvoerders zware middelen hadden ingezet.

Dit feit mag geen afbreuk doen aan het werk van diegenen die op de luchthaven de veiligheid moeten garanderen.

Au vu de la préparation particulièrement minutieuse de cette attaque, je me demande si les marchandises de ce type doivent encore être transportées à bord d'avions passagers. J'ai donc demandé une évaluation à l'OCAM et j'ai fait inscrire ce point à l'ordre du jour du Collège du Renseignement et de la Sécurité. Je comprends que ces activités revêtent une importance économique considérable mais cette évaluation approfondie est absolument nécessaire.

Dans l'attente des résultats de l'analyse de l'OCAM, des mesures ont déjà été prises pour renforcer la protection des transports d'objets de valeur à l'aéroport de Bruxelles-National, notamment l'augmentation des patrouilles de la police fédérale pendant ce type d'opérations.

Enfin, je ne pourrais admettre que l'on brade la sécurité des passagers. Je suis très attentif aux conflits d'intérêts qui pourraient surgir de la mise en œuvre de mesures visant à assurer la protection des biens et des personnes dans l'aéroport. Il existe un accord de répartition-clef entre les tâches de la police fédérale et l'inspection aéroportuaire.

Les agents qui effectuent et supervisent les mesures de sûreté en place à l'aéroport de Bruxelles-National sont des employés ou des sous-traitants de l'aéroport. Ces agents disposent d'un mandat. Par ce mandat, ils répondent de leurs agissements devant la DGTA, dont ils dépendent fonctionnellement pour l'exercice de leurs missions. De plus, l'application des mesures de sûreté est soumise à un contrôle continu de la DGTA, afin de garantir leur qualité.

Statistieken over waardetransporten zijn, mede om voormelde redenen, niet in het bezit van de luchtvaartinspecties.

07.04 Karine Lalieux (PS): Madame la présidente, je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse.

Bien entendu, le risque zéro n'existe pas et je ne vise pas en particulier l'incident survenu dernièrement. Cela étant, pour avoir lu différents rapports, je reste convaincue qu'un mandat de sécurité doit être exécuté par un service public et par des individus qui sont soumis à des lois bien précises – telle la police fédérale.

Qu'on le veuille ou non, la rentabilité est exigée des sous-traitants. Ce n'est pas le cas des policiers, hormis sur le plan de l'efficacité. C'est pourquoi je suis persuadée que nous devrions revenir à l'ancien système. Autrement dit, il faudrait reconstituer un véritable corps de police au sein de l'aéroport, mais aussi des gares. De cette manière, les conflits d'intérêts pourraient être évités entre la rentabilité d'un service et les missions à accomplir.

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

U verwees naar een aantal audits die hebben plaatsgevonden en waaruit blijkt dat Brussels Airport voldoet aan alle gestelde normen en voorwaarden, onder meer op Europees vlak. Bij een audit worden er opmerkingen gemaakt. Een tijdje later vindt dan een nieuwe audit

In afwachting van de resultaten van de analyse van het OCAD werden er maatregelen genomen om de beveiliging van waarde-transporten op Brussels Airport te verhogen, waaronder de versterking van de patrouilles van de federale politie. Wij zullen ervoor zorgen dat de veiligheid van de passagiers niet in het gedrang komt.

Ik zal ervoor waken dat er geen belangenconflicten ontstaan. Er bestaat een overeenkomst met betrekking tot de verdeling van de taken tussen de politie en de luchthaveninspectie. De veiligheidsagenten zijn werknemers of onderaannemers van de luchthaven met een mandaat. Ze moeten rekenschap geven aan het DGLV, waarvan ze functioneel afhangen. De toepassing van de veiligheidsmaatregelen wordt voortdurend door het DGLV gemonitord.

C'est notamment pour ces raisons que les inspections aéronautiques ne disposent pas non plus de statistiques relatives aux transports de valeurs.

07.04 Karine Lalieux (PS): Le risque zéro n'existe pas et je ne visais pas en particulier l'incident en question. Cela dit, je reste convaincue qu'un mandat de sécurité doit être exécuté par un service public soumis à des lois précises. Il faut un véritable corps de police à l'aéroport et dans les gares. Ainsi, les conflits d'intérêts entre la rentabilité d'un service et les missions à accomplir pourraient être évités.

07.05 Tanguy Veys (VB): Le secrétaire d'État se contente de renvoyer aux audits. Un hold-up perpétré à l'aéroport constitue toutefois l'audit par excellence. Au total, Brussels Airport a fait l'objet de pas moins de cinq attaques

plaats en kan men zien of er vorderingen gemaakt zijn op het vlak van die opmerkingen. Voor u volstaat dit.

Als er echter een goede of degelijke audit is, dan is het wel een overval zelf. Dat is de audit bij uitstek. Ik wijs erop dat er in totaal al vijf geslaagde overvallen plaatsgevonden hebben op Brussels Airport. Dat zijn vijf negatieve audits inzake de veiligheid op de luchthaven.

Men gaat het nu oplossen door geen dergelijke transporten meer te laten doorgaan op Brussels Airport. Mijnheer de staatssecretaris, dat lost natuurlijk niets op. Men moet in staat zijn om de veiligheid te garanderen, niet alleen van dergelijke transporten — ook al worden die morgen afgeschaft — maar evenzeer van het personenluchtverkeer dat daar plaatsvindt. Het gaat niet alleen om criminelen die uit zijn op financieel gewin. Als morgen terroristen, al dan niet met islamitische motieven, een aanslag beramen op een vliegtuig of een vliegtuig willen kapen, dan mogen zij daar ook niet toe in staat zijn. Het volstaat dus niet om te zeggen dat men dergelijke transporten gaat verminderen of niet langer zal toestaan om de veiligheid te garanderen. Dat is de zaken op hun kop zetten!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het advies van de Vlaamse Luchthavencommissie inzake de oneerlijke concurrentie in de luchtvaartsector" (nr. 16061)**

08 **Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'avis de la Commission flamande des aéroports sur la concurrence déloyale dans le secteur aéronautique" (n° 16061)**

08.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, al een paar keer hebben we in de commissie het thema aangesneden van de oneerlijke concurrentie in de Belgische luchtvaartsector met bepaalde luchtvaartmaatschappijen die ook op Belgisch grondgebied actief zijn.

Ter zake heeft de regering op uw voorstel op 12 december 2012 beslist 20 miljoen euro uit te trekken voor de luchtvaartsector, om de strijd tegen de oneerlijke concurrentie aan te gaan. De steun zou gaan naar opleiding en een gedeeltelijke vrijstelling van sociale bijdragen, zou in overeenstemming zijn met de Europese regels en moet de tijd overbruggen tot wanneer Europa zelf met maatregelen komt tegen de oneerlijke concurrentie in de luchtvaartsector.

De Vlaamse Luchthavencommissie of VLC, het adviesorgaan voor de luchtvaart en het luchthavenbeleid, heeft vorig jaar al een alarmerend rapport afgeleverd over het concurrentieel nadeel dat de luchthaven van Zaventem ondervond door de Waalse steun aan Charleroi.

Nu is de VLC met een aanvullend advies gekomen over het verschil in loonkosten tussen vliegend personeel van Belgische luchtvaartmaatschappijen en buitenlandse concurrenten die ook werken met in België gebaseerde crews. De VLC vindt dat buitenlandse luchtvaartmaatschappijen, zoals Ryanair, die opereren vanuit België, de Belgische arbeidswetgeving moeten respecteren. Dat standpunt werd ook al verdedigd door het ACV. Ik weet niet of u

réussies. La décision de ne plus organiser ce type de transports ne résout pas le problème. Il faut en effet être capable de garantir la sécurité, non pas seulement de ce type de transports, mais également du transport aérien de personnes.

08.01 **Tanguy Veys** (VB): Le 12 décembre 2012, le gouvernement a décidé de dégager un montant de 20 millions d'euros pour lutter contre la concurrence déloyale dans le secteur aéronautique. Cette aide serait affectée à la formation et à une exonération partielle des cotisations sociales en attendant que l'Europe prenne des mesures pour lutter contre la concurrence déloyale dans ce secteur.

La Vlaamse Luchthavencommissie (VLC) a rédigé l'année dernière un rapport alarmant sur le handicap concurrentiel de l'aéroport de Zaventem résultant de l'aide wallonne accordée à l'aéroport de Charleroi. La VLC a rendu un avis complémentaire sur la différence en termes de coûts salariaux entre les compagnies aériennes belges et leurs

zelf een syndicaal etiket hebt, maar u behoort in ieder geval tot dezelfde christelijke vleugel, die dat standpunt heeft ingenomen.

Een Belgisch piloot van Ryanair bijvoorbeeld valt momenteel onder de Ierse arbeidswetgeving, waardoor hij een pak goedkoper is, maar andere luchtvaartmaatschappijen ondervinden daardoor een concurrentieel nadeel en de Belgische sociale zekerheid loopt inkomsten mis. Als staatssecretaris zou u toch moeten bezorgd zijn of de rekening wel klopt. Wanneer de Staat inkomsten misloopt, moet daar zeker iets aan worden gedaan.

De VLC heeft haar advies bezorgd aan de Vlaamse regering. De kosten die Ryanair kan uitsparen door de Belgische wetgeving niet toe te passen, zijn volgens de VLC significant. Ik citeer haar nogmaals: "Het belangrijkste gevolg is dat deze buitenlandse luchtvaartmaatschappijen een concurrentieel voordeel hebben, met een verlies aan activiteit voor de andere luchtvaartmaatschappijen. Deze werkwijze heeft gevolgen op het gebied van tewerkstelling en inkomsten voor de Belgische economie".

Ook op Europees niveau wenst men daar iets aan te doen. Zo bepaalt een verordening dat nieuw aangeworven boordpersoneel niet langer valt onder de sociale zekerheid van de zetel van de luchtvaartmaatschappij, maar onder die van het land waar zij gewoonlijk opstijgen en landen. Voor bestaand personeel is wel een overgangsregeling bepaald van maximaal 10 jaar.

De VLC pleit er dan ook voor om alle luchtvaartmaatschappijen die vliegend personeel tewerkstellen in België, de Belgische arbeidswetgeving te laten volgen en te laten bijdragen aan de sociale zekerheid. De VLC roept alle overheden op de regelgeving te respecteren.

Vlaams minister-president Kris Peeters laat alvast verstaan dat hij vanuit Vlaanderen wil toezien op de consequente toepassing van de wetgeving op alle werknemers in de Belgische luchtvaartsector.

De maatregelen die het kernkabinet, op uw voorstel, op 12 december 2012 heeft genomen, zijn een goede zaak, maar zij ontslaan u niet van uw verantwoordelijkheid, mijnheer de staatssecretaris. Het is niet omdat er een overgangsbepaling is, tijdens dewelke maximaal 10 jaar dingen door de vingers kunnen worden gezien, dat u niet nu al kunt optreden en kunt eisen dat dergelijke maatschappijen, zoals Ryanair, vallen onder de Belgische arbeidswetgeving.

Mijnheer de staatssecretaris, in welke mate zult u bij de strijd tegen de oneerlijke concurrentie in de luchthavensector ook rekening houden met het advies van de Vlaamse Luchthavencommissie? Zo ja, op welke wijze zult u er rekening mee houden? Zo neen, waarom zult u er geen rekening mee houden?

08.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer Veys, de problematiek van het *level playing field* is mij welbekend. Ik volg de problematiek dan ook van nabij op. Daarom ben ik bezig concrete maatregelen te bestuderen conform de Europese regels, om de oneerlijke concurrentie tegen te gaan.

concurrents étrangers. La VLC estime que les compagnies aériennes qui opèrent depuis la Belgique doivent également respecter la législation belge sur le travail, ce qui n'est pas le cas actuellement. Cette situation représente un manque à gagner pour la sécurité sociale belge et a des conséquences pour l'emploi.

Un règlement européen prévoit que le personnel de bord nouvellement recruté doit ressortir au système de sécurité sociale du pays où il décolle et atterrit le plus souvent. Le personnel existant peut bénéficier d'un régime transitoire pendant une période maximale de dix ans. Le secrétaire d'État doit donc prendre ses responsabilités et exiger que les compagnies aériennes étrangères soient désormais soumises à la législation belge sur le travail. Tiendra-t-il compte, à cet égard, de l'avis de la VLC?

08.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Je suis la problématique du *level playing field* de près. J'étudie des mesures concrètes conformes aux dispositions européennes de lutte

Ik zal daarbij zeker met het advies van de Vlaamse Luchthavencommissie rekening houden.

Ik zal u inlichtingen kunnen geven, zodra de maatregelen in kwestie definitief zullen zijn goedgekeurd.

08.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik ben blij te vernemen dat u met het advies rekening zult houden. De vraag is echter in welke mate u er rekening mee zult houden.

Eenzijds, is er immers al de principiële beslissing van 12 december 2012 geweest. Anderzijds, zijn wij ondertussen net geen drie maanden later. Ik had gehoopt dat de principiële beslissingen in concrete maatregelen zouden zijn omgezet, te meer daar de luchthavensector vragende partij is voor de ondersteuningsmaatregelen en de aanpak van de oneerlijke concurrentie, die immers al jarenlang aansleept. Ik verwijs onder meer naar de cijfers van Brussel Airlines, waaruit blijkt dat die maatschappij onder het concurrentienadeel te lijden heeft.

Ik dring er bovendien op aan dat u, als u maatregelen neemt, geen tien jaar zult wachten – voor zover u over tien jaar nog staatssecretaris zou zijn –, om tegemoet te komen aan de Europese eis om een einde te maken aan de oneerlijke concurrentie. Trouwens, de vigerende Europese regelgeving laat toe nu reeds met de overgangperiode komaf te maken en de Belgische arbeidswetgeving op te leggen.

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

09 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de sluiting van de DIV-antennes in Harelbeke en Maisières" (nr. 16140)

09 Question de M. Roel Deseyn au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la fermeture des antennes DIV de Harelbeke et de Maisières" (n° 16140)

09.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, er zijn eigenlijk niet zo veel antennes van de DIV. Er zijn heel wat mensen die transacties moeten verrichten, vaak ook voor klanten, waarbij zij dan bijvoorbeeld nummerplaten afhalen.

Er is wel een probleem van geografische spreiding. Het zou goed zijn om na te gaan of een en ander definitief moet zijn. Er kan al veel via de digitale weg, maar voor bepaalde transacties met de DIV is er een fysiek contactpunt nodig.

Dit is geen pleidooi pro domo, het is ruimer dan dat. Als de mensen uit het zuiden van West-Vlaanderen en Henegouwen niet meer in Harelbeke en Maisières terecht kunnen, moeten zij een veel grotere afstand overbruggen; dan moeten zij naar Gent, Oostende of Charleroi. Gelet op de vele transacties en de wachttijden in die kantoren, is de schrapping misschien toch niet de beste keuze, als men dan een halve dag onderweg is om enkele nummerplaten op te halen.

contre la concurrence déloyale. Dans ce cadre, je tiendrai certainement compte de l'avis de la VLC.

08.03 Tanguy Veys (VB): J'espère que le secrétaire d'État n'attendra pas dix ans pour répondre à la demande européenne de mettre fin à la concurrence déloyale. La législation européenne permet déjà d'y appliquer la législation belge sur le travail.

09.01 Roel Deseyn (CD&V): La Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV) n'a déjà pas beaucoup d'antennes et leur répartition géographique est loin d'être idéale. Si on peut déjà faire beaucoup de choses par voie électronique, il reste des cas où un point de contact physique est nécessaire.

Quels motifs ont conduit à la fermeture des antennes de Harelbeke et de Maisières? Comment préserver le niveau de service dans le sud de la Flandre occidentale et le nord du Hainaut? Ne pourrait-on pas réexaminer la

Mijnheer de staatssecretaris, wat zijn de beweegredenen voor de sluiting van de twee antennes, die geografisch ook niet zo ver van elkaar gelegen zijn en de afstanden hierdoor enorm vergroten? Hoe kan de bereikbaarheid en toegankelijkheid worden gegarandeerd? Hoe kan de dienstverlening in de provincies West-Vlaanderen en Henegouwen worden gevrijwaard?

Ik heb begrip voor de besparingsoefeningen die moeten gebeuren, maar misschien kan men met de bestaande antennes een herinplanting overwegen om een evenwichtigere spreiding over het land te verkrijgen? Misschien worden bepaalde regio's nu bijzonder goed bediend en andere minder?

Zijn er concrete plannen om terug te komen op het voornemen tot sluiting? Is er ook een bereidheid om het volledige plaatje te bekijken om de mensen in deze regio goed te bedienen met redelijke afstanden?

09.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Sinds twee of drie jaar is het steeds moeilijker gebleken om de permanente opening van alle DIV-antennes te verzekeren. Bepaalde antennes moesten geregeld sluiten, soms voor een korte periode, soms voor verscheidene weken. Het gevolg van deze situatie is dat de DIV reeds geruime tijd geen kwaliteitsvolle dienstverlening kan garanderen, zodat files ontstaan na sluiting van verschillende dagen of, erger nog, klanten voor een gesloten deur komen te staan.

Op termijn is het de bedoeling om de inschrijving zo veel mogelijk via internet te laten gebeuren. Een versterking van de lokale antennes is dus niet aan de orde. De inschrijvingen via internet bij de DIV nemen inderdaad sterk toe: drie kwart van alle inschrijvingen. Meer dan 40 % van de operaties die tegenwoordig in de antennes gebeuren, zou eigenlijk perfect via WebDIV kunnen gebeuren.

Een keuze drong zich dus op, rekening houdend met criteria zoals de bediende geografische zones en de staat van de lokalen. Rekening houdend met deze analyse en met het feit dat twee provincies, Henegouwen en West-Vlaanderen, tot nu toe beschikten over elk twee antennes, heb ik de beslissing genomen om de antennes van Harelbeke en Maisières te sluiten.

Vooraf met het oog op een betere toegankelijkheid werd bovenvermelde beslissing getroffen. Daarenboven kan ik onmogelijk per subregio, het weze Zuid-West-Vlaanderen of Noord-Henegouwen, DIV-antennes oprichten. In geen enkele andere provincie van ons land bestaan er subregionale DIV-kantoren. Wel blijft iedere provincie over haar DIV-kantoor beschikken. Voor een verdere heroriëntering van de overblijvende antennes zijn er op dit ogenblik geen concrete plannen.

répartition géographique des antennes de façon à garantir le même service dans chaque région? D'autres fermetures sont-elles prévues?

09.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Depuis deux à trois ans, il s'est avéré de plus en plus difficile d'assurer l'ouverture permanente de l'ensemble des antennes de la DIV. Certaines antennes doivent parfois fermer provisoirement. La DIV n'est ainsi pas en mesure de garantir un service de qualité.

À terme, l'objectif sera de régler un maximum d'immatriculations par le biais de l'internet, qui dans l'intervalle, est d'ailleurs de plus en plus utilisé à cet effet. Le renforcement des antennes locales n'est donc pas à l'ordre du jour. Plus de 40 % des immatriculations enregistrées dans les antennes locales pourraient en fait être réalisées via le webDIV.

Étant donné que les provinces de Flandre occidentale et du Hainaut disposaient encore chacune de deux antennes, j'ai décidé d'en fermer une dans ces provinces, notamment celles de Harelbeke et de Maisières. D'autres provinces ne disposent pas d'antennes sous-régionales de la DIV.

En ce qui concerne la réorientation des antennes restantes, je n'ai aucune intention concrète actuellement.

09.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Dank u voor uw antwoord en uw

09.03 **Roel Deseyn** (CD&V):

motivering.

Ik heb veel begrip voor een rationalisering van de dienst en voor een besparing, maar, mijnheer de staatssecretaris, u ziet toch ook bij een blik op de kaart dat Oostende zeer perifeer gelegen is in West-Vlaanderen. We moeten ons inschrijven in het plan voor efficiëntie en rationalisering met één antenne per provincie, maar dan zou dat in Brugge of Roeselare kunnen zijn. Dat maakt de perimeter voor de provincie zeer logisch. Ik pleit daarbij zelfs niet pro domo, maar denk een stukje centraler. Nu valt er een grote afstand te overbruggen. Met een centraal punt zou dat voor iedereen maximaal een half uurtje zijn, terwijl het nu voor heel wat mensen een klein uurtje rijden is. De voorzitter zal dat ook weten: vanuit de Westhoek naar Oostende is men toch wel een tijdje onderweg om de dienst te bereiken. Roeselare, bijvoorbeeld, zou voor iedereen een goede oplossing zijn.

Pour les habitants du sud de la Flandre occidentale, Ostende est vraiment au fin fond de la province. Une implantation à Bruges ou à Roulers serait beaucoup plus logique pour eux.

Ik vraag dus om dat toch even te bekijken in het kader van een goede spreiding en centralisering per provincie.

09.04 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: (...)

09.05 **Roel Deseyn** (CD&V): Wanneer werden de locaties gekozen? Ik moet u het antwoord schuldig blijven. U zal dat wellicht beter weten dan ik.

Ik kijk naar het praktisch nut, niet naar de historiek van de besluitvorming. Hoe kunnen we anno 2013 de mensen optimaal bedienen?

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

10 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de beslissing van de Deense regering om geen kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren" (nr. 16178)**

10 **Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la décision du gouvernement danois de ne pas instaurer de taxe kilométrique pour les camions" (n° 16178)**

10.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, op 21 januari 2011 werd een akkoord gesloten tussen de drie Gewesten over een wegvignet voor personenwagens en een kilometerheffing voor vrachtwagens vanaf 2013.

10.01 **Tanguy Veys** (VB): Le 21 janvier 2011, les trois Régions signaient un accord concernant l'instauration en 2013 d'une vignette routière pour les véhicules particuliers et d'une redevance kilométrique pour les camions. Compte tenu des difficultés rencontrées par le secteur des transports, le moment serait très certainement mal choisi pour lui imposer de nouvelles charges. Le Danemark par exemple refuse l'idée d'une redevance kilométrique pour les camions. Quelle est l'opinion du secrétaire d'État en la matière?

Het voorzag erin dat zware vrachtwagens boven 3,5 ton vanaf 2013 in de plaats van het eurovignet een kilometerheffing zouden moeten betalen. De prijs zou variëren naar gelang van de plaats en de afgelegde afstand. Het was de bedoeling dat de heffing minstens op de grote verkeersassen werd ingevoerd. Het systeem zou worden ontwikkeld door een privébedrijf en zou werken op basis van satellietdetectie. De opbrengsten van de kilometerheffing voor vrachtwagens zouden verdeeld worden tussen de Gewesten, op basis van het grondgebied waar de kilometers werden afgelegd.

De staatssecretaris van Mobiliteit heeft in zijn beleidsnota *Mobiliteit voor 2013* het volgende gesteld – ik citeer: "In de mate van zijn

bevoegdheden en in samenspraak met de regio's en de FOD Financiën zal de staatssecretaris verder gaan op de ingeslagen weg met het politiek akkoord van 21 januari 2011 tussen de drie regio's, om de wegentaks te hervormen".

Enerzijds, is er dus de beleidsnota van de staatssecretaris, en, anderzijds, het akkoord volgens hetwelke vanaf 2013 werk zou worden gemaakt van de invoering van de wegentaks.

Ook in een aantal andere landen is die discussie al volop aan bod gekomen. Ik verwijs onder meer naar het standpunt dat de Deense regering inneemt. Na maanden van voorbereiding en onderzoek heeft de Deense regering besloten af te zien van de introductie van een kilometerheffing voor vrachtwagens. Denemarken zal het eurovignet behouden. De precieze reden was op het moment dat de beslissing bekendraakte, nog niet helemaal duidelijk, maar naar verluidt zou die te maken hebben met de introductiekosten en de beheerskosten van het systeem. Ook zouden de kosten voor de transportsector te hoog uitvallen. In deze crisistijd is dat ongewenst, aldus Deense bronnen.

Voorzitter: Roel Deseyn.

Président: Roel Deseyn.

Mijnheer de staatssecretaris, gelet op de problemen in de transportsector is het niet echt het moment om bijkomende lasten op te leggen aan de sector, die het ook in België al zeer moeilijk heeft. Ook in andere landen wil men van het plan afstappen, omdat men merkt dat de transportsector er zeker niet op zit te wachten, daar het nefast zou zijn.

Mijnheer de staatssecretaris, zult u rekening houden met de beslissing van onder meer Denemarken om af te zien van de kilometerheffing en vast te houden aan het eurovignet? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet? Ik kijk uit naar uw antwoord.

10.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer de voorzitter, voorafgaandelijk merk ik op dat de heer Veys kennelijk steeds meer bevoegdheden terug bij de federale regering wil leggen. Ik herinner hem eraan dat de invoering van een kilometerheffing op het Belgisch grondgebied een gewestelijke bevoegdheid is.

Volgens mijn informatie is de kilometerheffing voor vrachtwagens, die door de drie gewestelijke regeringen gezamenlijk werd uitgewerkt in 2011, met implementatie vanaf dit jaar, uitgesteld tot 2016.

Ondanks het feit dat aspecten van elektronische tolheffing tot mijn bevoegdheid behoren, blijf ik loyaal om samen met de gewestelijke regeringen vorm te geven aan die beslissing.

Mijnheer Veys, of een beslissing van de Deense regering invloed zal hebben op de invoering van de kilometerheffing in ons land, zou u aan de gewestelijke regeringen moeten vragen.

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

10.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, de beslissing ter zake is inderdaad genomen door de drie Gewesten. Aangezien u

10.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Il est surprenant de voir à quel point M. Veys souhaite voir retransférer des compétences toujours plus nombreuses au gouvernement fédéral. L'imposition d'une taxe kilométrique sur le territoire belge constitue désormais une compétence régionale. Selon mes informations, l'exécution de l'accord relatif à la taxe kilométrique pour les camions est reportée à 2016. Je discuterai de la concrétisation du péage électronique sous ma compétence avec les gouvernements régionaux.

het daarover echter hebt in uw beleidsnota en hier aanhaalt dat u die beslissing loyaal zult uitvoeren, denk ik dat u toch ook uw rol kunt spelen bij de standpuntbepalingen. Zo kunt u bijvoorbeeld het standpunt bepleiten dat een dergelijke kilometerheffing in de toekomst niet doorgevoerd zou worden. Ook organisaties zoals Comeos en het Planbureau zijn tot de vaststelling gekomen dat de kilometerheffing bijzonder nefast zou zijn. Ook Nederland heeft de plannen ter zake opgeborgen.

Los van de bevoegdheid van de Gewesten om tot die beslissing te komen, kunt u wel uw rol spelen als pleitbezorger, zonder dat u daarom in strijd handelt met de bevoegdheden van de Gewesten. Daarom dring ik erop aan om, in alle overlegmomenten die u hebt, die bezorgdheid kenbaar te maken. Dat zou volgens mij zeker de sector ten goede komen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Steven Vandeput** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de subsidies voor het verspreid en gecombineerd goederenvervoer per spoor" (nr. 16228)

- de heer **Tanguy Veys** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de subsidies voor het verspreid en gecombineerd goederenvervoer per spoor" (nr. 16350)

11 **Questions jointes de**

- **M. Steven Vandeput** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les subsides alloués au transport ramifié et combiné de marchandises par chemin de fer" (n° 16228)

- **M. Tanguy Veys** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les subsides alloués au transport ramifié et combiné de marchandises par chemin de fer" (n° 16350)

11.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, er bestaat een subsidieregeling voor het gecombineerd vervoer, op basis van het KB van 15 juli 2009 betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorwegvervoer van internationale transporteenheden voor de periode 2009-2012.

Sinds kort bestaat er ook voor het verspreid vervoer een subsidieregeling, bepaald in hoofdstuk 3 van de wet houdende diverse en dringende bepalingen van 27 december 2012. Beide subsidieregelingen liepen af op 28 februari 2013. Een tijd geleden heerste er bij de goederenvervoerders, de havenbedrijven en de betrokken sectoren grote onduidelijkheid over het al dan niet verlengen van die regelingen.

Ik heb daarover de volgende vragen.

Hoe werden beide bestaande subsidieregelingen geëvalueerd?

Komt er een nieuwe subsidieregeling voor het verspreid en gecombineerd vervoer? Zo ja, vanaf wanneer en welke aanpassingen

11.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Un régime de subvention du transport combiné a été mis en place sur la base de l'arrêté royal du 15 juillet 2009. Dans son chapitre 3, la loi portant des dispositions diverses urgentes du 27 décembre 2012 intègre un régime de subvention pour le transport ramifié. Ces deux régimes ont été abrogés le 28 février 2013.

Quelle évaluation a été faite de ces deux régimes? De nouvelles règles de subvention seront-elles mises en place pour les transports ramifié et combiné et quels aménagements y seront les apportés? Pourquoi cette

zullen er dan gebeuren? Zo neen, waarom niet?

incertitude persistante?

Waarom duurde het zo lang voor daarover duidelijkheid kon komen?

11.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, toen het nieuws bekend werd dat er komaf zou worden gemaakt met de subsidies voor het verspreid en gecombineerd goederenvervoer was er menig ongenoegen te horen. Dat was niet alleen het geval bij NMBS Logistics, die daar vaak de vruchten van plukt en nog altijd in een precare financiële situatie vertoeft, maar evenzeer bij de talrijke havenbedrijven die gewillig gebruik maakten van de transportsubsidies en die vragende partij waren voor een verlenging ervan.

11.02 Tanguy Veys (VB): Lorsqu'on a appris la suppression des subsides au transport ramifié et combiné de marchandises par chemin de fer, des voix se sont élevées au sein de la SNCB Logistics et de nombreuses entreprises portuaires pour protester contre cette décision.

De communicatie was in eerste instantie dat onder meer NMBS Logistics niet meer voldeed aan de voorwaarden om in aanmerking te komen voor subsidiëring van haar werkzaamheden, en daarnaast dat er ook de nodige garanties van Europa nodig waren. Per toeval vernam ik vorige week tijdens een ontbijtdebat van VOKA dat NMBS Logistics zeer duidelijk stelde dat zij voldeed aan alle voorwaarden voor een verlenging van de subsidies en dat de beslissing enkel nog afhankelijk was van de regering.

Le délai de prorogation de deux mois étant expiré, qu'en est-il des subsides pour le transport de marchandises? La SNCB Logistics estime satisfaire à toutes les conditions pour une prolongation des subsides. Quand une décision sera-t-elle prise en la matière?

Los van de eventuele verlenging vind ik het bijzonder onheus om een dergelijke regeling tijdelijk te verlengen voor twee maanden en dat men op enkele dagen voor het einde van de regeling nog steeds niet wist of de subsidies zouden worden verlengd. Wanneer wij kijken naar de contracten in de havensector is het duidelijk dat veel transportbedrijven bij het opmaken van een contract, in feite al drie jaar verder denken. Wanneer een eventuele verlenging van subsidies daarvan afhankelijk is, is het toch bijzonder onheus om pas enkele dagen voordien een beslissing te melden. Ongeacht de beslissing, had u veel vroeger moeten communiceren met de sector.

Het is ondertussen al maart en dus is de tijdelijke verlenging van twee maanden in principe voorbij. Wij moeten eigenlijk wel weten waar de sector nu aan toe is. Wat is de stand van zaken omtrent de subsidies voor het goederenvervoer? Wat is uw beslissing, gezien het standpunt van NMBS Logistics dat zij voldoet aan de voorwaarden? Wat is uw motivatie, indien NMBS Logistics niet aan de voorwaarden voldoet voor een verlenging van de subsidies?

11.03 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mevrouw de voorzitter, het huidige stelsel van steun aan het gecombineerd vervoer eindigde op 31 december 2012. Bij wet houdende diverse en dringende bepalingen van 27 december 2012 werd het systeem verlengd tot 28 februari 2013. Bovendien werd door de wet houdende diverse en dringende bepalingen van 27 december 2012 een stelsel van steun aan het verspreid vervoer in België ingesteld, geldend tot 28 februari 2013.

11.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Une évaluation globale de l'aide au transport ramifié et combiné est en cours. Sur cette base, mes services préparent de nouvelles propositions pour organiser une aide à long terme en faveur du transport ramifié et combiné. Le gouvernement prendra une décision dans quelques jours.

Een globale evaluatie van de steun aan het gecombineerd en het verspreid vervoer is aan de gang. Op basis daarvan bereiden mijn diensten nieuwe voorstellen voor om steun op lange termijn te organiseren ten gunste van het gecombineerd en verspreid vervoer. De regering zal ter zake binnen enkele dagen een eindbeslissing nemen.

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

U hebt geantwoord dat u iets voorbereidt en dat is geruststellend. Er zal in de sector evenwel veel ongerustheid blijven heersen tot het voorstel er is. Ik kan alleen maar aandringen om er snel werk van te maken.

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

Het kleine lichtpuntje is dat ik uit uw woorden meen te hebben verstaan dat er alsnog wordt gewerkt aan een verlenging. Wij zullen zien in welke mate dit eraan tegemoet komt.

Ik hoop in ieder geval dat de huidige subsidiëring zowel qua omvang als qua wijze behouden blijft. Ook de sector hoopt dat het niet om een verkapte besparing zal gaan, opgelegd door Europa en slechts in beperkte mate doorgevoerd. Ook in het belang van NMBS Logistics, wiens lijdensweg nog steeds niet is beëindigd, moet de subsidiëring behouden blijven.

Het is alvast onheus van de federale regering dat wij nog tot 8, 9 of 10 maart zullen moeten wachten op de eventuele witte rook. De voorlopige regeling die tot 28 februari 2013 gold, is vandaag, 5 maart, immers nog steeds van kracht. Er had al duidelijkheid moeten zijn na de termijn van twee maanden en liefs vroeger al. Mocht het bedrijfsleven op die manier omgaan met de klanten, dan zouden er snel veel faillissementen zijn.

Ik hoor geen enkele reden waarom men zolang getalmd heeft om tot een standpunt te komen. Ik kan dit alleen maar betreuren.

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

12 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het intrekken van een vliegbrevet" (nr. 16229)

12 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le retrait d'une licence de vol" (n° 16229)

12.01 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, wie vandaag te veel drinkt, toch achter het stuur kruipt en gepakt wordt, riskeert een intrekking van het rijbewijs. Dat is natuurlijk een goede zaak in het kader van de verkeersveiligheid.

In ons land is er een aantal mensen dat zowel een rijbewijs als een vliegbrevet heeft. Als iemand met een vliegbrevet betrapt wordt op dronken rijden zou hij dus nog steeds met het vliegtuig de lucht in kunnen gaan. Er is op dit moment geen wettelijk verband tussen beide zaken. De vraag is of wij daaruit mogen afleiden dat er in bepaalde gevallen een risico is voor de veiligheid van ons luchtruim.

Ik heb hierover enkele specifieke vragen.

11.05 Tanguy Veys (VB): Je regrette les longues tergiversations dans ce dossier.

12.01 Bert Wollants (N-VA): La conduite sous influence de la boisson peut entraîner le retrait du permis de conduire. Si l'intéressé possède aussi une licence de vol, celle-ci ne sera toutefois pas retirée. Il n'existe pas de lien légal entre les deux, en effet. Cette situation ne risque-t-elle pas de menacer la sécurité de l'espace aérien?

Le service d'inspection de la Direction générale du Transport

In het KB van 15 september 1994 staat een verbod voor stuurpersoneel als bemanning van een luchtvaartuig wanneer men onder invloed is van alcoholische dranken. De dienst Inspectie van het DGLV kan gerichte controles uitvoeren inzake dit verbod indien dat nodig blijkt. Wordt het DGLV dan rechtstreeks ingelicht als de houder van een vliegbrevet een rijverbod heeft opgelopen? Indien dit niet het geval is, waarom niet? Acht u dat noodzakelijk?

Hoeveel alcoholcontroles voerde het DGLV in 2012 uit? Werden er ten gevolge daarvan vliegbrevetten ingetrokken? Zo ja, hoeveel waren er dat in 2012?

Tot slot, wat is uw standpunt over het ontbreken van het verband tussen een rijverbod en een vliegverbod? Bent u van plan om ter zake wetgeving uit te werken of lijkt u dat een overbodige koppeling?

aérien (DGTA) peut réaliser des contrôles ciblés en matière d'interdiction de consommer de l'alcool pour le personnel de conduite d'un aéronef. Lorsque le permis de conduire du titulaire d'une licence de vol est retiré, la DGTA en est-elle informée? Combien de contrôles d'alcoolémie la DGTA a-t-elle réalisés en 2012 et combien de licences de vol ont été retirées à la suite de ces contrôles? Le secrétaire d'État projette-t-il d'élaborer une réglementation combinant le retrait du permis de conduire et de la licence de vol?

12.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Wollants, momenteel bestaat er geen enkel verband tussen het intrekken van een rijbewijs en het intrekken van een pilootvergunning. Politie noch parket geven inlichtingen door aan de luchtvaartautoriteiten met betrekking tot het intrekken van rijbewijzen.

De DGLV heeft in 2012 geen alcoholcontroles uitgevoerd en bijgevolg geen vliegverbod opgelegd vanwege overmatig alcoholgebruik.

De Luchtvaartinspectie beschikt bovendien niet over de juiste meetinstrumenten voor het meten van de mate van alcoholintoxicatie. De federale politie kan deze metingen wel uitvoeren. Ik wil er wel op wijzen dat indien men deze meetinstrumenten wil gebruiken in de luchtvaart, men deze instrumenten hiertoe zal moeten kalibreren. Bovendien is hiervoor een wettelijke basis nodig.

Ik heb aan mijn diensten gevraagd om het door u aangehaalde probleem verder te onderzoeken.

12.03 **Bert Wollants** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, als ik het goed begrijp, worden er momenteel geen controles uitgevoerd op vlak van artikel 5 van het koninklijk besluit en kan men dus ook niet vaststellen of daaraan wordt voldaan. Dat maakt mij enigszins ongerust, al kan ik mij voorstellen dat heel veel luchtvaartmaatschappijen zelf voor een stuk daarover waken. Bovendien is het natuurlijk ook wel een regeling die door uw diensten werd uitgewerkt en die ergens toch een controle moet krijgen.

Het is goed dat u daarover verder nadent. In het belang van ons luchtruim moet u toch eens bekijken op welke manier daarmee moet worden omgegaan in de toekomst. Want ik vind het vrij bizar dat die regel intensief wordt gebruikt voor het wegverkeer – dat lijkt mij nuttig en nodig –, maar dat die niet wordt toegepast voor het vliegverkeer. Dat lijkt mij een lacune. U zou er goed aan doen om dat eens grondig te bekijken.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Temmerman is niet aanwezig. Vraag nr. 16337 van de heer Logghe wordt

12.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Il n'existe actuellement aucun lien entre le retrait d'un permis de conduire, d'une part, et le retrait d'une licence de vol, d'autre part. En 2012, la DGTA n'a effectué aucun test d'alcoolémie. De plus, l'inspection aéronautique ne dispose pas des instruments de mesure appropriés. Ils devraient être calibrés or il n'y a pas de base légale pour ce faire. J'ai demandé à mes services d'examiner ce dossier plus avant.

12.03 **Bert Wollants** (N-VA): L'absence de contrôles est tout sauf rassurante.

uitgesteld.

13 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Sabien Lahaye-Battheu** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het uitstel van de invoering van de nieuwe verkeersboetes" (nr. 16287)

- de heer **Tanguy Veys** aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de informaticaproblemen bij het innen van de verhoogde verkeersboetes" (nr. 16359)

13 **Questions jointes de**

- Mme **Sabien Lahaye-Battheu** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le report de l'introduction des nouvelles amendes routières" (n° 16287)

- M. **Tanguy Veys** au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les problèmes informatiques liés à la perception d'amendes majorées pour les infractions au code de la route" (n° 16359)

13.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, vorige week hebben wij vernomen dat de IT-diensten van de federale politie er wegens technische redenen niet in zijn geslaagd tijdig de tabellen met de nieuwe, hogere bedragen voor sommige boetes in haar 30 000 computers in te voeren.

Daardoor zijn de bedragen niet, zoals gepland, op 1 maart 2013 ingegaan. Zij zullen pas op een latere datum ingaan, die tot op vandaag nog onzeker is, tenzij u straks de nieuwe datum kan melden.

De politie kent nochtans al acht maanden de nieuwe bedragen. De wetteksten zijn al zes maanden bekend.

Bijna tien jaar geleden, met name in 2004, rees hetzelfde probleem.

Ik zou u dan ook het volgende willen vragen.

Wanneer, hoe en door wie werd u van het geschetste probleem op de hoogte gebracht?

Is er voldoende overleg tussen uw departement en de politiediensten geweest? Hoe is het overleg verlopen?

Welke termijn werd tijdens bedoeld overleg als haalbaar voor alle partijen naar voren geschoven?

Waarom is de datum van inwerkingtreding niet vroeger aangepast?

Wanneer zullen de nieuwe boetes nu in werking treden?

Erkent u dat het verkeersbeleid door de problematiek gezichtsverlies lijdt?

13.02 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, vanaf 1 maart zou een aantal belangrijke stijgingen plaatsvinden van boetes voor overtredingen van de 1^{ste} graad of voor storend gedrag, van de 2^{de} graad of onrechtstreeks gevaar en de 3^{de} graad of rechtstreeks

13.01 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Pour des raisons techniques, les services IT de la police fédérale n'ont pas pu introduire les tableaux des nouveaux tarifs majorés pour certaines amendes à temps dans les 30 000 ordinateurs.

Le secrétaire d'État peut-il fournir des précisions à ce sujet?

13.02 **Tanguy Veys** (VB): En effet, on n'a pas pu instaurer les nouvelles amendes dans les délais, bien que la décision ait été

gevaar.

Ik vermoed dat dit voortkomt uit uw bezorgdheid om de verkeersveiligheid te verhogen en niet zozeer om de staatskas te stijven.

Wie dacht dat dit op 1 maart zou plaatsvinden, heeft het echter verkeerd voor. Kort daarvoor is immers bekend geraakt dat, ook al ging het hier om maatregelen waarover reeds 8 maanden geleden werd gecommuniceerd en om wijzigingen die reeds 6 maanden in het *Belgisch Staatsblad* werden gepubliceerd, de federale politie er niet in geslaagd is om die hogere bedragen in de 30 000 politiecomputers in te voeren.

Woordvoerster Agnès Reis zegt hierover: "We gaan er alles aan doen om de fout goed te maken. We mikken op 2 april, maar ik kan niet beloven dat het tegen dan zeker in orde zal zijn".

Dat verwondert mij, want het is niet de eerste keer dat de federale politie wordt geconfronteerd met moeilijkheden met de software voor verkeersboetes. Daar loopt blijkbaar een en ander grondig fout.

De beslissing werd daarnaast reeds 8 maanden geleden genomen en de publicatie verscheen 6 maanden geleden in het *Belgisch Staatsblad*. Als men er niet in slaagt om op 6 maanden tijd 30 000 politiecomputers in orde te maken, belooft dat weinig goeds over de toekomstige aanpak en de competentie van de informatica van de federale politie.

Mijnheer de staatssecretaris, kunt u, vanuit uw bezorgdheid om de verkeersveiligheid te doen toenemen en niet zozeer om de staatskas meer te stijven, mij zeggen om welke redenen dit zo laat zal gebeuren? Wanneer zal dit gebeuren? Welke maatregelen werden genomen om die invoering alsnog zo snel mogelijk te doen plaatsvinden?

13.03 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Collega's, er zijn verschillende vergaderingen geweest met de betrokken partners, zowel over de hercategorisering van de overtreding voor het niet-dragen van de veiligheidsgordel en het niet-gebruiken van een kinderbeveiligingssysteem, als over de aanpassing van de bedragen van de onmiddellijke inning aan de verhoogde opdecimen.

Daarnaast is er op 13 november 2012 een aparte vergadering geweest met de directie van de telematica van de federale politie, de DST, om zeker te zijn van de planning. Tijdens de vergadering heeft de DST gevraagd de inwerkingtreding uit te stellen tot 1 maart 2013, waaraan gevolg werd gegeven. Op 14 november werden de bewuste ontwerpen nogmaals aan de politie gestuurd.

Het koninklijk besluit van 9 januari 2013, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* op 31 januari 2013, is in werking getreden op 1 maart en dus is vanaf die datum de hercategorisering van overtredingen op het verplicht gebruik van de veiligheidsgordel en het kinderbeveiligingssysteem van kracht.

Wat betreft de aanpassing van de bedragen van de onmiddellijke inning aan de verhoogde opdecimen wordt na recent nieuw overleg

prise il y a huit mois et publiée au *Moniteur belge* il y a six mois.

Comment expliquer ce retard? Quelles autres démarches le secrétaire d'État entreprendra-t-il?

13.03 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Plusieurs réunions ont rassemblé les différents protagonistes pour aborder les thèmes d'un nouveau barème pour les infractions relatives au port de la ceinture de sécurité et aux systèmes de protection des enfants, ainsi que celui de l'adaptation des montants des perceptions immédiates aux décimes additionnels. De plus, une réunion séparée s'est tenue le 13 novembre 2012 avec la direction du service télématique de la police fédérale et DST pour arrêter le planning définitif. À cette occasion, nous avons accepté la demande de report de DST jusqu'au 1^{er} mars 2013. Les projets ont été renvoyés à la police le 14 novembre 2012 et le

met DST de datum van de inwerkingtreding bepaald op 2 april 2013.

nouveau barème des infractions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité et le système de protection des enfants est entré en application depuis le 1^{er} mars. L'adaptation des montants de la perception immédiate aux décimes additionnels entrera en vigueur le 2 avril 2013.

13.04 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ik begrijp dat de datum van 2 april wel zeker is, of dat u daar alvast op hoopt, mijnheer de staatssecretaris.

13.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik ben verwonderd dat de invoering al een keer werd uitgesteld, ook op vraag van de bevoegde diensten.

Wat ik hier niet hoor, is waarom de vertraging heeft plaatsgevonden. U zegt dat het gebeurde op vraag van de bevoegde diensten, maar er moeten toch meer concrete argumenten zijn gebruikt om die vertraging te motiveren? De plannen zijn immers eigenlijk al twee keer uitgesteld, waarvan een keer zeer kort voor de lancering. Het is bijzonder moeilijk te vatten dat de diensten er niet in zijn geslaagd de afgesproken termijn te respecteren, te meer daar het gaat om zaken die al zeer lang bekend en beslist waren.

Wij spreken nu over 2 april. Ik weet niet welke opvallende maatregelen zij sinds dat uitstel hebben genomen, maar ik ga ervan uit dat de datum nu wel gerespecteerd zal worden. Ik houd mijn hart vast en ik hoop dat wij niet weer met vertragingen geconfronteerd zullen worden, wanneer u opnieuw een aantal verhogingen of wijzigingen zult doorvoeren. Daarvoor zou er in feite geen enkele reden mogen zijn.

Ik hoop dat u werk zult maken van een correcte en consequente toepassing in de toekomst, door het volgen van de afgesproken planning.

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

14 Question de Mme Isabelle Emmery au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les véhicules en défaut d'assurance dans le cadre des nouvelles mesures en matière de sécurité routière" (n° 16307)

14 Vraag van mevrouw Isabelle Emmery aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de niet-verzekerde voertuigen in het kader van de nieuwe maatregelen inzake verkeersveiligheid" (nr. 16307)

14.01 Isabelle Emmery (PS): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, vous avez récemment annoncé, notamment par voie de presse, de nouvelles mesures en matière de sécurité routière tout au long de cette année 2013. Des projets tels que la perception immédiate des amendes, le nouveau permis électronique et les punitions plus sévères contre les récidivistes seront des mesures effectives.

14.01 Isabelle Emmery (PS): Inzake verkeersveiligheid heeft u voor 2013 nieuwe maatregelen aangekondigd, waaronder de controle van niet-verzekerde voertuigen. Zo zal een elektronisch systeem (ANPR) met camera's die

La mesure concernant le "défaut d'assurance" a retenu particulièrement mon attention. Les véhicules non assurés seront contrôlés directement par un système électronique de boîtiers ANPR. Ils devraient être placés à l'entrée de nos rues. Ces boîtiers seront installés soit sur la voirie soit dans les véhicules de la police. Ils scanneront toutes les plaques minéralogiques et détecteront automatiquement les voitures en défaut d'assurance.

Monsieur le secrétaire d'État, il semble que les gestionnaires de voiries auront la charge de l'installation de tels appareils. Devront-ils prendre également en charge le coût de l'installation?

Cette mesure est prévue à partir du 1^{er} juin. Est-ce réaliste et réalisable au vu des délais et des procédures nécessaires pour mettre le nouveau système en place?

14.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Chère collègue, les lecteurs de plaques d'immatriculation ANPR sont en effet considérés comme un outil crucial pour la détection des véhicules non assurés dans mon plan d'action pour le respect de l'obligation d'assurance et de contrôle technique des véhicules à moteur. Pourtant, l'utilisation de ce genre de caméras n'étant pas limitée à ces fins, de plus en plus de voiries et de véhicules des services de contrôle sont équipés de lecteurs de plaques d'immatriculation.

Ces appareils détectent entre autres des véhicules volés, des véhicules avec lesquels des délits ont été commis et des véhicules dont les propriétaires sont en défaut de paiement de taxes, etc.

Je ne demande pas au personnel des gestionnaires de voiries d'installer des caméras ANPR. Sur le plan opérationnel, il suffit que les lecteurs de plaques d'immatriculation soient couplés avec les fichiers de données mis à leur disposition par le Fonds commun de garantie automobile.

Sur le plan juridique, afin de pouvoir utiliser les caméras ANPR pour la détection et/ou la constatation de la non-assurance, il faut une modification de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance sur la responsabilité en matière de véhicule automoteur. Je vais m'efforcer de respecter le délai du 1^{er} juin 2013 prévu à cet effet.

14.03 Isabelle Emmerly (PS): Merci, monsieur le secrétaire d'État. Cela signifie-t-il qu'il n'y a pas d'installation supplémentaire par rapport à ce qui existait déjà sur le réseau des voiries, mais bien un couplage qui va se faire entre ces dispositifs existants et le système qui permet d'y relier les infractions? La couverture actuelle est donc suffisante.

14.04 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: L'objet de la couverture n'est pas de ma responsabilité. Nous mettons à disposition de la couverture actuelle une "option" supplémentaire qui permet d'avoir le contrôle de l'assurance et du contrôle technique.

Si vous me posez la question en tant que secrétaire d'État à la Mobilité, je vous répondrais que plus il y en a, mieux c'est! Nous avons voulu optimiser ce qui est déjà installé aujourd'hui.

langs de weg of in politie-voertuigen worden geplaatst, alle nummerplaten scannen.

De wegbeheerders zouden deze toestellen moeten installeren. Zullen zij ook de kosten op zich nemen?

Deze maatregel is gepland voor 1 juni. Is dit realistisch en haalbaar, gelet op de termijnen en de procedures voor de invoering?

14.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: De automatische ANPR-nummerplaatlezers zijn een cruciaal instrument in mijn actieplan voor de handhaving van de verzekeringsplicht en de technische controle van motorvoertuigen. Het volstaat die lezers, die steeds vaker worden aangetroffen op onze wegen, te koppelen aan de gegevensbestanden die ter beschikking worden gesteld door het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds.

De wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering inzake motorrijtuigen zal moeten worden gewijzigd, liefst voor 1 juni 2013.

14.03 Isabelle Emmerly (PS): Er wordt dus geen nieuw materiaal geïnstalleerd, maar er worden gegevensbestanden gekoppeld aan het bestaande materiaal. Ik kan er dus van uitgaan dat het aanwezige materiaal volstaat?

14.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Het fysieke camera-netwerk valt niet onder mijn bevoegdheid. We bieden enkel een extra optie aan, waarmee kan worden nagetrokken of een voertuig verzekerd en gekeurd is. We streven ernaar het systeem

efficiënter te maken.

14.05 **Isabelle Emmery** (PS): Le dispositif existant, en termes d'installation, vous semble-t-il actuellement suffisant?

14.05 **Isabelle Emmery** (PS): Is het huidige netwerk toereikend?

14.06 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Ce n'est pas de ma compétence.

14.06 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Dat valt niet onder mijn bevoegdheid.

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

15 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verkeerschaos op 4 maart 2013 en het traag op gang komen van de takelwerkzaamheden"** (nr. 16342)

15 **Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "les embouteillages du 4 mars 2013 et la lenteur des services d'enlèvement"** (n° 16342)

15.01 **Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het verkeer op de Brusselse binnenring en op de E40-autosnelweg van Gent naar Brussel ondervond op maandagochtend 4 maart heel wat hinder door een verkeersongeval ter hoogte van Jette. Drie personenwagens en twee vrachtwagens raakten betrokken bij een aanrijding op de middenstrook en de midden- en linkerrijstrook waren versperd.

15.01 **Tanguy Veys** (VB): Un accident à Jette a fortement perturbé le trafic empruntant le ring intérieur de Bruxelles ainsi que la E40 le matin du lundi 4 mars. Trois voitures et deux camions étaient impliqués dans une collision sur la bande de circulation centrale. Tant cette dernière que la bande de gauche ont été fermées à la circulation. L'accident s'est produit peu avant 6 h 00, et les travaux de remorquage n'avaient pas encore commencé une heure plus tard, provoquant de nombreuses files. Les véhicules n'ont pas pu être éloignés avant 8 h 30, et les pompiers ont encore dû éliminer les traces d'huile et de liquide de refroidissement du revêtement routier.

Het ongeval gebeurde kort voor zes uur, maar een uur later moest nog worden begonnen met de takelwerkzaamheden. Het verkeer op de Brusselse binnenring moest daardoor al aanschuiven vanaf Halle, terwijl het verkeer op de E40 vanuit Gent moest filerijden vanaf Erpe-Mere. In beide gevallen sprak het Vlaams Verkeerscentrum over wachttijden tot twee uur. Op de Brusselse buitenring stond een kijkfile tussen Sint-Stevens-Woluwe en Zellik. Pas rond half negen waren alle voertuigen getakeld en toen moest het wegdek nog door de brandweer worden vrijgemaakt van olie en koelvloeistof, zodat het nog een halfuur duurde voor de midden- en linkerrijstrook werden vrijgegeven.

Mijnheer de staatssecretaris, in de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven van 8 mei 2012 heb ik het pleidooi aangehaald van de mobiliteitsorganisatie Touring voor een federale centrale meldkamer naar voorbeeld van Nederland en Frankrijk om tot een beter en efficiënter incidentbeheer te komen, waarbij bijvoorbeeld alle hulpdiensten tegelijkertijd worden opgeroepen.

Touring zat in het verleden al rond de tafel met de bevoegde ministers Crevits en Turtelboom, toen nog minister van Binnenlandse Zaken, over de trage incidentafhandelingen, maar sindsdien werd daarvan niets meer gehoord.

Volgens Touring kan een dergelijke meldkamer alleen al tot 40 % besparen op de 8 miljoen verliesuren die er nu zijn door incidenten. Touring schat de economische kosten door die verliesuren op meer dan 30 miljoen euro.

J'ai déjà préconisé précédemment la mise en place d'un centre d'appels centralisé, à l'image des systèmes mis en œuvre aux Pays-Bas et en France, en vue de rendre plus efficace la gestion des incidents. Dans le passé, Touring a déjà rencontré les ministres Crevits et Turtelboom pour évoquer la lenteur de la gestion des incidents, mais cette entrevue n'a pas été suivie d'initiatives concrètes. Selon Touring, ce type de dispatching permettrait de faire

In uw antwoord stelt u het volgende – ik citeer: “Het is duidelijk dat ik voorstander ben van een beter incidentmanagement op onze wegen, vooral op de autosnelwegen en ringwegen. Inzake incidentmanagement op autosnelwegen en ringwegen werken de politie en de Gewesten nauw samen. In Vlaanderen bestaat het FAST-project – files aanpakken door snelle tussenkomst – dat ervoor zorgt dat er tijdens de spitsuren onmiddellijk takelwagens beschikbaar zijn om de voertuigen op bevel van de politie weg te slepen. Incidentmanagement vereist ook een goed verkeersmanagement. In het kader van dit verkeersmanagement zijn het de Gewesten die samen met de politie vorm dienen te geven aan een incidentmanagement op hun wegen, in samenspraak met mijn collega van Binnenlandse Zaken voor de hulpverlening en met mij voor de verkeersregels”.

Mijnheer de staatssecretaris, in het licht van het incident dat gisteren voor behoorlijk wat hinder, overlast, files en ergernis heeft gezorgd bij talrijke autobestuurders, zowel bij degenen die in de file zaten vlak vóór het ongeval als bij degenen die in de kijkfile zaten, verneem ik graag wat aan de basis lag van het trage optreden van de hulpdiensten.

Het ongeval vond even voor zes uur plaats, maar pas om zeven uur is men begonnen met de takelwerken en pas om half acht kon de brandweer beginnen met het schoonmaken van het wegdek. Dat is toch niet ernstig, gelet op de grote gevolgen tijdens de spits van dit incident.

Hebt u maatregelen genomen om het optreden van de hulpdiensten te bespoedigen? Bent u, gelet op een mogelijk nieuw omvangrijk incident, nog altijd niet tot het besluit gekomen dat een centrale meldkamer wenselijk is om tot een beter en efficiënter incidentbeheer te komen? Indien ja, binnen welke timing zal dit worden gerealiseerd?

15.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer Veys, verschillende elementen uit uw vraagstelling behoren tot de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken en van de Gewesten.

Ik deel uw bezorgdheid over de files die de ongevallen hebben veroorzaakt. Ik herhaal dan ook dat ik er voorstander van ben alle initiatieven met het oog op een beter incidentmanagement op onze wegen te realiseren. Mijn bevoegdheid beperkt zich inderdaad tot de verkeersregels.

Voor het verkeersongeval van 4 maart 2013 zouden andere verkeersregels niet hebben geholpen, om het relatief lange tijdsinterval tussen het ongeval en de takelwerkzaamheden te verminderen. Het verkeersreglement voorziet immers ook vandaag reeds in een regeling inzake het verlenen van doorgang aan prioritaire voertuigen.

Het aanvullen van de reeds bestaande regelgeving zou volgens de politie zelfs kunnen leiden tot een beperking van de regeling om de doorgang vrij te maken. Het is bijna onmogelijk om in detail te beschrijven op welke manier de andere weggebruikers bij het naderen van prioritaire voertuigen zouden moeten reageren. Een

baisser de 40 % le nombre d'heures perdues.

Le secrétaire d'État s'est déjà exprimé précédemment en faveur d'une amélioration de la gestion des incidents. Il avait déclaré que cette évolution nécessitait une bonne collaboration entre la police et les Régions ainsi qu'un bon système de gestion du trafic.

Comment expliquer cette fois la lenteur de l'intervention des services de secours? Le secrétaire d'État a-t-il déjà pris des mesures pour accélérer ces interventions? Quand un centre d'appels sera-t-il mis sur pied?

15.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Plusieurs éléments de la question relèvent de la compétence de la ministre de l'Intérieur et des Régions.

Je partage l'inquiétude de l'auteur de la question et soutiens toutes les initiatives susceptibles d'assurer une meilleure gestion des incidents sur nos routes. Mes compétences se limitent au Code de la route. En ce qui concerne l'accident de la route survenu le 4 mars 2013, des règles différentes du Code de la route n'auraient pas significativement abrégé le délai entre l'accident et les activités de remorquage. Actuellement déjà, en vertu des règles en vigueur, il faut céder le passage aux véhicules prioritaires. Selon la police, une description

detailbeschrijving zou ook kunnen leiden tot een beperking, die alternatieven uitsluit.

Ik zie dan ook veeleer heil in het opzetten van een informatie- en sensibiliseringscampagne, om weggebruikers aan de geldende regeling te herinneren. Daarbij zou de rol van de takeldiensten in het bijzonder kunnen worden toegelicht.

détaillée de la réaction à adopter par les usagers de la route en présence d'un véhicule prioritaire pourrait également occasionner des blocages. Je pense qu'il serait préférable de rappeler les règles d'usage aux automobilistes par le biais d'une campagne d'information et de sensibilisation qui pourrait insister sur le rôle des services de remorquage.

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

Ik begrijp uw beperkte bevoegdheid ter zake. Aangezien u echter in andere dossiers proactiever bent of meer bemiddelingsijver toont, zou ik erop willen aandringen dat u zowel bij de bevoegde minister van Binnenlandse Zaken als bij uw collega's in de Gewesten bepleit dat werk van de problematiek wordt gemaakt.

Hier gaat het in feite enkel over chauffeurs in de file. Het is echter duidelijk dat door het ongeval in kwestie nog bijkomende ongevallen hebben plaatsgevonden. Wanneer het aspect verkeersveiligheid in het gedrang komt, hebt ook u alle baat bij snelle en efficiënte takelwerkzaamheden.

U kunt moeilijk stellen dat uw bevoegdheid enkel de verkeersregels omvat. U neemt wel vaker initiatieven die veel verder gaan dan de verkeersregels. Ik dring er dan ook op aan dat u werk maakt van snellere takelwerkzaamheden, niet alleen door verkeersregels aan te passen, maar ook door concrete afspraken te maken en duidelijk te maken dat wat gisteren is gebeurd, niet voor herhaling vatbaar is.

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

16 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de veiligheid op de museumspoorlijnen" (nr. 16351)

16 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la sécurité sur les lignes ferroviaires musées" (n° 16351)

16.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, in uw beleidsnota 2013 voor Mobiliteit staat het volgende: "De veiligheid van de reizigers dient eveneens te worden verzekerd op de museumspoorlijnen. De kenmerken van museumspoorlijnen maken dat hun activiteiten en eigen spoorwegnetwerken nagenoeg geheel onder de uitzonderingen van de relevante Europese spoorrichtlijnen en de Belgische regelgeving waarin deze werden omgezet vallen. In overleg met de exploitanten zal ik begin 2013 dan ook een voorontwerp van wet indienen met het oog op de aanneme in de loop van datzelfde jaar van een specifiek regelgevend kader voor de museumspoorlijnen waarbij het waarborgen van de exploitatieveiligheid de strategische doelstelling vormt".

16.01 Tanguy Veys (VB): Il est annoncé dans la note de politique générale Mobilité que la sécurité des voyageurs doit également être assurée sur les lignes ferroviaires musées. Le secrétaire d'État s'est engagé à déposer au début de 2013 un avant-projet de loi en vue de l'adoption d'un cadre réglementaire, lequel est absolument indispensable.

Mijnheer de staatssecretaris, bij de bespreking van uw beleidsnota heb ik onder meer al verwezen naar een dodelijk ongeval dat heeft plaatsgevonden op de museumspoorlijn in Eeklo. In feite lag het stoommuseum in Maldegem aan de basis ervan. Ik heb u er ook op gewezen dat het mij ter ore is gekomen dat er treinritten gebeuren met treinbestuurders die niet over de certificering beschikken met treinstellen die rijden met een te hoge snelheid of niet over de juiste keuringsattesten beschikken. Dat is schering en inslag. Ik weet niet hoe het zit met de andere museumspoorlijnen, maar zeker wat het stoomcentrum in Maldegem betreft meen ik dat er nader onderzoek nodig is, temeer daar ook al een ongeval was op 9 juli 2007, eveneens te Eeklo. Door het aantal dodelijke incidenten dat heeft plaatsgevonden, is het duidelijk dat er nood is aan een dergelijk regelgevend kader.

Ik had dan ook graag vernomen in welke planning er voorzien is? U spreekt over begin 2013. Het is intussen al maart 2013. Dat is nog steeds begin 2013, maar – zoals men zegt – het begint te nijpen. Ik hoop dat dit toch in de eindfase zit.

Bovendien ben ik toch wat verwonderd wanneer u zegt dat dit onder de uitzonderingen van de Europese spoorrichtlijnen valt. Is er dan tot heden een soort vacuüm? Waaronder vallen deze museumspoorlijnen dan momenteel?

16.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, inzake de planning kan ik u meedelen dat ik het volledig wetgevende dossier, bestaande uit het voorontwerp van wet betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen en de ontwerpen van uitvoeringsbesluiten tot vaststelling van de veiligheidsvoorschriften met betrekking tot de infrastructuur, het materieel en het veiligheidspersoneel van de museumspoorlijnen, in de loop van de eerstvolgende weken aan de Ministerraad zal voorleggen.

De toeristische spoorwegverenigingen die de museumlijnen uitbaten, werden al uitgebreid geïnformeerd en geraadpleegd over het initiatief en de ontwerp teksten, namelijk in juli en november 2012 en in februari 2013. De inspecteur van Financiën gaf eind 2012 zijn gunstig advies. Het advies van de Gewesten is bekend.

Het reglementair raam dat vandaag van toepassing is, omvat het ministerieel besluit van 26 juli 2007 tot aanneming van een bestek voor toeristische spoorwegritten met historisch materieel op de spoorweginfrastructuur en het koninklijk besluit van 11 juli 2011 betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op de spoorwegen.

Ter aanvulling daarvan en van de regelgeving van de Belgische spoorwegsector, is het noodzakelijk een afzonderlijk en autonoom regelgevend kader inzake de exploitatieveiligheid van museumspoorlijnen vast te leggen.

Inderdaad, de activiteiten en eigen spoorwegnetwerken van de museumspoorlijnen vallen vanwege hun eigenheden nagenoeg geheel onder de uitzondering van de Europese spoorrichtlijn op het vlak van de exploitatieveiligheid en de Belgische regelgeving waarin

Quel est le calendrier? De quelle législation ces lignes ferroviaires relèvent-elles aujourd'hui? La législation ne présente-t-elle pas des lacunes?

16.02 **Melchior Wathelet**, secrétaire d'État: Je présenterai aussi bien l'avant-projet de la loi que les projets d'arrêtés d'exécution au Conseil des ministres au cours des prochaines semaines. Les associations touristiques ferroviaires ont déjà été correctement informées en juillet et en novembre 2012 ainsi qu'en février 2013. L'Inspection des Finances a rendu un avis favorable fin 2012 et l'avis des Régions est lui aussi connu.

Ces lignes ferroviaires relèvent actuellement de l'arrêté ministériel du 26 juillet 2007 et de l'arrêté royal du 11 juillet 2011. Un cadre réglementaire distinct pour la sécurité de l'exploitation des lignes ferroviaires musées s'avère néanmoins indispensable. Les activités et les réseaux ferroviaires propres des lignes musées relèvent quasi intégralement de l'exception de la directive ferroviaire européenne en matière de sécurité d'exploitation et de sa transposition en droit belge.

die werd omgezet.

16.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, het lijkt mij een goede zaak, dat wij nu, begin maart 2013 in de eindfase zitten — zoals u in uw beleidsnota van begin 2013 had aangekondigd — en dat u de teksten binnenkort voorlegt aan de Ministerraad.

Het is ook goed om vast te stellen dat de sector van de museumspoorlijnen reeds in juli en november 2012 en in februari 2013 werden aangesproken, zodanig dat er nog weinig redenen zijn om zeer snel tot een wetsontwerp over te gaan dat in het Parlement besproken kan worden. Op die manier kan er zeer snel duidelijkheid komen omtrent de regelgeving en kunnen een aantal praktijken, waarvan ik uiteraard in het midden laat of wat ik heb vernomen al dan niet effectief klopt met de feiten, worden nagegaan.

Hopelijk kunnen in de toekomst dergelijke incidenten, zeker met dodelijke afloop, vermeden worden.

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

De **voorzitter**: Vragen nrs 15855, 16237 en 16276 van mevrouw Temmerman worden omgezet in schriftelijke vragen.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.30 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.30 heures.*