

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

du

MARDI 5 MARS 2013

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 5 MAART 2013

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.

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 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.

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.

01.07 **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.

01.11 **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 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.

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.

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.

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.

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 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 beklaagde 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.

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'Echo* 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 Schouppe, in een brief van 18 november 2011 aan de heren Haek 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 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 onterechte vergoedingen teruggevorderd van de ombudsmannen? Zo neen, waarom niet?

Hebt u als vertegenwoordiger van de Staat op uw beurt de onterechte 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 onterecht 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".

Het koninklijk besluit van 23 februari 2011 bepaalt de nadere regels voor de werking van de ombudsdienst tijdens de overgangsperiode, bedoeld in artikel 18 van voornoemde wet. Artikel 3 van het koninklijk besluit bepaalt dat gedurende de overgangsperiode, 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 overgangsperiode 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, verwijs 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. 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 signatures 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)

- 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 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 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 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.

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.

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 tijdslimiet 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".

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!

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.

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.

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.

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.

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.

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 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.

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 aankaart, 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.

06.03 **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 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 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 woordvoester 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 toppositie 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?

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 definities 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.

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 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 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.

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.

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.

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

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.

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 veder gaan op de ingeslagen weg met het politiek akkoord van 21 januari 2011 tussen de drie regio's, om de wegentaks te hervormen".

Eenzijds, 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 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 zullen er dan gebeuren? Zo neen, waarom niet?

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 precaire 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.

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.

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.

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.

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?

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

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 Emmery** (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.

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

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

*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.

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.

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 incidentenmanagement 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 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.

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 aanname in de loop van datzelfde jaar van een specifiek regelgevend kader voor de museumspoorlijnen waarbij het waarborgen van de exploitatieveiligheid de strategische doelstelling vormt".

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 ontwerpteksten, 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 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.