

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

du

MERCREDI 25 JANVIER 2012

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 25 JANUARI 2012

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 15.04 uur en voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye Battheu.
La séance est ouverte à 15.04 heures et présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

01 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Peter Vanvelthoven aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de IJzeren Rijn" (nr. 8051)
- de heer Peter Luykx aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het *memorandum of understanding* met betrekking tot de IJzeren Rijn" (nr. 8100)
- mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de IJzeren Rijn" (nr. 8295)
- de heer Bert Schoofs 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 stand van zaken in het dossier van de IJzeren Rijn" (nr. 8742)

01 **Questions jointes de**

- M. Peter Vanvelthoven au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le Rhin de fer" (n° 8051)
- M. Peter Luykx au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le *memorandum of understanding* relatif au Rhin de fer" (n° 8100)
- Mme Liesbeth Van der Auwera au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le Rhin de fer" (n° 8295)
- M. Bert Schoofs 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'état d'avancement du dossier du Rhin de fer" (n° 8742)

01.01 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, wij hebben de gewoonte om de bevoegde minister of staatssecretaris op regelmatige basis te ondervragen over de stand van zaken in verband met de IJzeren Rijn. Het is voor u vandaag de eerste keer maar ik neem aan dat wij daarop regelmatig zullen terugkomen omdat het een bijzonder belangrijk dossier is dat al veel jaren aansleept.

Toen ik uw voorganger, staatssecretaris Schouppe, hierover vorige keer ondervraagd heb, gaf hij aan dat op het ministerieel overleg van 4 juli van vorig jaar, intussen meer dan zeven maanden geleden, een akkoord werd gesloten tussen België en Nederland.

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

01.03 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Ik geef u de gelegenheid om te luisteren naar wat u nog ingefluisterd wordt.

Op 4 juli van vorig jaar werd dus blijkbaar tussen België en Nederland een akkoord gesloten zodat uiteindelijk het historische tracé zou blijven bestaan. Op dat ogenblik werd aan beide administraties de opdracht gegeven om tegen 1 november een ontwerp te maken van de verdeling van de kosten tussen België en Nederland voor het in gebruik nemen van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied. Staatssecretaris Schouppe werd daarover ondervraagd en zei dat 1 november niet zou worden gehaald en dat men wat meer tijd nodig zou hebben. Ik heb nu vernomen dat het werk klaar zou zijn tegen het einde van deze maand.

Kunt u dat bevestigen? Zal tegen eind volgende maand op politiek vlak het *memorandum of understanding* kunnen worden besproken en al dan niet ondertekend? Ondertussen is onze nieuwe premier zowel in Nederland als in Duitsland op bezoek geweest. Duitsland heeft in het verleden ook herhaaldelijk aangegeven dat het historisch tracé het aangewezen tracé is.

Ik heb uit de berichtgeving kunnen afleiden dat in elk geval in Duitsland met mevrouw Merkel over de IJzeren Rijn gesproken is. Ik meen dat het goed is dat dit op politiek niveau op de agenda blijft staan. Uit de berichtgeving over het onderhoud van premier Di Rupo met de eerste minister van Nederland, de heer Rutte, heb ik dat niet kunnen opmaken. Ik weet niet of het daar ter sprake is gekomen.

Graag zou ik van u vernemen of de IJzeren Rijn op de agenda stond van die twee ontmoetingen op hoog niveau?

Voorts zou ik graag van u vernemen wat de verdere procedure is om van dit dossier een dossier met uitzicht op succes te maken?

01.04 **Peter Luykx** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het is de eerste keer dat wij u in dit dossier vragen stellen. U zult wellicht gemerkt hebben dat er zich, naast de gebruikelijke fractie, ook een "IJzeren Rijnfractie" verzameld heeft met uitsluitend Limburgse Kamerleden. Dat wil niet zeggen dat dit dossier niet belangrijk is voor Vlaanderen of voor heel België, maar vooral de Limburgers zetten hierin hun beste beentje voor.

Mijnheer de staatssecretaris, collega Vanvelthoven heeft al een korte historiek gegeven.

Bij een vorig overleg, op 4 juli, heeft een van uw voorgangers — intussen zijn er over dit dossier ook al vragen beantwoord door minister Magnette — contact gehad met zijn Nederlandse ambtgenoot, Melanie Schultz van Haegen. Enkele aanbevelingen omtrent de voortzetting van het IJzeren Rijn dossier werden toen geformuleerd.

Bovendien werd de diensten ook verzocht om het overleg terug op te starten met, zoals hier al gezegd is, een *memorandum of understanding* als einddoel. Dat document zou eerst op 1 november afgerond worden. Op 20 december heeft uw collega Magnette op een vraag van collega Steven Vandeput geantwoord dat er midden januari, dus omstreeks deze periode, een *final draft*, een definitief document ter beschikking zou zijn om als basis te dienen voor overleg op politiek niveau.

Mijnheer de staatssecretaris, ziehier mijn vragen.

Ten eerste, kunt u de krachtlijnen van het *memorandum of understanding* toelichten? Hoe ziet het er vandaag uit? Welke belangrijke knelpunten vooral tussen ons land en Nederland komen daarbij aan bod? Wij hebben de indruk dat met Duitsland een en ander vrij goed verloopt.

Ten tweede, welke conclusies werden u overgemaakt uit de gesprekken die gevoerd werden over de kostenverdeling en de planning van de reactivering van de IJzeren Rijn?

Ten derde, binnen welke termijn verwacht u de aanbevelingen uit de studie die door ProRail en Infrabel gevoerd worden naar de elektrificatie? Welke middelen worden daarvoor vrijgemaakt?

Tot slot, aangaande dit laatste punt heb ik eerder al een resolutie ingediend, die mede ondertekend werd door collega's van verschillende politieke fracties. Welke afspraken werden er in deze nieuwe regering

gemaakt inzake de onderhandelingen over de IJzeren Rijn? Welk lid van de regering zal zich ter zake vooral op het voorplan begeven en de gesprekken met respectievelijk Nederland, Duitsland en de Vlaamse regering aangaan?

Wij hopen dat dit dossier niet minder belangrijk wordt omdat het door zoveel opeenvolgende verschillende ministers en staatssecretarissen gevolgd wordt. Wij hopen ook dat er daardoor geen probleem zou ontstaan waardoor wij terug naar af geraken.

01.05 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik meen dat de vorige sprekers de situatie of de achtergrond van deze "IJzeren Rijnfractie" voldoende hebben toegelicht. Uiteraard hebben wij de voorbije maanden ook minister Magnette hierover kunnen aanspreken in de commissie. Het voornaamste gegeven was dat er gedetailleerde ontwerpversies klaar zijn van de *memorandum of understanding* met Nederland, en dat die nu zouden worden afgetoetst. Rond midden januari zou hierover een politiek overleg worden gestart.

Mijnheer de staatssecretaris, werd er ondertussen een oplossing voor de kostenverdeling gevonden? Het *memorandum of understanding* zou klaar zijn; welke zijn de belangrijkste bevindingen ervan? Had het aangekondigd politiek overleg intussen plaats? Wat was het resultaat ervan?

Wat houden de beslissingen in voor het reizigers- en goederenvervoer in de regio Noord-Limburg? Ik denk bijvoorbeeld aan het gevraagde overslagcentrum in Lommel.

Werden met Nederland, Duitsland en de deelstaat Nordrhein-Westfalen afspraken gemaakt over het verdere verloop van het project? Kan de heractivering van het tracé nu definitief worden aangevat?

Zal er alsnog een poging worden ondernomen om de misgelopen Europese subsidies voor het project, te wijten aan het uitblijven van een Nederlands-Belgisch akkoord, te recupereren?

Bij voorbaat dank.

01.06 Bert Schoofs (VB): Ik kan daar slechts een paar vragen aan toevoegen. Ik ben uiteraard benieuwd naar de antwoorden.

Laten we het even naar het diplomatieke niveau tillen. Klopt het dat het grote knelpunt van eertijds, met name de stugge houding van de Nederlandse overheid, die stilaan bijgedraaid lijkt te zijn, is verschoven naar een verschil in opvatting in Duitsland tussen enerzijds de Duitse bondsregering en anderzijds de regering van de deelstaat Nordrhein-Westfalen?

Graag had ik meer info gehad, als u die heeft, over het onderhoud tussen enerzijds premier Di Rupo en eerste minister Rutte in Nederland en anderzijds premier Di Rupo en mevrouw Merkel in Duitsland. Traditioneel lezen we toch dat de zaak van de IJzeren Rijn in de gesprekken aan bod zou zijn gekomen. Hebt u al overleg kunnen plegen met de premier? Hebt u hem kunnen vragen naar eventueel nieuws vanop het diplomatieke en hoogste niveau tussen de regeringen?

01.07 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Ik geef de Limburgse fractie een antwoord. Dat is een nieuw element in dit Parlement. Ik heb een jaar in Limburg gestudeerd. Het is een beetje mijn Vlaamse provincie.

Tijdens het ministerieel overleg van 4 juli 2011 heeft België aangegeven definitief te kiezen voor de reactivering van het historische tracé. Nederland heeft deze keuze aanvaard. Het erkent het internationale verdragsrecht van België aangaande het gebruik van het historische tracé zoals dit ook door de arbitrale uitspraak van 24 mei 2005 werd bevestigd. Nederland heeft altijd gezegd de uitspraak van het Arbitragetribunaal te zullen naleven en heeft geen voorwaarden gesteld.

Op 4 juli hebben beide landen, hun administraties en infrastructuurbeheerders een driedelige opdracht gegeven: een elektrificatiestudie en de bijhorende kostenraming nauwkeuriger uitwerken, de planning actualiseren en een ontwerp van MOU opstellen.

Bestaande elektrificatiestudies van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied waren uitgewerkt op het niveau van voorontwerp met een overeenstemmende kostenraming met bandbreedte van min of meer 40 %. België heeft Nederland gevraagd een meer nauwkeurig ontwerp op te stellen dat een raming met een

bandbreedte van min of meer 50 % mogelijk maakt. Andere technische studies ten behoeve van de modernisering op Nederlands grondgebied zijn alle van deze laatste nauwkeurigheidsgraad. De kosten voor deze studieopdracht werden voorgeschoten door ProRail en zullen later met België worden verrekend.

Voor de geactualiseerde planning is het wachten op de definitieve versies die door de Nederlandse minister van Milieu en Infrastructuur worden bezorgd. Deze opdracht houdt in dat twee planningsvarianten worden opgesteld voor de reactivering van het historische tracé van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied. Ten eerste, een planning met een aanvulling van de bestaande MIR. Ten tweede, een planning op basis van een nieuwe MOU.

Eens de bilaterale akkoorden zijn afgesloten volgt er trilateraal overleg met het oog op een MOU tussen de drie betrokken landen. In principe zal de tracékeuze hier niet meer ter discussie staan. Na Nederland heeft ook de bevoegde Duitse federale minister, de heer Peter Ramsauer, schriftelijk bevestigd de reactivering van het historische tracé te ondersteunen.

In dit raam maakte mijn voorganger u al melding van het formele standpunt met betrekking tot deze tracékeuze.

Wat Noordrijn-Westfalen betreft, gaven de Belgische ambassadeur te Berlijn en de FOD Mobiliteit en Vervoer op 10 november 2011 in Dusseldorf een uiteenzetting over de Belgische tracékeuze voor de parlementaire commissie, bevoegd voor het spoor. De commissieleden hebben deze uiteenzetting zeer op prijs gesteld, maar ze blijven voorstander van het A52-tracé.

Met betrekking tot de Europese financiering, is het een misvatting te spreken over misgelopen Europese subsidies. Het is wel correct te zeggen dat de Europese Commissie in haar TNT Multi Annual Plan 2007-2013 voor dit project alleen de financiering van de studiekosten had aanvaard tot en met de *midterm review* van 2009 met de boodschap dat bij gebrek aan een Belgisch-Nederlands akkoord op dat ogenblik verdere financiering niet meer aan de orde zou zijn.

Bij de *midterm review* was er geen akkoord. De Commissie besliste dan ook consequent het budgettaire saldo voor andere projecten aan te wenden.

Op het ogenblik van deze beslissing waren echter alle studies in het raam van de opdracht van de commissie van onafhankelijke deskundigen afgerond en voor de helft gefinancierd met middelen van TNT.

Het ligt voor de hand dat, eens we met Nederland een memorandum van overeenstemming hebben ondertekend, het project opnieuw in aanmerking kan komen voor Europese financiering, misschien niet meer in het licht van het MAP 2007-2013 maar wel in het volgende TNT-meerjarenplan van de Commissie.

De IOK-studie. Infrabel heeft de voorstellen van de IOK, de Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen, en de Limburgse gemeenten bestudeerd en op basis van de beschikbare informatie beoordeeld en bij benadering begroot.

Het ligt voor de hand dat de realisatie van gepaste flankerende maatregelen noodzakelijk is om voor dergelijke infrastructurele projecten een maatschappelijk draagvlak te creëren. Het is echter ook in ieders belang om op het juiste ogenblik alle kosten en baten te evalueren en de maatschappelijke impact van sommige voorgestelde maatregelen zorgvuldig en in overleg met alle partijen te analyseren.

Het is duidelijk dat de reactivering van deze spoorlijn tal van kansen biedt voor de toekomstige ontwikkeling van de regio Noord-Limburg.

Het recentste overleg vond plaats op 6 december 2011. In de loop van de volgende weken zal een memory of understanding klaar zijn voor overleg met de Nederlandse minister van Infrastructuur en Milieu.

Gezien de delicateit van de onderhandelingen is het op dit moment nog te vroeg om meer in detail te treden inzake de inhoud van het memorandum.

Ik kan u bevestigen dat Elio Di Rupo het thema besproken heeft met de heer Rutte tijdens hun ontmoeting. De premier heeft mij meteen gebeld om contact te nemen met mevrouw Melanie Schultz van Haegen om over de materie verder te praten met de bedoeling om tot een akkoord te komen. In dat verband worden met

Nederland nog andere thema's besproken. Elio Di Rupo heeft het trouwens ook aangekaart bij Angela Merkel.

01.08 Peter Vanvelthoven (sp.a): Ik begrijp dat u de details niet publiek kunt maken als u in een onderhandeling zit, om de onderhandelingspositie niet te verzwakken.

Kunt u concreet zeggen wanneer u op politiek niveau met uw evenknie in Nederland overleg zult plegen? Over enkele weken, dat kan over twee weken maar ook over tien weken zijn.

Misschien hebt u ondertussen al met mevrouw Schultz gebeld om een afspraak met haar te maken. Kunt u daar iets concreter over zijn?

01.09 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Ik heb al contact met haar genomen. Wij hebben een afspraak, maar ik ken de datum niet.

01.10 Peter Luykx (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het antwoord.

Ik begrijp dat u het dossier hebt overgenomen. U hebt vandaag in uw antwoord een aantal elementen geformuleerd, die reeds door de heer Magnette op 20 december 2011 werden geformuleerd. Het is geen verwijt, maar ik hoor voor een deel letterlijk het antwoord uit de commissievergadering van december.

Nieuw is dat de premier daarover wel degelijk heeft gesproken met de heer Rutte tijdens zijn ontmoeting. Belangrijk is natuurlijk te weten of de Nederlandse regering haar standpunt ook handhaaft.

Wat mij een beetje ontgoochelt, is dat wij op onze honger blijven. Voor het zomerreces vorig jaar, in het najaar vorig jaar en ook nu is er sprake van een *final draft*. Een *memorandum of understanding* is klaar en er zijn bijlagen, maar men blijft in het dossier toch wat ter plaatse trappelen.

Ik hoop nogmaals dat ook de nieuwe opdracht en een nieuwe staatssecretaris geen uitstel betekenen. Het is een prangend dossier, waarin wij absoluut zo snel mogelijk vooruitgang willen zien.

01.11 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, zoals de voorgaande collega's al hebben gezegd, is het een feit op zichzelf dat wij hier om een x aantal maanden naar een stand van zaken komen vragen. Wij doen dat omdat wij vooruitgang willen zien in dat dossier. Er zijn al verschillende mensen bezig geweest met de realisatie van de IJzeren Rijn.

Het is voor ons gewoon heel erg belangrijk dat wij een zicht hebben op de timing en dat er in dat dossier vooruitgang geboekt kan worden.

Over een aantal punten blijft er onduidelijkheid. Daarom zullen wij hier over enkele maanden opnieuw staan. Hopelijk kunt u ons dan concretere informatie geven aangaande dat dossier, wat wel heel dringend nodig is voor onze regio.

01.12 Bert Schoofs (VB): Mijnheer de staatssecretaris, wij rekenen uiteraard op uw persistentie. Dat pleidooi komt volgens mij bij alle collega's wel tot uiting. U hebt slechts twee jaar.

Ik kan maar citeren wat gisteren in Het Belang van Limburg is verschenen over de IJzeren Rijn en over het bezoek van premier Di Rupo aan Angela Merkel. Ik citeer: "Uiteraard kwam ook het dossier van de IJzeren Rijn ter sprake. Dat laatste is een traditie. Ook Jean-Luc Dehaene, Guy Verhofstadt, Yves Leterme en Herman Van Rompuy kaartten dat dossier bij hun kennismakingsbezoek al aan, en we mogen aannemen dat de opvolger van Di Rupo dat ook zal doen in 2014, desnoods in 2019."

Mijnheer de staatssecretaris, het komt u toe te tonen dat u meer daadkracht hebt dan uw voorgangers en dat u op twee jaar tijd meer klaar kunt krijgen dan zij. Wij rekenen op u.

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

02 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken, en staatssecretaris voor Staatshervorming,

toegevoegd aan de eerste minister, over "het luchthavenakkoord" (nr. 8119)

02 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 secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'accord aéroportuaire" (n° 8119)

02.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, we hebben het er al heel kort over gehad tijdens de bespreking van uw beleidsnota, maar ik denk dat het nodig is dat we even in de diepte gaan op dat punt. Voormalig staatssecretaris Schouppe werd gevolgd door de pers tot op het moment dat hij zijn kabinet aan het leegmaken was, en hij was bijzonder fier dat hij het luchthavendossier had opgelost.

Ik denk dat in de Vlaamse rand in menig huisgezin iemand zich verslikte in de koffie, want dat is toch wel verbazingwekkend. Er is inderdaad een akkoord gesloten, zowel in 2008 als in 2010, maar dat is nu eenmaal op een aantal vlakken onuitvoerbaar en de staatssecretaris heeft dat naar aanleiding van enkele van mijn vragen ook gewoon gezegd. Het dossier is dus niet opgelost. Het zit in de kast te wachten op een nieuwe regering tot wanneer er iemand is, een staatssecretaris of een minister die er een oplossing voor zou kunnen bedenken.

Mijnheer de staatssecretaris, het akkoord dat de regering in februari, twee jaar geleden ondertussen sloot, beoogde een evenwicht tussen heel wat factoren en regio's om op die manier een billijke en evenwichtige verdeling van de hinder te bekomen, die zou kunnen worden verankerd in een regelgevend en stabiel kader. Nu er verschillende van die factoren uit dat akkoord vallen, denk ik dat het evenwicht zal moeten worden hersteld om opnieuw te kunnen spreken van een billijke en evenwichtige verdeling van de hinder.

Een aantal van de problemen heb ik reeds benoemd tijdens uw beleidsnota. Bijvoorbeeld: bocht naar links van op 25 rechts, splitsing op 1700 voet en 2200 voet. Daarvan zegt men mij vanuit Belgocontrol dat dat onmogelijk is, dat die vliegtuigen elkaar zouden tegenkomen, en dat dit ook zo bevestigd zou zijn aan voormalig staatssecretaris Schouppe. Over de opstijgingen van op baan 07 rechts, waar in het akkoord voorzien was dat die de bocht zou nemen na Leuven, heeft de heer Schouppe nadien enkele signalen gegeven waarmee hij liet zien dat dit geen deel meer uitmaakte van het akkoord. De aangepaste omschrijving van de bocht naar rechts van op 25 rechts op 700 voet, die uitdrukkelijk verbonden was aan de voorwaarden van de Vlaamse regering om akkoord te gaan met dat nieuwe plan. Ook hiervan heeft Belgocontrol gemeld dat het onmogelijk is voor een deel van de vluchten, namelijk voor de vluchten die vertrekken richting Chièvres.

Nochtans hebben we in het regeerakkoord kunnen lezen dat de beslissing van de ministerraden van 19 december 2008 en 26 februari 2010 in het kader van het beheer van geluidshinder op de luchthaven van Zaventem volledig zullen worden uitgevoerd.

Mijn vragen aan u zijn dan ook de volgende. Ontkent u dat de geciteerde problemen zich voordoen? Zo ja, wanneer kunnen we dan de daadwerkelijke inwerkingtreding verwachten? Ondertussen zijn we januari 2012. Het akkoord is gemaakt in februari 2010. Ik kan me moeilijk indenken dat het nog altijd niet geregeld is, als daar geen probleem is.

Welke initiatieven zult u nemen om een aantal van de gemaakte afspraken te verankeren in een samenwerkingsakkoord, dan wel via de ondertussen beruchte vliegwet?

Welke stappen gaat u zetten om het luchthavenakkoord opnieuw evenwichtig samen te stellen? Op welke termijn wil u daarmee landen? Wanneer zal de regering daarover een beslissing nemen?

02.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mijnheer Wollants, u vertrekt vanuit de veronderstelling dat de beslissingen van de regering gedeeltelijk onuitvoerbaar zijn en derhalve moeten worden herzien. Volgens mij is het regeerakkoord integendeel wel uitvoerbaar. Ik ben van plan om op de naleving evenals op het evenwicht toe te zien.

De eerste twee door u genoemde punten, welke opgenomen zijn in het regeerakkoord, werden reeds of worden nog bestudeerd, met het oog op de concretisering ervan met een volledige eerbiediging van de genomen beslissingen. Zo wordt het punt over de verschillende hoogten van de bochten tussen 1700 en 2200 voet voor de opstijgingen van de 25R, dus rechts, naar links nog onderzocht om een horizontale scheiding tussen de opstijgingen te verzekeren.

Betreffende de vragen van het voorontwerp van wet in verband met de operationele eisen gesteld door het Vlaams Gewest, maakte de voorgestelde routewijzigingen deel uit van de procedure van het voorafgaand betrekken van de Gewesten in het kader van het wetsontwerp tot vaststelling van het bepalingsproces van de vliegprocedure in Brussel Nationaal.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft sinds oktober 2005 haar positie ten aanzien van de vaststellingen van de waarde van de windcomponenten en de luchtroutes meegedeeld.

Van haar kant vraagt het Vlaams Gewest een belangrijke wijziging van alle routes 25R ruimend tot 700 meter naar rechts met het overbrengen van de lawaailast op het grondgebied van de stad Brussel door het opleggen van een late bocht.

Het verzoek van het Vlaamse Gewest zou het broze evenwicht van de verdeling van 25R-opstijgingen in gevaar brengen. Men zal voor dit specifieke dossier ook rekening dienen te houden met mogelijke beperkingen als gevolg van de beoogde ontwikkeling in de Europese Unie met betrekking tot de exploitatiebeperkingen.

Tot slot zal een wet tot vaststelling van de bepalingswijze van de vliegprocedure in Brussel Nationaal, die geen ander doel heeft dan beroepen door de verenigingen en comités voor de Raad van State te vermijden, slechts kunnen worden afgekondigd op het moment dat de windnormen en vliegprocedures gedurende een bepaalde referentieperiode toegepast werden om hun effectengeschiktheid te verzekeren.

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

Ondanks het feit dat uw voorganger een aantal keer heeft bevestigd dat een deel van die zaken onuitvoerbaar was en dat enkel de zaken die technisch realiseerbaar waren in het uiteindelijke akkoord zouden terechtkomen, zegt u nu dat dit allemaal perfect kan. Welnu, ik zal via een schriftelijke vraag de adviezen van Belgocontrol bij u opvragen. Ik veronderstel dat het geen probleem zal zijn om die ter beschikking te stellen. Daarin zal dan uitdrukkelijk staan dat voor al die elementen een positief akkoord wordt verleend. Ik kijk daar zeker naar uit.

U zegt hier ook – dat is nog meer nieuws – dat u de uitdrukkelijke voorwaarde die het Vlaams Gewest heeft gesteld om akkoord te gaan niet zult uitvoeren en dat die een ongeoorloofde druk op het Brussels Gewest zou leggen. Ik meen dat wij dan terug aan tafel zullen moeten gaan, want dat was de enige voorwaarde die vanuit het Vlaams Gewest gesteld werd. Wij weten allemaal dat het al jaren een scheefgetrokken situatie is. Vliegtuigen moeten afdraaien op 700 voet, waardoor die vliegtuigen minder snel zullen klimmen, meer hinder zullen veroorzaken en meer mensen zullen hinderen.

U weet dat wij er voorstander van zijn om, net zoals voor de 25 rechts naar links, daar ervoor te kiezen om te blijven stijgen tot bijvoorbeeld 1700 voet. Dat zou perfect kunnen. Er is alleen een gezinnetje in Laken dat daarmee minder gelukkig is. Wij weten allemaal over wie het gaat.

Mijnheer de staatssecretaris, ik kom hierop nog terug. Ik zal u de schriftelijke vraag bezorgen en u zult mij daarop wellicht de antwoorden bezorgen, namelijk de positieve adviezen van Belgocontrol. Met dat ander deel zullen wij in het Vlaams Parlement aan de slag gaan en uw coalitiepartner daar, CD&V, een aantal vragen stellen, want zij hebben, bij monde van minister Schauvliege, altijd iets heel anders aan ons beloofd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe formule voor terminalnavigatietarieven" (nr. 8134)

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de nieuwe formule voor terminalnavigatietarieven" (nr. 8455)

03 Questions jointes 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 secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre,

sur "la nouvelle formule pour le calcul des redevances pour services terminaux de navigation aérienne" (n° 8134)

- **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 secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la nouvelle formule pour le calcul des redevances pour services terminaux de navigation aérienne" (n° 8455)

03.01 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de luchtvaartmaatschappijen hebben de afgelopen maanden vastgesteld wat de nieuwe formule ten gevolge van het KB van staatssecretaris Schouppe, genomen op 12 september 2011, voor de terminalnavigatietarieven in de praktijk betekent. Een aantal van hen, met name de cargomaatschappijen, zien hun factuur verdubbelen. Ook een aantal passagiersmaatschappijen zien de rekening sterk stijgen om de eenvoudige reden dat, wanneer men van intercontinentale vluchten spreekt, het gaat over grote toestellen die ook een deel cargo meenemen en die zwaarder zijn en daardoor meer worden belast.

Die kostenverhoging zal ertoe leiden dat wellicht enkele grote maatschappijen hun activiteiten op de luchthaven van Zaventem zullen stoppen en ergens anders hun heil zullen zoeken. Voor de passagiersluchtvaartmaatschappijen zal dat iets langer duren, maar u weet ook dat cargomaatschappijen de meest mobiele zijn die wij hebben in de sector. Dat zou heel slecht zijn voor de economische ontwikkeling en de werkgelegenheid rond de luchthaven van Zaventem, wat volgens mij nog altijd heel belangrijk is, zowel voor Brussel als voor Vlaanderen.

De basisformule die wordt gehanteerd, komt natuurlijk uit Europese regelgeving. Wij moeten er wel bij opmerken dat België ervoor heeft gekozen het gewicht van de toestellen maximaal in rekening te brengen. De Europese formule gebruikt een exponent van 0,7. In de eerste vijf jaar zijn door de lidstaten exponenten toegelaten tussen 0,5 en 0,9. Hoe hoger de exponent, hoe meer grotere toestellen worden geïmagineerd. Het KB zoals het is vastgelegd, kiest specifiek voor 0,9.

Daarnaast worden boven op de Europese formule een aantal andere correctiefactoren toegevoegd: bijvoorbeeld de QC-waarde, gelinkt aan het moment van opstijgen, en een factor ter bescherming van de totale inkomsten. Daar komt ook nog de geluidscategorie bij. Dat zijn allemaal zaken die zijn toegespitst op de grotere toestellen, dat weten wij allemaal. Wij lijken hier dan ook in zekere mate af te wijken van het bewuste artikel 11.3 van de verordening.

Artikel 11.3 is vrij duidelijk over hoe de formule er uitziet. In dat KB wijken wij ervan af. Op welke basis acht u een dergelijke afwijking gerechtvaardigd? Kan dat, gelet op het feit dat toch duidelijk is omschreven hoe de formule er uitziet? Denkt u dat dat houdbaar is?

Zult u de formule en de tarieven blijven toepassen in 2012? U hebt tijdens de bespreking van uw beleidsnota gezegd dat dat vermoedelijk niet het geval was, omdat u een correctie wil toepassen. Zijn de nieuwe tarieven al vastgelegd? Moet u dat nog doen? Overweegt u een andere exponent of formule toe gebruiken voor die problematiek?

Erkent u dat het een problematische situatie kan opleveren op de luchthaven? Zult u zoeken naar een leefbare oplossing voor de sector? Hoe bent u van plan de luchthaven van Zaventem, die toch heel wat economische ontwikkeling met zich meebrengt, aantrekkelijk te houden voor maatschappijen?

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

Président: Jef Van den Bergh.

03.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mijnheer de voorzitter, alvorens in te gaan op de specifieke vragen, wil ik even ingaan op de oorzaken van de vastgestelde afwijkingen van het vorig heffingsstelsel tegenover het heffingsstelsel zoals bepaald in het KB van 12 september 2011.

Het vorige heffingsstelsel was in principe een lineair systeem met twee uitzonderingen, namelijk een drempel van 25 ton en een plafond van 175 ton. Wegens de geluidshinder rond de luchthaven werden milieufactoren ingevoerd die het mogelijk maken de geluidshinder 's nachts te beperken en het gebruik van de geluidsefficiënte toestellen aan te moedigen. Het gebruik van de drempel, en vooral het plafond, is de oorzaak van de grote verschuiving in bijdrage tussen de maatschappijen onderling.

Wanneer we een lage exponent gebruiken — 0,5 tot 0,7 — zijn het vooral de maatschappijen met toestellen tot ongeveer 60 ton, waartoe bijna alle Belgische maatschappijen behoren, die heel wat meer betalen dan vroeger. Wanneer wij echter een hoge exponent nemen, zijn het vooral de maatschappijen met zware toestellen van 400 tot 450 ton, die hun bijdragen zien toenemen. Er moet worden opgemerkt dat een vrij aanzienlijk deel van de meeruitgaven veroorzaakt worden door de D-factor en de E-factor. Dat zijn factoren waar de luchtvaartmaatschappij controle over heeft door enerzijds maar overdag te opereren, of geluidsvriendelijke en geluidsefficiëntere toestellen in te zetten. Om de weerslag van de invoering van het nieuw heffingsstelsel voor de Belgische luchtvaartmaatschappij geleidelijk te laten verlopen, wordt gekozen voor een exponent van 0,9 die na 2015 geleidelijk zou evolueren naar 0,7 met stappen van 0,05.

Wat de specifieke vragen betreft, wil ik het volgende benadrukken. Overeenkomstig artikel 12, lid 3, punt b van de verordening 1 794/2006 van 6 december 2006, tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingsstelsel voor luchtvaart- en navigatiediensten zoals gewijzigd door de verordening 1 191/2010 van 16 december, kan een lidstaat beslissen stimuleringsmaatregelen toe te passen door de heffingen te moduleren naargelang de geleverde inspanningen van de gebruikers om het milieueffect van de luchtvaart te verminderen.

De Belgische Staat heeft deze bepaling toegepast, waardoor het mogelijk is factoren in te voeren die het gebruik van de luchthaven tijdens de nacht of andere geluidsgevoelige periodes ontraadt, factor D, en die het gebruik van geluidsefficiënte toestellen bevordert, factor E.

Ik wil er tevens op wijzen dat het gebruik van deze factoren reeds van toepassing was voor het tot stand komen van deze verordening en dat de hierboven geciteerde bepalingen in de verordening werden ingebracht op verzoek van de Belgische overheid om het in Brussel-Nationaal van toepassing zijnde systeem te kunnen verderzetten.

Mijn diensten onderzoeken nog verschillende mogelijkheden om de onderlinge verschuivingen in heffingen tussen de verschillende luchtvaartmaatschappijen te beperken.

In afwachting van een definitieve regeling voor het sluiten van het derde beheerscontract wil ik de bestaande regeling verlengen. Voor de definitieve regeling zijn de geleidelijke verlaging van de exponent en het eventueel invoeren van een simuleringsmaatregel om het gebruik van de luchtvaarnavigatiediensten te optimaliseren allemaal mogelijke pistes.

Ik ben mij volledig bewust van de problematische situatie die is ontstaan, maar blijf erbij dat de oorzaken daarvan in het verleden te zoeken zijn.

Ik wil erop wijzen dat bij het zoeken naar een leefbare oplossing de belangen van alle, en zeker de Belgische, luchtvaartmaatschappijen niet uit het oog mogen worden verloren.

Bovendien wil ik erop wijzen dat er naast de luchtvaarnavigatieheffingen ook nog luchthavenheffingen zijn en dat andere elementen zoals het niveau van de dienstverlening, de toekenningregeling voor slots, de kwaliteit van de grondafhandeling en de toegankelijkheid van de luchthaven eveneens een belangrijke rol spelen.

03.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, uw antwoord is deze keer iets voorwaardelijker dan wat u eerder in de commissie hebt gezegd.

Ik wil u toch op een aantal zaken wijzen. Wij moeten inderdaad nagaan op welke manier wij luchtvaartmaatschappijen kunnen stimuleren om geluidsvriendelijke toestellen te gebruiken, maar wij weten ook dat dit niet van de ene dag op de andere gaat. Men zal geen volledige vloot vervangen van de ene op de andere dag.

Wat het effect zal zijn, en zeker voor cargo, is dat men ervoor zal kiezen om niet op Brussel-Nationaal te vliegen, maar uit te wijken richting Frankrijk of Nederland en het laatste stuk per vrachtwagen te doen.

Ik wil u erop wijzen dat er vandaag al bedrijven zijn die er specifiek voor kiezen hun goederen die per luchtpost worden geleverd, te laten afleveren in het buitenland om ze dan op een vrachtwagen naar hier te zetten omdat onze luchthaven niet aantrekkelijk meer is.

Als uw maatregel daartoe leidt, winnen wij niets en verliezen wij alleen maar. Wij verliezen economische groei en werkgelegenheid en wij winnen aan CO₂ en aan het dichtslibben van onze wegen. Dan zijn wij helemaal verkeerd bezig.

Ik vind het goed dat u naar nieuwe pistes zoekt, maar dit moet snel gebeuren. U zult hiervoor heel snel een oplossing moeten vinden, want de geloofwaardigheid van de luchthaven komt in het gedrang. Als die maatschappijen plotseling een heleboel extra kosten krijgen, zullen zij beslissen om uit te wijken en dat is een beslissing waarop zij niet zo snel zullen terugkomen.

Vervolgens wil ik u ook op het volgende wijzen.

U antwoordt dat met heel veel kleine toestellen wordt gevlogen, wat inderdaad correct is. U weet echter ook of u zou moeten weten dat heel veel luchtvaartmaatschappijen enkel dankzij hun intercontinentale vluchten leefbaar zijn. Voor de meeste luchtvaartmaatschappijen is zulks effectief het geval.

De maatschappijen die hier werkgelegenheid creëren, zijn maatschappijen die intercontinentale vluchten organiseren, waarbij zij ook deels cargo in het ruim meenemen. Als u bedoelde maatschappijen hier wegjaagt, zullen wij allen binnenkort ook voor de kleinere toestellen een hogere tol moeten betalen.

U moet dus dringend actie ondernemen en met de desbetreffende luchtvaartmaatschappijen gaan spreken. In de komende weken moet een beslissing vallen. In het andere geval is de schade denkkelijk onherroepelijk.

03.04 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: De gesprekken zijn al begonnen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 **Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het misbruik van landbouwtractoren" (nr. 8152)**

04 **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 secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation abusive des tracteurs agricoles" (n° 8152)**

04.01 **Bert Wollants (N-VA)**: Mijnheer de staatssecretaris, ook dit onderwerp is reeds gedeeltelijk aan bod gekomen met betrekking tot uw beleidsnota, maar misschien kunt u een aantal van deze vragen wat meer in detail beantwoorden.

Landbouwtractoren zijn gebonden aan aparte regels en voorwaarden. Deze zijn alleen geldig wanneer de tractor exclusief gebruikt wordt voor landbouwactiviteiten. Zo hoeft een boer geen vervoersvergunning te betalen, moet hij geen rijbewijs C behalen en kan hij rijden op diesel waarop geen accijnzen moet worden betaald.

Vandaag merkt een aantal ondernemers, bijvoorbeeld in de betonsector, dat hun concurrenten steeds vaker in het bezit zijn van dergelijke tractoren om transporten te doen, transporten die dus niet direct een link hebben met landbouwpraktijken.

Dergelijke gang van zaken heeft twee grote gevolgen. Zo is het een soort van concurrentievervalsing, omdat bepaalde regels worden ontweken door een aantal mensen door het inzetten van die tractoren. Bovendien, volgens cijfers van Fedbeton, zou de Schatkist 50 miljoen euro mislopen. In deze tijden, waar elke eurocent telt, is dit een aanzienlijk bedrag.

Is de vaststelling van onder meer Fedbeton correct?

Bent u op de hoogte van het misbruik?

Wordt er bij de DIV bij de inschrijving van een landbouwvoertuig nagegaan of het voertuig wel degelijk bedoeld is voor landbouwactiviteiten?

Worden er controles uitgevoerd op het correct gebruik van landbouwvoertuigen? Indien ja, wat is het

resultaat van die controles voor 2010?

Bent u van plan om extra maatregelen te nemen tegen dit misbruik?

De **voorzitter**: Een aantal antwoorden is inderdaad reeds tijdens de bespreking van de beleidsnota gegeven. Ze kunnen eventueel aangevuld worden.

04.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer de voorzitter, de beroepsfederaties van transporteurs hebben meermaals de concurrentievervalsing door het oneigenlijke gebruik van landbouwvoertuigen aangeklaagd. De transporteurs voelen zich benadeeld door het feit dat landbouwtrekkers aangewend worden voor het vervoer voor rekening van derden buiten het kader van landbouwactiviteiten, meer bepaald voor het vervoer en verwijderen van aarde en puin op bouwplaatsen, en dit zonder te voldoen aan de regels die gelden voor het goederenvervoer.

*Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.
Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.*

Gebruikers van landbouwtractoren voor transportdoeleinden moeten weliswaar beschikken over een vervoersvergunning en een rijbewijscategorie C + E maar zijn niet onderworpen aan de reglementering inzake rij- en rusttijd, moeten geen tachograaf hebben en mogen op rode diesel rijden.

De FOD Mobiliteit en Vervoer is aanvankelijk tegemoet gekomen aan de vraag van de sector door het verscherpen van de controles. Deze controles hadden noodzakelijkerwijze betrekking op de aanwezigheid van de vervoersvergunning en het rijbewijs categorie C. Uit de resultaten van deze controles blijkt dat men in de meeste gevallen in orde is met de vervoersvergunning. Zo werden er in 2010 137 landbouwvoertuigen gecontroleerd. Er werden 19 overtredingen vastgesteld waaronder 11 voertuigen zonder vervoersvergunning. Acht bestuurders hadden geen geldig rijbewijs.

Voor de inschrijving van de landbouwvoertuigen baseerde de DIV zich op de technische definitie van de landbouwvoertuigen zoals die in het technische reglement staat. Deze technische definitie sluit echter niet uit dat men een landbouwvoertuig ook voor andere doeleinden mag gebruiken. Teneinde de controle op het oneigenlijke gebruik van landbouwtractoren te vergemakkelijken en daaraan zoveel als mogelijk de voorwaarden te koppelen waaraan het wegvervoer moet voldoen, denkt mijn administratie eraan om een specifieke nummerplaat in te voeren voor de landbouwvoertuigen die voor landbouwdoeleinden worden gebruikt. Landbouwvoertuigen die louter worden gebruikt in het kader van land- en bosbouwactiviteiten zouden aan de hand van hun kentekenplaat te onderscheiden zijn van landbouwvoertuigen die eveneens voor andere doeleinden worden gebruikt.

Het is de bedoeling dat Financiën hieraan zijn karretje zou koppelen zodat alleen de landbouwtractoren die effectief voor landbouwdoeleinden worden gebruikt en dus een aparte nummerplaat hebben met rode diesel mogen rijden. Ik zal daarover overleg plegen met de minister van Financiën. Als dit wordt gerealiseerd dan zullen de landbouwvoertuigen die in het wegvervoer worden ingezet niet meer met rode diesel mogen rijden zodat een belangrijk concurrentieel nadeel ten opzichte van het wegtransport wordt weggewerkt.

Op dit ogenblik bestaat al een akkoord met de transportsector en de landbouwsector met betrekking tot de definitie van een limitatieve lijst waarop vervoersactiviteiten staan die niet als landbouwactiviteiten worden beschouwd. Mijn administratie zal mij een ontwerp van reglementering voorleggen met betrekking tot de invoering van een specifieke landbouwplaat voor de echte landbouwtractoren zodat de controles op deze landbouwtractoren vergemakkelijkt worden. Onlangs had ik over deze problematiek contacten met de beroepsorganisatie. Bij het uitwerken van de reglementering zal uiteraard ook het advies van de gewestregering worden gevraagd.

De landbouwsector zelf is vragende partij in dit dossier omdat zij de misbruiken in hun eigen sector willen wegwerken.

04.03 **Bert Wollants (N-VA)**: Mijnheer de staatssecretaris, ik meen dat het een goed initiatief is dat u op basis van goede gesprekken met de sector naar een regeling gaat waarvoor een groot draagvlak bestaat. Op die manier kunnen we tegemoetkomen aan dat deel concurrentievervalsing dat eigenlijk wordt veroorzaakt door een deeltje binnen beide sectoren. Ik kijk ten eerste uit naar de specifieke uitwerking en de manier waarop u dit verder zult aanpakken.

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

05 Vraag van de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het gebruik van de snuffeltoestellen" (nr. 8161)

05 Question de M. Michel Doomst au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "l'utilisation des appareils de détection de présence d'alcool dans l'air de l'habitable" (n° 8161)

05.01 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, het bobgeweld en de eindejaarscontroles zijn achter de rug en blijkbaar zijn ze succesvol verlopen. Daar was toen sprake van het snuffeltoestel, een nieuw supertoestel voor het opsporen van overdreven alcoholgebruik achter het stuur. Ik wilde bij u eens opsnuiven wat de praktijk heeft gegeven en wat het nut van het toestel bij de globale acties is geweest. De toenmalige minister van Binnenlandse Zaken zei toen dat het nuttig kon zijn, maar dat uiteindelijk iedereen ook effectief zou moeten blazen om gecontroleerd te worden op al dan niet overdreven alcoholgebruik.

Ik begrijp dat u dat tijdens een inrijperiode eens hebt moeten bekijken, maar hebt u er nu al zicht op hoeveel van die toestellen in gebruik zijn? Kunt u het nut van dat gebruik bevestigen? We moeten dat toch afwegen tegenover de kosten. We moeten daarmee zo efficiënt mogelijk zijn in de soberdere periodes, die zouden kunnen aanbreken.

05.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: De door het College van procureurs-generaal en mezelf aan de politie gegeven richtlijnen houden in dat de politie bestuurders niet mag laten blazen in de samplingtoestellen, aangezien die louter bedoeld zijn om de aanwezigheid van alcohol in de lucht van het voertuig te detecteren. Het betreft geen gehomologeerde ademtoestellen. Als het wel zo wordt gebruikt, is er kans op een procedurefout. Dat is al het geval geweest in verschillende procedures.

Er zijn inmiddels duidelijke en ondubbelzinnige richtlijnen aan de politie verstrekt, zodat zij op de hoogte zijn van het correcte gebruik van het toestel en van de risico's verbonden aan het onwettig gebruik ervan. Ik ga er dan ook van uit dat de toestellen enkel juist worden ingezet, namelijk om te detecteren of er zich te veel alcohol in de lucht van de auto bevindt.

Wat het aantal snuffeltoestellen betreft, heeft de politie geen exacte gegevens. Zij heeft enkel kennis van het aantal toestellen die zijn verkocht door de twee belangrijkste leveranciers, zijnde Draeger en Police Services, voor 2010 en 2011. Draeger verkocht van het type Alcotest 6510 zes toestellen en van het type Alcotest 6810 vier toestellen. Police Services verkocht 100 Alcosensors, verdeeld over ongeveer 40 politiezones.

Het nut van de toestellen is ontegensprekelijk, want ze maken meer effectieve alcoholcontroles mogelijk op korte termijn. Het toestel is immers razendsnel en heel doeltreffend. De politiediensten verliezen hierdoor minder tijd en kunnen meer bestuurders aan de alcoholcontrole onderwerpen.

Het toestel zal nog steeds worden ingezet. Wij mogen het kind niet met het badwater weggooien.

05.03 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor de verduidelijking. Er zijn blijkbaar eenduidige richtlijnen gegeven.

Het flankerend gebruik zou inderdaad de controles kunnen onderbouwen, maar het ruikt toch wat naar overbodigheid.

Wanneer u echter zegt dat het nuttig is voor de inschatting van de situatie bij controles, dan kijk ik ernaar uit om het apparaat eventueel op grotere schaal te gebruiken. Dat zou dan immers kunnen betekenen dat wij het aantal effectieve blaasmomenten zouden kunnen verminderen. Klopt dat?

05.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Dat kan inderdaad dat positief effect hebben, maar het moet op de correcte manier worden gebruikt.

05.05 Michel Doomst (CD&V): Ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het beleid tegen wegpiraten" (nr. 8352)

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 secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la politique menée à l'égard des chauffards" (n° 8352)

06.01 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, dit is ook iets dat u onmiddellijk na uw aanstelling hebt bekendgemaakt, namelijk dat u een actief beleid wilt voeren tegen wegpiraten tussen 18 en 35 jaar.

Studies hebben aangetoond dat deze leeftijdsgroep de meeste ongevallen met doden kent. Daarnaast wilt u de ouderen ook onderwerpen aan medische testen bij de hernieuwing van hun rijbewijs om ervoor te zorgen dat zij voldoen aan alle normen en veilig in het verkeer kunnen.

Het is over uw plannen met de jonge overtreeders dat ik u graag wat vragen wilde stellen.

Wat wordt het specifieke beleid ten opzichte van deze doelgroep? Gaat het hier louter om sensibilisering, gaat het over strengere controles of strengere straffen? Welke instrumenten wilt u specifiek hanteren? Hoe ziet u dat in de toekomst?

06.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mevrouw de voorzitter, het BIVV werkt op dit ogenblik aan een statistisch dossier over de ongevallenbetrokkenheid van jonge bestuurders, dat normaalgezien op het einde van deze maand klaar zal zijn.

In deze studie definieert het BIVV deze doelgroep als de leeftijdsgroep tussen 18 en 31 jaar, met daarin twee specifieke groepen, namelijk 18 tot 24 jaar en 25 tot 31 jaar. Vanaf de leeftijd van ongeveer 30 jaar ziet men dat het ongevallenrisico ongeveer constant blijft tot 64 jaar.

Het ongevallenrisico is het grootste bij de jonge mannelijke bestuurders tussen 18 en 24 jaar. Tussen 24 en 31 jaar vermindert het risico met de helft. Tussen 31 en 64 jaar wordt het ongevallenrisico nog eens met de helft vermindert.

Mijnheer Wollants, u valt met uw 32 jaar juist in de goede categorie.

Ik geef u deze cijfers om u duidelijk te maken dat er een specifiek probleem is voor de leeftijdsgroep van 18 tot 31 jaar, een probleem dat zelfs heel acuut is voor de leeftijdsgroep van 18 tot 24 jaar.

Wij moeten proberen om het ongevallenrisico voor deze doelgroep te verlagen en op hetzelfde lage niveau te brengen. Het gaat daarbij niet om één soort van maatregelen, zoals u blijkt te suggereren, u spreekt over ofwel sensibilisering ofwel een strengere controle ofwel zwaardere straffen.

Er moet een mix van maatregelen komen die enerzijds betrekking hebben op preventie en educatie en, anderzijds op controle en bestraffing. Beide zijn noodzakelijk en ze dienen elkaar trouwens te versterken.

Ik geef een voorbeeld. Ik heb vandaag in de studie van het BIVV over de BOB-campagne gezien dat hoe meer controles er zijn hoe meer mensen rijden zonder te drinken. Dat heeft dus een duidelijk effect. Controle is natuurlijk de eerste preventie.

Ik ga antwoorden zoeken, samen met alle belanghebbenden, op volgende vragen. Welke sensibiliseringscampagne voor jonge bestuurders moet er komen? Hoe kan de rijopleiding van jonge bestuurders verbeterd worden? Hoe kunnen wij de verkeerscontroles tijdens de weekendnachten opdrijven, met meer alcohol- en drugscontroles?

In de enquête van het BIVV die vandaag werd gepubliceerd staan desastreuze cijfers in verband met alcohol

bij jongeren tijdens de weekendnachten. Het zijn jammer genoeg opnieuw dezelfde dramatische cijfers.

Bijna 1 op 2 is positief. Jammer genoeg is dit een gigantisch groot aantal.

Welke maatregelen worden er het beste genomen wanneer jonge bestuurders overtredingen begaan of ongevallen veroorzaken? De vermindering van de ongevalbetrokkenheid van jonge bestuurders is voor mij een prioriteit. Elk weekend spelen er zich in verschillende families verschrikkelijke drama's af bij het verlies van een zoon of dochter in een verkeersongeval. Heel wat ouders zijn tijdens de weekendnachten ongerust zolang hun zoon of dochter nog niet is thuisgekomen. Wij moeten dan ook alles in het werk stellen om de oververtegenwoordiging van jonge bestuurders in ongevallen te verminderen.

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

Ik denk dat daar terecht moet worden aan gewerkt en dat wij op een goede manier te werk moeten gaan. Wij hebben daarover de cijfers van het BIVV van vorig jaar geraadpleegd en daar moet iets aan gebeuren.

Ik heb inderdaad de periode van 18 tot 31 december overleefd, maar wel door maar een keer te zijn gecontroleerd. Ik denk dat...

06.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Ik heb iets meer ervaring als u.

06.05 Bert Wollants (N-VA): Misschien was het een aantal jaren geleden allemaal veel beter. Ik denk dat het er vooral op aankomt ervoor te zorgen dat men effectief verwacht te worden gecontroleerd. Op dit moment is het bijna een loterij en heeft iemand pech gehad als hij wordt gecontroleerd. Ik denk dat wij ervoor moeten zorgen dat die controles worden opgedreven. Dat is niet gemakkelijk. Er zijn daarvoor middelen nodig en misschien zijn de snuffeltoestellen een mogelijkheid om sneller meer controles of meer gerichte controles uit te voeren.

Ik kijk in elk geval uit naar de toekomst. Wellicht zal een en ander kunnen worden uitgewerkt als alle gegevens beschikbaar zijn. Ik denk dat wij daarvoor een concreet actieplan moeten uitwerken en daar dan voor gaan.

Ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het memorandum of understanding tussen Justitie en het onderzoeksorgaan" (nr. 8374)

07 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le mémorandum d'entente entre la Justice et l'organisme d'enquête" (n° 8374)

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, wellicht hebt u uit de tekst kunnen afleiden dat het ondertussen bijna een achterhaalde vraag is: de ministers zijn ondertussen veranderd enzovoort.

Eigenlijk is de vraag gebaseerd op een antwoord dat ik kreeg in de commissievergadering van 25 januari 2011, toevallig vandaag exact één jaar geleden. Toen meldde de toenmalige staatssecretaris van Mobiliteit, de heer Schouppe, dat een brief werd gericht aan de collega van Justitie, toen minister De Clerck, met de vragen een werkgroep op te richten, teneinde een *memorandum of understanding* op te stellen over de samenwerking tussen het onderzoeksorgaan naar ongevallen op de spoorwegen en Justitie, en na te kijken of er desgevallend een wetswijziging nodig is.

Wat is de stand van zaken? Werd er al vooruitgang gemaakt, zodanig dat het onderzoeksorgaan in de toekomst zijn taak naar behoren zal kunnen vervullen, wat ook een van de belangrijke aanbevelingen was uit de commissie Spoorveiligheid.

07.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Volgens de informatie van mijn voorganger, de heer Schouppe,

bleven twee brieven aan de heer De Clerck van 1 februari 2011 en van 30 mei 2011 zonder antwoord. Ik zal dus snel contact nemen met de nieuwe minister van Justitie om het dossier te doen vooruitgaan.

07.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Dank u wel mijnheer de staatssecretaris. Het is een wat pijnlijke vaststelling natuurlijk. Een en ander kan mogelijk te wijten zijn aan het feit dat het onderzoek met betrekking tot Buizingen nog lopende is – het zou in de eindfase zitten – en dat men eerst dat onderzoek wil afronden. Ik hoop in elk geval dat u snel en goed zult samenwerken.

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

08 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de rijopleiding" (nr. 8379)

08 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la formation à la conduite" (n° 8379)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijn excuus. Ik stel vast dat deze vraag tijdens de bespreking van de beleidsnota aan bod is gekomen. Ik heb er toen een voldoende antwoord op gekregen. Ik kan deze vraag dus intrekken.

De **voorzitter**: Waarvan akte.

09 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de oneerlijke concurrentie in de transportsector" (nr. 8451)

09 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 secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "une concurrence déloyale dans le secteur des transports" (n° 8451)

09.01 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, wegens de lage loonlast zijn er steeds meer Belgische transportfirma's die een zogenaamde postbusfirma in Oost-Europa oprichten. De hoofdzetel is dan gevestigd in Oost-Europa, waardoor ook de werkgevers gebonden zijn aan die regels rond lonen en lasten en op die manier kunnen gebruikmaken van goedkope werkkrachten. De transportactiviteiten worden vaak wel integraal van hieruit geregeld. Dat zorgt ervoor dat wij Oost-Europese vrachtwagens op onze wegen krijgen met Oost-Europese chauffeurs die rijden voor Belgische firma's die in het buitenland zijn gevestigd. Dat maakt het voor Belgische transporteurs die hun activiteiten wel hier houden en wel volgens onze normen werken, zeer moeilijk om de concurrentie aan te gaan. De zelfstandige vrachtwagenchauffeurs zitten in de problemen omdat zij zien dat zij op die manier worden beconcurrereerd.

Die toestanden tasten het concurrentievermogen van de binnenlandse transportbedrijven aan en zorgen ervoor dat veel Belgische truckers aan de kant blijven staan zonder werk. De afgelopen dagen is dat nog zeer actueel geworden. De toestanden waarin de Oost-Europese truckers verkeren is vaak niet veel beter. Zij zijn vaak weken van huis en verblijven op parkings in havens en op industrieterreinen. Zij overnachten in hun vrachtwagen. In een aantal gevallen zijn hun getuigschriften van vakbekwaamheid en rijbewijzen niet in orde met wat wij hebben aan Belgische normen, en dat is ook geen goede zaak in het licht van de veiligheid.

Als een zelfstandige in het buitenland zo'n bedrijf wil oprichten, betaalt hij daar 50 euro voor en krijgt daarvoor de buitenlandse nummerplaten en papieren zo opgestuurd. Hij hoeft dus zelfs niet fysiek tot daar te gaan. Hij krijgt meldingen van kantoorgebouwen waar honderden van dat soort firma's zijn gevestigd, zonder dat de eigenaars van die firma's ooit ter plaatse zijn geweest. Hier daarentegen verzuipen wij in de administratieve rompslomp. De sociale lasten worden telkens hoger. Bovendien is er de loonlastkloof waarover wij het vorige week in de plenaire vergadering nog hadden. Dat betekent dat chauffeurs meer en meer worden gestimuleerd net hetzelfde te doen, hun activiteiten te verplaatsen naar het buitenland. Dat zou toch een bijzonder spijtige zaak zijn.

Controles zijn er. Ik denk dat er ook voldoende controles zijn. Blijkbaar zouden echter vooral Westerse vrachtwagens worden gecontroleerd. Ik heb bij uw voorganger ooit cijfers opgevraagd over de verhouding tussen buitenlandse gecontroleerde vrachtwagens en binnenlandse. Dat zou een verhouding zijn van

ongeveer 60 % buitenlandse en 40 % binnenlandse. Volgens signalen die ik krijg, zouden dat vaak degenen zijn die Frans en Engels spreken. Op het moment dat het wat moeilijker wordt, met name in het Pools en het Roemeens, zou de controle zodanig worden bemoeilijkt dat men ze vaak niet doet. Men kan het de transporteurs uiteraard niet kwalijk nemen dat zij deze problematiek keer op keer aanhalen.

Erkent u deze problemen?

Op welke manier verlopen de controles, bijvoorbeeld op cabotage? Wordt er op regelmatige basis controle uitgeoefend? Zijn hiervoor samenwerkingsverbanden afgesloten?

Ziet u mogelijkheden om de huidige situatie te keren en oplossingen te zoeken om de concurrentievervalsing aan te pakken? Op welke manier ziet u dat gebeuren?

09.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Wollants, zoals ik tijdens de discussie over mijn beleidsnota heb opgemerkt, ben ik op de hoogte van de problemen die de transportsector aanklaagt. Het probleem is reëel en moet op een erg verfijnde en doelgerichte manier worden aangepakt.

De concurrentievervalsing gebeurt op het niveau van verschillende reglementeringen die niet noodzakelijk tot mijn bevoegdheid behoren. Het betreft dus niet alleen de naleving van de cabotageregels maar bijvoorbeeld ook de naleving van de bepalingen van de detacheringrichtlijn.

De multidisciplinaire, gemeenschappelijke aanpak, die reeds bestaat, moet behouden blijven en nog meer worden verfijnd. Enkel door samenwerking kan een optimale slagkracht worden verwezenlijkt.

Vooraleer ik de kwestie nader uitleg, moet ik even uw bewoordingen nuanceren.

U maakt een verschil tussen de West-Europese en de Oost-Europese landen. Enige verfijning heeft een dergelijk onderscheid niet nodig. Vele Oost-Europese landen behoren ondertussen tot de Europese Unie. Zij dienen dus, net zoals België en de andere West-Europese landen, zich naar de Europese regelgeving te conformeren voor aspecten zoals het rijbewijs, de technische staat van de voertuigen, de rij- en rusttijden en de toegang tot het beroep en tot de markt van het wegvervoer.

Ik ben ervan overtuigd dat de overheden in de meeste Oost-Europese landen zich inspannen om de Europese regelgeving correct na te leven en te doen naleven.

Ik ben er eveneens van overtuigd dat er, zoals in elke klas, slechte leerlingen in de Europese klassen zitten. De dienst Controle van het Wegvervoer van de FOD Mobiliteit kent deze slechte leerlingen.

Ik bevestig de verhouding van 40 % gecontroleerde Belgen tegenover 60 % gecontroleerde buitenlanders, die u door mijn voorganger werd medegedeeld. Het zijn cijfers die wij allebei hebben gekregen. Deze verhouding geldt voor de prestaties van de controledienst van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Ik moet u eveneens mededelen dat de controleurs van voornoemde diensten over een meertalig lexicon en over meertalige formulieren beschikken, waarmee het contact met de chauffeurs wordt vergemakkelijkt. Het lexicon en de formulieren zijn op een dusdanige manier opgevat dat de controleurs in hun eigen taal een bepaalde taal kunnen opzoeken en ze in de taal van de chauffeur kunnen tonen.

Ik herinner u eraan dat de strijd tegen de fraude een van de prioriteiten is van de regering die krachtige maatregelen wenst te treffen om de fraude te bestrijden.

In de sector van het wegvervoer worden de wegcontroleurs en de bedrijfsinspecteurs van de FOD tijdens hun opdrachten vaak met diverse fraudevormen geconfronteerd. Behalve de fraude met de tachograaf die een heel belangrijk thema op Europees niveau vormt, stellen onze controleurs en inspecteurs geregeld absoluut onwettige praktijken op het vlak van het gebruik van buitenlandse chauffeurs vast.

Eén van de benaderingen die ons toelaat deze vormen van sociale fraude te ontdekken, is de controle van de naleving van de regels op het gebied van cabotage. De samenwerking met de inspecteurs van de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, bij gecombineerde weg- en bedrijfscontroles, heeft al vruchten afgeworpen en verdient verder gezet te worden. Als ik één prioriteit moest kiezen, zou ik deze prioriteit

kiezen.

Participatie van de afdeling controle en FOD Mobiliteit en Vervoer en de strijd tegen de fraude zal opgevoerd worden. Samenwerking met de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg, alsook met de diensten van de btw zal versterkt worden onder meer via het actieplan van 20 november 2001, betreffende de samenwerking tussen de verschillende federale controlediensten die belast zijn met het toezicht op het zwaar vervoer, dat een complementariteit tussen de verschillende bij het wegvervoer betrokken diensten heeft ingevoerd.

Ik wens eveneens dat mijn diensten betrokken worden bij de *taskforce* die gericht is op de bestrijding op nationaal niveau van de grensoverschrijdende fraude.

09.03 Bert Wollants (N-VA): Bedankt mijnheer de staatssecretaris, ik denk dat er op het vlak van staatssecretaris voor Mobiliteit al een vooruitgang is. Uw voorganger heeft mij toen geantwoord dat er niets aan de hand was. Ik heb de indruk dat u er een prioriteit van wil maken om er toch iets aan te doen omdat er toch, hoewel het niet in alle gevallen zo is, een probleem zou kunnen zijn.

Ik denk dat het verstandig is dat we daarop verdergaan en ik denk dat er ook wel nog heel wat problemen zijn. Het zal zo zijn dat er meer middelen zijn om die vragen op meertalige wijze te stellen maar we moeten er ook over waken dat men binnen de sector niet de indruk krijgt dat alleen de West-Europese vrachtwagens worden gecontroleerd. Want op die manier, zelfs als het voor een groot stuk perceptie is, heeft dat nog altijd een effect op keuzes die vrachtwagenbedrijven en zelfstandige chauffeurs maken met betrekking op bijvoorbeeld een verhuis naar Roemenië of iets dergelijks. Ik denk dus dat we daar toch op moeten blijven doorgaan, en ik hoop dat u daar de nodige maatregelen voor zal nemen.

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 staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de controle op de rij- en rusttijden bij het openbaar vervoer" (nr. 8403)

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 secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle des temps de conduite et de repos dans le transport public" (n° 8403)

10.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, uit recente cijfers van uw voorganger, staatssecretaris Schouppe, blijkt dat bij 25 667 controles van vrachtwagens in de eerste negen maanden van 2011 81 gevallen van fraude met de tachograaf zijn ontdekt. Dat zijn er opvallend meer dan in 2009. Toen ging het over 37 gevallen op 36 996 controles, in 2010 over 38 gevallen op 33 603 controles.

De opvallende stijging van het aantal ontdekte fraudegevallen zou het gevolg zijn van het feit dat alle wegcontroleurs van de controleafdeling in maart 2011 een doorgedreven opleiding "tachograaffraude" kregen. Er zouden momenteel ook regelmatige uitwisselingen met Nederland en Luxemburg gebeuren om ervaringen met dergelijke fraude uit te wisselen.

Het aantal ontdekte overtredingen op de rij- en rusttijden neemt verhoudingsgewijs af. In de eerste negen maanden van 2011 werden 1 717 dergelijke overtredingen ontdekt, wat neerkomt op 6,6 % van het aantal gecontroleerde chauffeurs. In 2009 werden 3 650 inbreuken, zijnde 9,6 %, op de rij- en rusttijden ontdekt en in 2010 2 945 of 8,7 %.

Los van het aspect van de algemene controles die plaatsvinden, zou ik graag vernemen of de rij- en rusttijden ook bij het openbaar vervoer worden gecontroleerd, zowel bij De Lijn als bij firma's die in opdracht van De Lijn werken. Zo ja, op welke wijze worden de rij- en rusttijden gecontroleerd? Wat zijn daarvan de resultaten en de conclusies? Zo nee, waarom worden die niet gecontroleerd?

10.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Verordening 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 harmoniseert bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer. Onder die voorschriften valt het al dan niet verplichte uitrusten van voertuigen met de tachograaf. Artikel 3a van die verordening bepaalt dat de verordening niet van toepassing is op wegvervoer door voertuigen die gebruikt

worden voor geregelde diensten van personenvervoer over een traject van niet meer dan 50 kilometer. Dat zijn precies de autobussen die voor het openbaar vervoer gebruikt worden.

Hierdoor is de controle van de rij- en de rusttijden zoals voor de andere transporten, aangehaald in uw vraag, niet mogelijk, inzonderheid wat de wegcontroles betreft. Een zekere controle gebeurt wel tijdens de bedrijfscontroles bij autocaristen die naast hun autocardiens ook pachtdiensten verstrekken voor de maatschappijen voor openbaar vervoer. Bij deze controles worden voor de chauffeurs die deze pachtdiensten verzorgen, gegevens van de prestatiebladen voor deze diensten, samen gecontroleerd met de gegevens uit de tachograaf, wanneer zij autocardiens verzekeren.

10.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik begrijp natuurlijk dat u zich te houden hebt aan de Europese wetgeving. Als het dat niet toelaat, dan is het natuurlijk niet mogelijk. Ik neem wel akte van uw antwoord, waarin u zegt dat het wel gebeurt voor het vervoer dat de Lijn verpacht aan commerciële firma's. Daar noemt u geen cijfers van. Hebt u gegevens over het statistisch materiaal? Of zal ik dat doen via een schriftelijke vraag?

10.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet: (...)

10.05 Tanguy Veys (VB): Geen probleem.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de omzetting van de EU-richtlijn voor emissierechten voor het vliegverkeer" (nr. 8471)

11 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 secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la transposition de la directive UE relative aux quotas d'émission pour le trafic aérien" (n° 8471)

11.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, een aantal richtlijnen bepaalt dat luchtvaartactiviteiten in de zogenaamde ETS-regeling worden opgenomen. Men moet namelijk broeikasgasemissierechten inleveren en toewijzen aan luchtvaartmaatschappijen.

Omdat de vliegtuigmaatschappijen uiterlijk tegen 31 augustus 2009 moesten voldoen aan een aantal monitoring- en rapportageverplichtingen over CO₂ en ton-kilometergegevens, heeft de Vlaamse regering de nodige maatregelen vastgelegd in het decreet van 8 mei 2009 conform de richtlijn, die al op 2 februari 2010 moest omgezet zijn. Maar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is naar het Grondwettelijk Hof gestapt, omdat het vond dat de bevoegdheid ter zake de federale overheid toekwam. Vreemd genoeg heeft de federale overheid daar nooit stappen tegen ondernomen.

In een arrest van 2 maart 2011 werd de regeling door het Grondwettelijk Hof vernietigd. Het vond de Vlaamse vraag om luchtvaartemissies te lokaliseren binnen de territoriale bevoegdheid van Vlaanderen niet gegrond. Er is mij overigens meegedeeld dat de soortgelijke bepaling in de Waalse wetgeving niet door het Grondwettelijk Hof werd vernietigd.

Op het moment van de uitspraak van het Grondwettelijk Hof was er nog geen definitief kader. Om die reden werd er een overgangsregeling goedgekeurd, die liep tot 31 december 2011. Wat hield de regeling in?

Door de gewestgrensoverschrijdende aard van de luchtvaartemissies oordeelt het Hof dat de bevoegdheid door middel van een samenwerkingsakkoord door de Gewesten en de federale overheid kan worden uitgeoefend. Omdat die overgangsmaatregel intussen is afgelopen en er nog geen samenwerkingsakkoord is, kan dat natuurlijk voor de nodige rechtsonzekerheid zorgen. Wat is de stand van zaken in het dossier? Wordt er effectief gewerkt aan een samenwerkingsakkoord? Wanneer zal dat in werking treden?

Het verworpen decreet bevat geen regeling over de veiling van luchtvaartemissies. Ook de bevoegdheid ter zake zal pas kunnen worden uitgeoefend na een samenwerkingsakkoord, net als de verdeling van de veilingopbrengsten. Werd hiermee rekening gehouden met het opstellen van een akkoord of een ontwerp

van een akkoord?

De Waalse regering zou een soortgelijke regering hebben uitgevaardigd als het decreet dat is vernietigd door het Grondwettelijk Hof. Bent u van plan om hiertegen stappen te ondernemen?

11.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: De overgangsregeling waarheen u verwijst, is het gevolg van het arrest van 2 maart 2011 van het Grondwettelijk Hof waarbij werd beslist dat de bepalingen van het decreet van het Vlaams Gewest van 8 mei 2009 voorlopig van kracht bleven tot aan de inwerkingtreding van een nog te sluiten samenwerkingsakkoord en met als uiterste datum 31 december 2011. Voor zover ik weet, zijn we nu na 31 december 2011. Dat is het enige waarvan we zeker zijn.

Om een juridisch vacuüm te vermijden dat nadelig zou zijn voor de luchtvaartsector, verzekert het ministerieel besluit van 23 december 2011 houdende vaststelling van de broeikasgasemissierechten die kosteloos toegewezen worden aan de vliegtuigexploitanten voor het jaar 2012 en de periode 2013-2020, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 29 december 2011, de gratis toewijzing van quota aan de maatschappijen conform de richtlijn, teneinde ook luchtvaartactiviteiten op te nemen in de regeling van de handel in broeikasgasemissierechten binnen de Gemeenschappen.

Het samenwerkingsakkoord inclusief de vraag met betrekking tot de regeling van de veiling en de verdeling van de veilingsoverdrachten, bevindt zich momenteel nog steeds in de onderhandelingsfase. Ik zal ervoor zorgen dat het akkoord zo snel mogelijk kan worden gesloten, zodat het in werking kan treden. De Ministerraad heeft op 7 juli 2011 via de minister van Klimaat en Energie een verzoekschrift tot nietigverklaring van het decreet van het Waalse Gewest van 6 oktober 2010 ingediend bij het Grondwettelijk Hof.

Ik heb het dossier onmiddellijk in handen genomen. Op 9 januari heb ik een vergadering georganiseerd om op korte termijn de onderhandelingen om een samenwerkingsakkoord te kunnen sluiten, op te starten. Ik betreurt dat er een regering op die vergadering niet vertegenwoordigd was. Hierop heb ik die regering een brief gestuurd waarin ik vraag dat zij mij haar intenties kenbaar maakt. De enige manier om duidelijke rechtszekerheid te geven, is het sluiten van een samenwerkingsakkoord.

11.03 **Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, het is natuurlijk nodig dat daar dringend werk van wordt gemaakt.

Maar ik vrees dat de kwestie aan 6 andere punten, bijvoorbeeld de CO₂-quota en de *burden sharing*, gekoppeld zal worden. In de Nationale Klimaatcommissie hebben het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gevraagd alles aan elkaar te koppelen en geen beslissing te nemen over een van de onderdelen, voor er duidelijkheid is over de andere.

Ik was trouwens op die vergadering aanwezig.

11.04 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Als één dossier losgekoppeld kan worden, is het dat.

11.05 **Bert Wollants** (N-VA): Omdat het parallel loopt met wat men voor de uitspraak van het Grondwettelijk Hof van plan was. Goed, wij zullen kijken of het effectief mogelijk is.

U was bijzonder vaag over een regering, die niet vertegenwoordigd was? Kunt u zeggen welke regering u bedoelde?

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

11.07 **Bert Wollants** (N-VA): Dan is dat duidelijk. Ik hoop dat dat zo snel mogelijk wordt opgelost en dat er een samenwerkingsakkoord komt. Ik herhaal dat ik ervoor vrees dat de koppeling met de andere dossiers een sterk remmende factor zal blijken.

U weet dat toen alles geblokkeerd werd, er voorstellen op tafel lagen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, waarin *burden sharing* werd voorgesteld, maar volgens dewelke het Brussels Hoofdstedelijk Gewest nog 1,5 % meer mocht uitstoten dan nu. Als men met zulke voorstellen begint, vrees ik dat wij er niet zullen komen. Maar wij zijn benieuwd.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

12 Questions jointes de

- Mme Myriam Delacroix-Rolin 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'implémentation du système de l'alcolock" (n° 8476)
- M. Jef Van den Bergh 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'alcolock" (n° 8612)
- Mme Carina Van Cauter à la ministre de la Justice sur "la sélection des installateurs d'alcolocks" (n° 8828)

12 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Myriam Delacroix-Rolin aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staats-secretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de invoering van het alcoholslot" (nr. 8476)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staats-secretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het alcoholslot" (nr. 8612)
- mevrouw Carina Van Cauter aan de minister van Justitie over "de selectie van installateurs van alcoholsloten" (nr. 8828)

De **voorzitter**: U bent de enige aanwezige, mijnheer Van den Bergh. De vragen van uw vrouwelijke collega's worden dus niet gesteld. U hebt het woord.

12.01 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Ik heb natuurlijk een samengevoegd antwoord. U zult dus ook antwoorden krijgen op vragen die niet gesteld werden.

12.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, het verslag zal dan wellicht goed nagelezen worden. Wij hebben het alcoholslot ook al kort aangehaald tijdens de bespreking van uw beleidsnota, maar het leek mij aangewezen om daarop wat dieper door te gaan.

In 2009 werd in de verkeerswet in de mogelijkheid voorzien, voor de rechter, om aan zware alcoholovertreders in het verkeer een alcoholslot op te leggen. Het alcoholslot is een ideaal instrument om te vermijden dat recidivisten nog langer onder invloed rijden. Daarmee is het ook een instrument dat perfect voldoet voor uw strijd tegen wegpiraten.

Ons land was een pionier op dat vlak, maar ook Duitsland, Nederland, Oostenrijk en Zweden hebben ondertussen het nut van het apparaat ingezien. Jammer genoeg, dat moeten wij vandaag helaas vaststellen, lijken rechters nog maar weinig gebruik te maken van de mogelijkheid die de wetgeving biedt. Zij geven hiervoor twee redenen: de kostprijs zou te hoog zijn en recidivisten zouden veeleer een rijverbod moeten krijgen dan een alcoholslot. Dat is de redenering van sommige politierechters.

De kostprijs van een alcoholslot mag van de geldboete afgetrokken worden. Bovendien nemen alcoholrecidivisten ondanks een rijverbod toch nog vaak de auto wanneer zij gedronken hebben. Als de auto met een alcoholslot uitgerust is, wordt dat tenminste toch al onmogelijk gemaakt. Ik ben er dus van overtuigd dat onbekend onbemind maakt en dat het alcoholslot wel degelijk een belangrijk instrument is en blijft in de belangrijke strijd tegen het rijden onder invloed.

In 2010 werden, in navolging van de wetgeving, twee uitvoeringsbesluiten gepubliceerd. Het eerste besluit regelde de technische specificaties waaraan een alcoholslot moet voldoen. Dat werd dus geregeld met het KB van 26 november 2010. Op dezelfde datum verscheen het koninklijk besluit dat de installatie van het alcoholslot en de voorwaarden van het te volgen omkaderingsprogramma heeft vastgelegd.

Ik heb de volgende vragen, mijnheer de staatssecretaris, over de stand van zaken in het legistieke en politieke werk dat moet gebeuren om de alcoholsloten breder ingang te laten vinden.

Ten eerste, hoeveel alcoholsloten werden er tot nu toe door de politierechters opgelegd?

Ten tweede, hoeveel modelgoedkeuringen werden er tot vandaag door de dienst Metrologie verleend en aan wie? Zijn er nog aanvragen lopend? De hoge prijzen vinden mogelijk ook hun oorzaak in het gebrek aan concurrentie.

Ten derde, hoeveel en welke instellingen zijn ondertussen erkend om het omkaderingsprogramma te verzorgen? Zijn er nog aanvragen lopend?

Ten vierde, hoeveel en welke dienstencentra zijn er ondertussen erkend die de installatie van het alcoholslot voor hun rekening mogen nemen? Zijn er nog aanvragen lopend?

Ik kijk dus in drie richtingen: de modelgoedkeuringen van de alcoholsloten, de instellingen die het omkaderingsprogramma kunnen verzorgen en de centra die de installatie kunnen verzorgen.

Ten vijfde, wat is de gemiddelde kostprijs voor het toestel, de installatie en de volledige opvolging van de bestuurder? Is het wenselijk dat er meer instellingen worden erkend en meer modelgoedkeuringen worden toegekend om de totale kostprijs van de installatie van een alcoholslot en de opvolging van het gebruik te verlagen? Zo ja, kan en zult u hiertoe een initiatief nemen?

Ten slotte, plant u een initiatief om de bekendheid van het alcoholslot, en de mogelijkheden die het voor de magistratuur biedt, te vergroten?

12.03 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: J'ai connaissance de 3 jugements qui ont limité la validité du permis de conduire du contrevenant au véhicule à moteur équipé d'un éthylotest antidémarrage, sur base de l'article 37/1, alinéa 1 de la loi relative à police de la circulation routière.

Vous pouvez remarquer que ces jugements sont particulièrement précurseurs et qu'ils témoignent d'une véritable vision exceptionnelle des personnes qui habitent les différentes régions où sont prononcés ces jugements, étant donné qu'il s'agit de deux jugements du tribunal de police de Verviers en een van leper. Chaque côté du pays...

Je ne dispose pas d'informations quant au nombre de personnes qui ont refusé de recourir à l'usage d'un éthylotest anti-démarrage.

À ce jour, il n'est malheureusement pas encore possible de mettre en pratique la réglementation. En effet, la date d'entrée en vigueur de la loi du 12 juillet 2009, fixée par le législateur au 1^{er} octobre 2010, n'a laissé que peu de temps aux différents intervenants pour régler tous les aspects pratiques. De plus, la Belgique est le premier État européen à développer ce système et sa mise en œuvre par l'ensemble des acteurs concernés et cela demande du temps.

Les fabricants doivent faire tester leurs appareils par des laboratoires indépendants et font contrôler leur conformité aux normes belges et européennes. Par la suite, la procédure en vue de l'homologation se poursuit au sein du service métrologie du SPF Économie et, à l'heure actuelle, la métrologie m'a informé qu'un premier appareil vient d'être homologué.

En ce qui concerne la mise en place des organismes d'encadrement, mon administration a agréé un premier organisme d'encadrement fin 2011.

La dernière étape est l'agrément par mon administration des centres de service qui devront installer l'éthylotest anti-démarrage.

Het koninklijk besluit van 26 november 2010 betreffende de installatie van het alcoholslot en het omkaderingsprogramma voorziet niet in selecties van de dienstencentra maar wel in erkenning, waarbij het initiatief tot erkenningaanvraag van de dienstencentra zelf moet uitgaan.

Le fabricant de l'éthylotest antidémarrage qui est déjà homologué, est occupé à établir son dossier pour obtenir l'agrément de ces centres de service.

Tout est mis en œuvre pour obtenir, dans le meilleur délai possible, un système qui fonctionne efficacement. Il faudra néanmoins encore attendre quelques mois pour que ces éléments soient réunis, opérationnels et pour que l'exécution des décisions judiciaires qui condamnent un conducteur à utiliser l'éthylotest puisse se

réaliser dans les meilleures conditions possibles.

La réglementation prévoit que les organismes d'encadrement doivent faire annuellement rapport sur le déroulement des programmes d'éthylotest antidémarrage, pour lesquels ils assurent la formation et l'accompagnement au SPF Mobilité et Transports.

La collecte des informations vise à fournir des indicateurs relatifs au programme d'encadrement et à permettre ainsi d'évaluer le système.

Mon administration envisage la possibilité de mener une étude sur la base des données qui lui seront transmises.

Wat de drie gerechtelijke uitspraken betreft, waarin een alcoholslot op grond van artikel 37 wordt opgelegd, is wettelijk bepaald dat deze straf pas aanvangt na 30 dagen, zodat het openbaar ministerie eerst een kennisgeving aan de veroordeelde bestuurder kan richten.

Het openbaar ministerie gaf te kennen dat zij deze kennisgeving pas aan de betrokkene zou sturen wanneer het alcoholslot operationeel is. Er is dus geen sprake van straffeloosheid, enkel van uitstel van strafuitvoering.

12.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor uw antwoord. Het geeft goed de stand van zaken weer.

Ik kan dieper ingaan op een aantal punten, maar ik wil vooral meegeven dat ik mijn eerste wetsvoorstel hierover in 2005 heb ingediend. Ik was zeer blij toen het in 2009 werd goedgekeurd. Ondertussen zijn wij weer tweeënhalf jaar verder en de wet werkt nog altijd niet. Ik kan u dat niet verwijten. Ik heb evengoed tegen uw voorganger gezegd dat het erg is dat het zolang duurt. Ik hoop dat ik samen met u snel mag vaststellen dat het alcoholslot een efficiënt instrument wordt in de aanpak van alcoholrecidive in het verkeer.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Question de Mme Juliette Boulet 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 triporteur comme moyen de transport touristique" (n° 8559)

13 Vraag van mevrouw Juliette Boulet 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 "tuktuks als vervoermiddel voor toeristen" (nr. 8559)

13.01 Juliette Boulet (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, depuis janvier 2011, un citoyen montois tente de lancer un projet-pilote et une nouvelle activité économique visant à utiliser le triporteur comme moyen de déplacement touristique au sein de la ville. Vous n'êtes pas sans savoir que Mons va devenir, dans quelques années, capitale européenne de la culture et ce citoyen s'était dit qu'il pourrait développer un projet de guide touristique avec ce nouveau moyen de déplacement qu'est le triporteur. C'est un projet intéressant et original qui permettrait de mettre en place des circuits de découverte de la ville, de découvertes culturelles et qui trouve toute sa pertinence dans le cadre de Mons 2015.

Cette expérience fonctionne déjà avec succès en France, aux Pays-Bas, ainsi qu'en Allemagne. Un début d'expérience bruxelloise a rencontré quelques problèmes d'installation, tandis qu'en Flandre, ils ont opté pour un autre mode de déplacement. Ce monsieur a entrepris ses démarches il y a plusieurs mois déjà et a rencontré quelques problèmes administratifs et techniques.

Le Bureau d'inspection automobile (BIA) a longtemps refusé de faire passer le triporteur, en expliquant que les machines de contrôle ne sont pas faites pour des motos et des trois roues et que les techniciens ne savent pas ce qu'ils doivent contrôler. Ils ont dès lors demandé l'avis de l'administration. Il y aurait apparemment un vide législatif à ce sujet. Peut-être allez-vous le confirmer ou l'infirmer. Les structures techniques et administratives nécessiteraient-elles, dès lors une adaptation?

Aussi, pourriez-vous nous expliquer pourquoi cette personne devait passer au contrôle technique, alors que le véhicule est neuf? Que doit vérifier le contrôle technique (puisque les techniciens ne savaient pas ce qu'ils devaient contrôler)? Dans quelle catégorie classer ce véhicule? Est-ce une moto, une voiture? Le triporteur a-t-il une catégorie propre?

13.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Les prescriptions qui régissent le contrôle technique des véhicules à moteur ainsi que leur contrôle technique périodique en Belgique sont reprises dans les articles 23 à 23undecies de l'arrêté royal de 1968, énumérant les conditions auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leur remorque, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité. Après quelques recherches sur les expériences citées dans les pays voisins sur les véhicules triporteurs à moteur utilisés pour le transport de personnes, ces véhicules sont homologués comme motos.

Les conditions d'admission à la circulation des motos sont réglées par l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs, motocyclettes ainsi que leur remorque. Par conséquent, ces véhicules triporteurs ne sont pas soumis à l'arrêté royal du 15 mars 1968.

Par contre, s'il s'agit de cyclomoteurs ou de motocyclettes importés en Belgique, l'article 3 de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 prévoit certaines dispositions particulières d'agrément pour ces véhicules. Les vérifications ou tests nécessaires pour cet agrément sont réalisés par un organisme chargé du contrôle des véhicules. La procédure et la liste des organismes chargés du contrôle des véhicules ainsi que les modalités d'agrément pour les véhicules importés peuvent être obtenues auprès du service Homologation du SPF Mobilité et Transports.

13.03 Juliette Boulet (Ecolo-Groen): Je remercie le secrétaire d'État. C'est en effet une question assez technique, mais je trouvais nécessaire d'en faire le relais, parce qu'il y a des gens qui prennent des initiatives originales mais aussi intéressantes en termes de redressement économique. Même s'il s'agit de petites initiatives, il faut les soutenir politiquement et permettre aux citoyens de s'y retrouver dans le dédale législatif et aussi entre les responsabilités des entités fédérales et fédérées.

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

14 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 veiligheid op Brussels Airport en het inzetten van snuffelhonden" (nr. 8661)

14 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 "la sécurité à l'aéroport de Bruxelles National et le recours à des chiens spécialement dressés" (n° 8661)

14.01 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de beveiliging van de burgerluchtvaart is een belangrijke zaak. Het is dan ook van groot belang dat wij Europese regelgeving tijdig kunnen omzetten of toepassen. Tot op vandaag worden grote cargopakketten gescreend in een decompressiekamer. Die kamers zouden vanaf 1 februari van dit jaar worden verboden door Europa. Die methode mag dus niet meer worden toegepast. Ondertussen heeft ons land de Europese regelgeving, de verordening 185/2010 die voorziet in uitvoeringsbesluiten voor de eerdere verordening 300/200 inzake beveiliging van de burgerluchtvaart, tot nu toe nog niet toegepast. De actoren zijn nog niet ingelicht over de timing, de manier van uitvoering en dat soort dingen.

Om die decompressiekamer te vervangen, zouden gecertificeerde snuffelhonden worden gebruikt. Alleen staat die methode tot op heden nog niet op punt. Exact een jaar geleden heb ik uw voorganger gevraagd hoever het stond met die certificering. Hij was er zeker van dat dit tijdens het eerste trimester van 2011 allemaal rond zou zijn. Vandaag bevinden we ons in het eerste trimester van 2012 en komen we steeds dichterbij 1 februari 2012, de datum waarop geen andere methode meer mag worden toegepast.

U heeft een initiatief genomen om ervoor te zorgen dat, hoewel er geen binnenlandse snuffelhonden mogen worden gebruikt, het wel toegelaten zou zijn om te werken met buitenlandse explosievendetectiehonden. Dit wil nog altijd zeggen dat er op korte termijn nog altijd geen eigen gecertificeerde honden zullen kunnen

worden ingezet. Als u dit nu pas beslist, kunt u zich ook voorstellen dat de sector zich vrij veel zorgen maakt.

Ik heb dan ook de volgende vragen.

Om de snuffelhonden hun werk te kunnen laten doen, moesten zij worden gecertificeerd. Wat is de stand van zaken in de uitwerking en implementatie van die certificeringsmethode voor de eigen honden?

Hoe komt het dat het zolang heeft geduurd, ondanks het feit dat die regelgeving al heel lang bekend is en uw voorganger daarmee eigenlijk al meer dan een jaar geleden klaar had moeten zijn?

Waarom is er niet vroeger gekozen voor de optie om gecertificeerde honden uit het buitenland in te zetten? Wat u vandaag voorstelt, kon een jaar geleden ook al. Wij zullen nu in een proefperiode terechtkomen omdat dit allemaal nieuw is. Op 1 februari is het echter definitief gedaan met de decompressiekamer. Laten we zeggen dat dit niet de gemakkelijkste manier is om in een dergelijke situatie te werken. Werkt DGLV nog aan andere screeningsmethodes voor de burgerluchtvaart om dit probleem aan te pakken? Zo ja, welke?

14.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Conform de Europese verordening kunnen explosievenspeurhonden onder meer worden ingezet voor de detectie van explosieven in luchtvaart en mail. Europese uitvoeringsbesluiten leggen specifieke normen op die betrekking hebben op de explosievendetectiehonden en de handler, dit wat betreft training en prestatievereisten. Goedkeuring voor het gebruik van de explosievenspeurhonden en hun geleider of het certificatieproces is dus gekoppeld aan welomschreven opleidingsvereisten en goedkeuringsprocedures overeenkomstig de EU-wetgeving.

De door België genomen initiatieven om explosievendetectiehonden en hun handlers in dienst van private ondernemingen op luchthavens conform de Europese voorschriften te certificeren konden nog niet worden gerealiseerd gezien het ontbreken van een protocol met het ministerie van Landsverdediging. Het ministerie van Landsverdediging blijkt momenteel nog niet over alle noodzakelijke explosieven en andere elementen te beschikken voor het uitvoeren van deze detectietesten.

In afwachting van een definitieve regeling door mijn diensten in samenwerking met Landsverdediging werd besloten voor een periode van twee jaar de certificatie van honden en hun handlers in de buurlanden Luxemburg, Frankrijk en Nederland te erkennen door de Belgische overheid. Buiten de goedgekeurde screeningmethodes zoals het gebruik van röntgenapparatuur, X-raytoestellen, explosievendetectiesysteem EDS, onderzoeken van de hond, explosievenspeurhonden onder welomschreven voorwaarden en het visueel onderzoek wordt eveneens op korte termijn gestreefd naar erkenning van apparatuur voor herkenning van explosievensporen, *explosives trace detection equipment*, en naar de erkenning van metaaldetectieapparatuur, *metal detection equipment*, dit alles conform de EU-wetgeving.

14.03 **Bert Wollants** (N-VA): Ik heb dat antwoord al eens gelezen. U hebt dat ook geantwoord op een schriftelijke vraag.

Wat ik van u wil weten, is de exacte stand van zaken. Er is een probleem met Defensie, goed, maar op welke termijn kan dit worden opgelost?

Wat is het specifieke probleem? Dat heb ik u ook niet horen zeggen. Spreekt u nu over een periode van een paar maanden om dat te regelen of over een paar jaar, exact de twee jaar waarin u in overgangsmaatregelen hebt voorzien? Dan moeten wij nog een heel traject afleggen.

Ik denk dat de luchtvaartsector vooral wil weten wanneer dit eindelijk kan worden geregeld zoals het zou moeten.

U weet ook dat het een overgangsmaatregel is. Het helpt hen voor een stuk uit de nood, omdat ze anders volledig in de problemen zaten. Het is echter niet perfect. Wij moeten dringend in een eigen certificering voorzien.

Mijnheer de staatssecretaris, ik zou van u willen weten wat ons afremt. Spreken we nu over een maand, twee maanden of twee jaar?

14.04 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer Wollants, daarvoor moet u misschien een stuk van mijn antwoord opnieuw lezen.

Landsverdediging heeft ons laten weten dat zij nog niet over alle noodzakelijke explosieven en andere elementen beschikken voor het uitvoeren van deze detectietesten. Zij hebben blijkbaar nog informatie nodig om dit te kunnen doen.

Ofwel neem ik geen overgangsmaatregelen, ofwel doe ik dat wel. Ik heb beslist om dat wel te doen. Of dat door een Franse, Luxemburgse, Nederlandse of een Belgische hond gebeurt, maakt voor hen weinig uit. Het is meer een probleem voor ons.

Het was mijn bedoeling om de indirecte schade voor de gebruikers van de luchthaven weg te werken. Nu wacht ik op de nodige elementen van Landsverdediging maar in tussentijd is alles verzekerd.

14.05 Bert Wollants (N-VA): Ik denk dat ik de minister van Landsverdediging dan zal ondervragen. Wij weten wat het probleem is. Ik denk dat uw voorganger, toen hij in het eerste trimester van 2011 aankondigde dat er een certificeringmethodiek zou zijn, ook wist dat hij daarvoor de minister van Landsverdediging ook nodig had. Als dit al meer dan een jaar geblokkeerd is, betekent dit dat er dringend een oplossing moet komen en dat wij aan de slag moeten.

Ik zal uw collega daarover ondervragen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Question de M. Georges Dallemagne 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'information préalable et systématique des riverains de l'aéroport de Zaventem sur l'utilisation des pistes" (n° 8705)

15 Vraag van de heer Georges Dallemagne 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 voorafgaandelijk en systematisch informeren van de omwonenden van de luchthaven van Zaventem over het gebruik van de start- en landingsbanen" (nr. 8705)

15.01 Georges Dallemagne (cdH): Les riverains de l'aéroport de Zaventem se sont étonnés, le week-end des 14 et 15 janvier derniers, de l'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage, alors que les conditions de vent plaident résolument pour l'utilisation de la piste 25R. Il semble qu'en outre, ces riverains, lorsqu'ils ont cherché à connaître les raisons de cette utilisation ou lorsqu'ils ont voulu s'en plaindre, n'ont pas pu joindre les services du médiateur.

Finalement, ces riverains ont contacté votre cabinet qui a eu des contacts avec l'aéroport. Il s'est avéré que des travaux étaient en cours sur la piste 25R, la rendant inutilisable. Cet incident illustre à nouveau le déficit persistant d'informations à l'égard des riverains de l'aéroport de Zaventem et aussi d'ailleurs l'utilisation excessive de la piste 02 à l'atterrissage, puisqu'en cas d'indisponibilité de la 25R, on peut encore utiliser d'autres schémas, comme la piste 20, la piste 07.

Ne serait-il pas temps, monsieur le secrétaire d'État, d'avoir une information systématique et préalable sur l'utilisation des pistes et les activités aéroportuaires de Zaventem à destination des riverains? Cela se fait, vous le savez certainement, dans de nombreux pays voisins, notamment au Luxembourg, et donc pourquoi pas chez nous?

Les riverains pourraient enfin connaître à temps, sur un site internet, de type "infos riverains", les raisons, le calendrier et la durée des changements d'utilisation de pistes, sans devoir à chaque fois se plaindre auprès du médiateur, lorsqu'ils considèrent que l'utilisation de certaines pistes, et notamment celles qui survolent les quartiers les plus peuplés, comme l'Est de Bruxelles, ne semble pas être adéquate. C'était d'ailleurs la promesse faite à la commission de l'Infrastructure de la Chambre lors de l'audition des responsables du transport aérien en octobre dernier. Une bonne partie des nuisances de l'aéroport pourraient être mieux acceptées par les riverains si elles étaient connues à l'avance et justifiées par des travaux ou le vent.

15.02 Melchior Wathelet, secrétaire d'État: Madame la présidente, cher collègue, j'ai reçu de nombreuses remarques de la part de mandataires publics et de riverains, suite à la fermeture temporaire, mais non

annoncée, de la piste principale de décollage 25 droite, au cours de la journée du samedi 14 janvier 2012. En effet, un *Notam* a été pris par Belgocontrol le matin, ce *Notam* informait de la fermeture de la piste 25 droite pour cause de travaux (*works in progress*), le jour-même de 10 heures à 22 heures, soit de 11 à 23 heures, heure locale.

Aucune information préalable ne semble avoir été transmise au SPF Médiation pour l'aéroport de Bruxelles, lequel, conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 15 mars 2002, est le seul compétent pour diffuser des informations relatives aux trajectoires suivies par les avions.

Dans le cadre des discussions parlementaires sur la proposition de loi 53-607 relative à la création d'une autorité indépendante de contrôle des nuisances sonores générées par le trafic aérien de Bruxelles, il avait été suggéré, lors des auditions parlementaires du 26 octobre 2011, qu'un système transparent d'information calqué sur le modèle de l'aéroport de Luxembourg soit mis en place. En effet, le riverain luxembourgeois peut, à tout moment, consulter, en temps réel, les conditions météorologiques qui déterminent l'usage des pistes à Luxembourg, ainsi que les prévisions sur 6, 12 et 24 heures, avec relevé des rafales de vents et des vents estimés en altitude.

J'ai demandé à Belgocontrol, à la Direction générale du Transport aérien et au service de Médiation de pouvoir mettre en service le même type d'information au départ du site www.airportmediation.be et de permettre l'accès, en temps réel, aux conditions météorologiques du réseau qui génèrent les utilisations de pistes et les déviations par rapport au plan préférentiel d'emploi des pistes.

Je souhaiterais qu'à l'avenir, la fermeture de pistes pour cause de travaux, sauf s'ils sont imprévus, soit systématiquement annoncée, au préalable, dans un délai raisonnable, aux différents acteurs aéroportuaires afin que le service de médiation puisse également diffuser ces informations dans le respect de ses missions.

Enfin, j'ai adressé un courrier de rappel à Belgocontrol pour leur signaler que d'autres schémas alternatifs d'utilisation des pistes existent lors de la fermeture de la 25 droite et qu'il convient, de ce fait, de respecter l'arrêt de la cour d'appel du 17 mars 2005 interdisant toute utilisation excessive de la 02 et d'envisager l'utilisation de tous les schémas alternatifs en fonction de l'orientation et de l'intensité du vent (atterrissage 25/décollage 20, atterrissage et décollage 20, atterrissage 20/décollage 27 droite, atterrissage et décollage 07 droite).

Vous voudrez bien trouver les détails des différents changements de pistes survenus durant la journée du 14 et du 15 janvier. J'ai ici le tableau. Je ne vous donnerai pas lecture de l'ensemble des éléments, mais ils sont à votre disposition.

15.03 Georges Dallemagne (cdH): Merci beaucoup, monsieur le secrétaire d'État, pour ces initiatives importantes qui soulageront, j'en suis sûr, les riverains de l'aéroport. Il est effectivement très important, vous l'avez souligné, de pouvoir notifier le plus possible aux riverains l'utilisation des pistes de l'aéroport. J'ai été, en début d'après-midi, en préparation de cette question, sur le site de médiation. Il serait utile, par exemple, d'avoir un onglet spécifique "riverains", à côté des onglets "business", "voyageurs", etc.; d'avoir effectivement ces informations météo; d'avoir, au-delà des informations météo, celles que vous avez soulignées, à savoir les ouvertures et fermetures de pistes. C'est très important aussi.

Que ce soit en matière de survol ou dans d'autres domaines, les citoyens souhaitent, aujourd'hui, être mieux informés. Ils ont raison et votre initiative répond à cette demande justifiée. Je vous remercie aussi d'avoir insisté sur le fait qu'il y avait, aujourd'hui, des dispositions qui demandent que l'on n'utilise pas de manière excessive la piste 02. C'est une piste de secours, elle doit être utilisée quand les autres pistes ne peuvent pas être utilisées, car c'est, de loin, la piste qui génère le plus d'inconvénients pour les riverains.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

La **présidente**: La question n° 8770 de M. Destrebecq est reportée.

16 Vraag van de heer Jef Van den Bergh 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 elektronisch rijbewijs en de kruispuntbank voor rijbewijzen" (nr. 8817)

16 Question de M. Jef Van den Bergh 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 permis de conduire électronique et la banque-carrefour des permis de conduire" (n° 8817)

16.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, het onderwerp van deze vraag is vorige week ook even aan bod gekomen tijdens de bespreking van de beleidsnota. Die bespreking gaf eigenlijk aanleiding tot mijn vraag. Mijn vraag staat mij toe om er toch even dieper op in te gaan.

De derde Europese Richtlijn 2006/126 betreffende het Europees rijbewijs werd in Belgische reglementering omgezet. Die richtlijn behelst onder meer het rijbewijs in bankkaartmodel. De eerste rijbewijzen in dat model werden uitgereikt in het raam van proefprojecten tijdens het Europees Voorzitterschap van België in 2010. Ondertussen loopt een nieuwe aanbestedingsprocedure. Over die aanbestedingsprocedure wil ik het nu niet hebben. Daar hebben we het vorige week al over gehad.

Het elektronische rijbewijs bood een grote opportuniteit om tot een betere informatie-uitwisseling te komen. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan de groter wordende groep vervallen verklaarde rijbewijzen waarvan de eigenaars ondanks de vervallenverklaring nog altijd blijven rijden door het niet inleveren van het rijbewijs. Vooralsnog wordt ervoor geopteerd om dergelijke informatie niet op het elektronische rijbewijs op te nemen. Dat is toch een beetje een gemiste kans.

Een instrument dat daarnaast essentieel is in de informatie-uitwisseling en in de strijd tegen recidive, is de centrale databank rijbewijzen. In de wet diverse bepalingen van 29 december 2010 worden voor die kruispuntbank in ruime mogelijkheden voorzien. De verdere uitbouw is gepland. Ook de FOD Justitie werkt momenteel aan een gegevensbank waar de parketten en de politierechtbanken toegang tot hebben en waarin zij de antecedenten van de overtreder zullen kunnen natrekken. Volgens mij zijn dit essentiële elementen in de strijd tegen de recidive op het vlak van verkeersovertredingen.

Mijnheer de staatssecretaris, ik zou graag een antwoord krijgen op de volgende vragen.

Ten eerste, wat is de stand van zaken aangaande de aanbestedingsprocedure inzake het elektronisch rijbewijs? Die vraag ligt een beetje in het verlengde van wat vorige week al is gezegd.

Ten tweede, welke informatie kan er, rekening houdend met de technische en wettelijke beperkingen, opgenomen worden op het nieuw elektronisch rijbewijs?

Ten derde, welke informatie zal er opgenomen worden op het nieuw elektronisch rijbewijs?

Ten vierde, acht u het als staatssecretaris nuttig om, eventueel in een latere fase, bijkomende informatie op te nemen?

Tot slot, wat is de verhouding tussen de kruispuntbank rijbewijzen en de databank waaraan Justitie werkt? Zal er een kruisbestuiving zijn tussen beide databanken? Ik ga daarvan uit, maar ik zou dat graag bevestigd krijgen. Wat is de stand van zaken? Wanneer zullen die databanken actief en operationeel kunnen zijn?

16.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: De Europese richtlijn bepaalt de invoering van een nieuw Europees model van rijbewijs in de vorm van een bankkaart en dit vanaf 19 januari 2010. In juli 2010 ging een pilootproject van start om in 38 gemeenten het nieuwe rijbewijs uit te reiken. Dit contract liep af op 31 december 2011.

Het was de bedoeling dat vanaf 1 januari 2012 een globaal project van start zou gaan dat voorziet in de uitrol van een systeem van elektronische rijbewijzen via een concessie in alle 589 Belgische gemeenten. Daartoe werd in navolging van het pilootproject in april 2011 een bevraging georganiseerd voor de toekenning van een concessie van openbare dienst voor de uitrol van een systeem van elektronische rijbewijzen in alle gemeenten van België.

Op voorstel van mijn voorganger werd op 29 september 2011 door de Ministerraad beslist om de concessie, op vraag van de FOD Mobiliteit en Vervoer, voor het vervaardigen van rijbewijzen en voorlopige rijbewijzen in bankkaartformaat en het verdelen in de Belgische gemeenten toe te wijzen aan Zetes nv. Inmiddels was

evenwel duidelijk geworden dat deze uitrol geen aanvang zou kunnen nemen op datum van 1 januari 2012. De procedure voor aanstelling van een concessiehouder, met het oog op deze globale uitrol, kon met name nog geen aanleiding geven tot contractsluiting.

Nadat de Raad van State bij arrest van 10 november 2011 de schorsing had bevolen van de toewijzingsbeslissing, werd door de regering het advies gevraagd van de dienst Overheidsopdrachten van de Kanselarij en de Eerste minister. Van zodra ik over dit advies zal beschikken, zal ik een voorstel doen aan de Ministerraad om de gepaste beslissing te treffen in dit dossier.

Ondertussen, met het oog op het garanderen van de continuïteit van de uitreiking van de rijbewijzen in het raam van de lopende pilootprojecten, heeft de Ministerraad op mijn voorstel de verlenging van het contract met de huidige dienstverstrekker beslist voor een periode van maximaal 9 maanden. Dit werd vorige week donderdag ook bevestigd door de Raad van State.

Er is eigenlijk geen sprake van een elektronisch rijbewijs. De Europese richtlijn laat aan de lidstaten de keuze om al dan niet in een chip te voorzien op de rijbewijzen in bankkaartmodel. België heeft er bewust voor gekozen om niet in een chip te voorzien. Het is namelijk zo dat alle inlichtingen met betrekking tot de verschillende categorieën A, B, C, D, E en G, waarvoor de houder geslaagd is, uitdrukkelijk worden vermeld op de kaart zelf in toepassing van diezelfde richtlijn. Een chip heeft dus weinig meerwaarde.

Er moet daarbij nog worden vermeld dat België de enige lidstaat is die over een eID, een elektronische identiteitskaart beschikt. De toegang tot de kruispuntbank zal alleen op basis van deze eID gebeuren.

Identificatie van de betrokken burger zal gebeuren op basis van zijn rijksregisternummer. Het rijksregisternummer is de link tussen de diverse componenten van de KBRE.

Er moet absoluut een degelijke verbinding tussen Justitie en de kruispuntbank worden bereikt. Dat is vandaag niet het geval. Jammer genoeg werden deze doelstellingen door de vorige regering niet gehaald.

De beste oplossing is de oprichting van een databank met daarin de uitvoering van de straffen bij de FOD Justitie. Dat zou naar verluidt ook beantwoorden aan de behoeften van Justitie. Een link tussen deze databank en de kruispuntbank zou dan een aanzienlijke verbetering brengen.

Daarnaast moet de kruispuntbank ook kunnen beschikken over de gegevens in verband met de medische geschiktheid van bepaalde titularissen van rijbewijzen, onder meer de beroepschauffeurs, die om de vijf jaar deze geschiktheid moeten laten verifiëren.

De samenwerking tussen mijn diensten en eHealth verloopt op een zeer constructieve wijze, maar de betrokken experts zitten nog in de fase van haalbaarheids- en functionele analyse. Het is dus te vroeg om een duidelijke termijn te definiëren.

Ten slotte, de kruispuntbank moet ook online kunnen beschikken over de resultaten van de rijbewijsexamens zodat men tot een administratieve vereenvoudiging kan komen. De geslaagde kandidaat zal dan niet meer met een attest naar de gemeente moeten gaan om zijn rijbewijs aan te vragen, hij zal dat vanaf het examencentrum kunnen doen. Op dit ogenblik bestaat deze verbinding met de examencentra reeds voor de rijbewijzen C en D. De werkzaamheden om deze doelstelling ook te halen voor de andere categorieën gaan binnenkort van start. Het is dus nog te vroeg om een kalender te geven.

U zult merken dat de knelpunten van de kruispuntbank bij de verbinding tussen Justitie en Mobiliteit ligt. Zolang deze problematiek geen degelijke oplossing krijgt, kan men niet spreken van een volwaardige kruispuntbank voor de rijbewijzen. Ik zal met de minister van Justitie overleggen om een doorbraak te verkrijgen.

16.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de kruispuntbank is essentieel om tot een goede aanpak van recidive van verkeersovertredingen te komen.

Wij moeten af van de term elektronisch rijbewijs. Het is inderdaad een rijbewijs in de vorm van een bankkaart.

De link met bepaalde databanken zal via de identiteitskaart moeten gebeuren. Ik heb vroeger al eens de

idee geopperd om het rijbewijs en de identiteitskaart te integreren zodat alles op een chip zou komen te staan. Volgens de Europese richtlijn kan dat echter niet omdat de gegevens duidelijk leesbaar moeten zijn. Die kaart is gedefinieerd door Europa en wij kunnen daar dus niet buiten.

Ik denk dat het inderdaad van essentieel belang is dat de databank er zo snel mogelijk – snel in de politiek is een relatief begrip – zou komen en dat daarop voldoende gegevens zouden kunnen staan.

Ik geef een concreet voorbeeld. Het inleveren van een rijbewijs na een vervallenverklaring door de rechtbank wordt vaak niet gedaan. Als dergelijke gegevens in de kruispuntbank zouden kunnen worden ingegeven, zou bij een controle onmiddellijk kunnen worden vastgesteld of een rijbewijs al of niet vervallen is verklaard. Dat zou een belangrijke stap vooruit kunnen zijn voor de verkeersveiligheid in ons land.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

17 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 huiszoeking bij Belgocontrol" (nr. 8830)

17 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 "la perquisition menée dans les locaux de Belgocontrol" (n° 8830)

17.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, we keren terug naar de luchtvaart.

Naar aanleiding van een klacht van omwonenden voerden speurders in december een huiszoeking uit in de kantoren en de controletoren van Belgocontrol. Computers en documenten werden meegenomen. In 2010 hadden buurtbewoners een klacht ingediend wegens inbreuken op een aantal rechten en samenspanning van ambtenaren. In de klacht staan voorbeelden van misbruiken van de piste 02 met vermelding van de exacte tijdstippen van de inbreuken.

Uit verschillende bronnen blijkt nu dat een aantal topambtenaren door de politie werd ondervraagd. Dat geldt onder meer ook voor Johan Decuyper, de kabinetschef van uw voorganger. Ook de directeur van de controletoren werd door de politie ondervraagd.

In het onderzoek zoekt men naar bewijzen dat ambtenaren valse cijfers gebruikten over de weersomstandigheden. Men wil weten of de piste 02 enkel werd gebruikt wanneer het absoluut noodzakelijk was. Volgens een gerechtelijke beslissing uit 2005 moet het gebruik van de piste zeer beperkt zijn, omdat het hinder veroorzaakt voor een aantal inwoners uit de Oostrand van Brussel in gemeenten als Kraainem, Wezenbeek-Oppem, Sint-Pieters-Woluwe, Waterloo, Lasne en La Hulpe. Daarnaast dient ook te worden gezegd dat beperking op het vlak van gebruik van baan 02-20 aanleiding geeft tot het meergebruik van andere banen, wat in andere regio's voor extra hinder zorgt. Daarover is al veel discussie geweest.

U herinnert zich dat in de beslissing van februari 2010 specifiek melding werd gemaakt van de studie van Aightsight. Die had geconcludeerd dat, als men overschakelde naar de nieuwe windnormen, er dan een verschuiving zou komen naar die specifieke baan.

Uw voorgangers hebben altijd gezegd dat zij wilden komen tot een vliegwet die een billijke en een evenwichtige spreiding mogelijk maakte, gekoppeld aan de rechtszekerheid, waardoor een dergelijk evenwicht niet kan worden verstoord door een juridische uitspraak die de toepassing of het gebruik van een of meerdere banen beperkt zonder dat het in een globaal kader is geplaatst. Dat is in het verleden inderdaad maar al te vaak gebeurd. Een vliegwet wil nu eenmaal niet noodzakelijk zeggen dat de huidige beperkingen voor de baan 02-20 worden behouden.

Was die klacht bekend op uw kabinet? Werd die verder onderzocht?

Wie houdt er toezicht op een correct baangebruik?

Wat kunnen de gevolgen zijn wanneer blijkt dat de klacht effectief gegrond is? Ik veronderstel dat zulks

tegelijk wil zeggen dat er voor het volledige baangebruik momenteel wat aan de hand zou kunnen zijn.

Bent u van oordeel dat bij de verdere uitvoering van de akkoorden met betrekking tot de verdeling van de geluidshinder en de opmaak van de vliegwet de huidige beperkingen voor baan 02-20 behouden dienen te blijven? Volgens mij staat er zeker voor baan 20 een en ander in die akkoorden van februari 2010.

Président: Jef Van den Bergh.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

17.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Bij de keuze van de banen zijn er verschillende elementen van belang, waarvan de luchtverkeersveiligheid steeds op de eerste plaats komt. Dat sluit echter niet uit dat er ook maatregelen genomen worden om de geluidshinder binnen de veiligheidsnormen te beperken en tevens de maximale capaciteit van de luchthaven te trachten te benutten. Bovendien dient men in de mate van het mogelijke om veiligheids- en capaciteitsredenen het aantal baanwisselingen tot een minimum te beperken en dient men bij het wisselen van baanconfiguratie rekening te houden met het reeds naderend verkeer, wat inhoudt dat de beslissing tot wijziging minstens een half uur op voorhand moet genomen worden.

Tevens wil ik erop wijzen dat het gebruik van de banen 25L en 25R voor Belgocontrol de meest comfortabele baanconfiguratie is en dat Belgocontrol er dus geen belang bij heeft de banen 02 of 20 meer dan nodig te gebruiken. Daarenboven is baan 07L niet uitgerust met een ILS-systeem, waardoor die baan bijna nooit kan worden gebruikt, ook niet bij oostenwind. Zowel als bij noorden- als bij oostenwind wordt er bijgevolg gekozen voor baan 02. De keuze van de banen gebeurt steeds op basis van weersvoorspellingen. Wanneer er windsnelheden verwacht worden die het gebruik van baan 02 vereisen, zal naar gelang van de trafiek het beste moment gekozen worden om de baanwissel door te voeren.

Geregeld kijken onze voorspellingen echter af van de uiteindelijk weerevolutie en moeten we jammer genoeg vaststellen dat de werkelijke windsnelheden niet altijd zo hoog zijn als was voorspeld. Bovendien moet rekening gehouden worden met de windsnelheid op de baan in gebruik of met de herhaalde meldingen van piloten van een te hoge startpunt bij nadering.

Wat de concrete vragen betreft, ten eerste werden er regelmatig klachten geuit over het niet correct toepassen van de criteria voor het banengebruik op de luchthaven Brussel Nationaal. De klachten werden onderzocht en daarbij is soms gebleken dat Belgocontrol soms de banen 02-20 gebruikt zou hebben.

Ten tweede, het toezicht gebeurt door de inspectiediensten van de DGLV en de BASA ANS, toezichtorganen die overeenkomstig de Europese SCS-regelgeving moeten instaan voor het toezicht van de veiligheid van de luchtvaartnavigatiediensten. Ook Eurocontrol heeft audits uitgevoerd over het correct toepassen van de baanselectiecriteria en komen tot hetzelfde resultaat.

Ik beschik niet over de nodige informatie om te oordelen of de klacht gegrond is.

Ik ben van oordeel dat er momenteel een vrij evenwichtige regeling is gevonden. Behoudens lichte aanpassingen aan de vertrek- en aankomstroutes ben ik van oordeel dat de huidige regeling kan blijven bestaan.

17.03 **Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor het antwoord.

Het is natuurlijk zo dat als in deze commissie vragen worden gesteld met betrekking tot het banen- en routegebruik er heel vaak foute interpretaties aan de basis liggen.

Er zijn heel veel mensen die ervan uitgaan dat de windnormen zeggen wanneer men een bepaalde baan moet gebruiken, terwijl dit in de meeste gevallen gaat over wanneer men een bepaalde baan mag gebruiken. Daarover zijn er al heel veel discussies geweest.

Ik vind het ook verstandig dat u verwijst naar de veiligheid van het vliegverkeer. Ik denk dat het ook nuttig is om ook alle andere principes die destijds aan de basis lagen van de beslissing in februari 2010 altijd in het achterhoofd te houden.

U hebt gesproken over de veiligheid en capaciteit, maar af en toe moet worden gekozen voor de korst mogelijke route en de minst complexe route.

Wij herinneren ons allemaal de hele discussie met de Zoulouroutes waar men de volledige tour rond Brussel deed om een stukje van Brussel te ontzien. Ik denk dat daaraan ook iets moet gebeuren.

Ik ben in elk geval benieuwd hoe dit evolueert. U zegt dat wij vandaag een goede spreiding van de hinder hebben. U hebt daarstraks gezegd dat u het advies van de Vlaamse regering niet zult volgen als het gaat over het akkoord van februari 2010. Dat leek mij net het sluitstuk te zijn om tot een evenwichtig akkoord te komen. U kiest ervoor om dat niet te doen, goed, maar dan denk ik niet dat wij over een evenwichtig akkoord spreken.

Wij weten ook dat naar aanleiding van de Europese uitspraak met betrekking tot het al dan niet toelaatbaar zijn van de geluidsnormen in Brussel, mevrouw Huytebroeck heeft gezegd wat voor hen de reden is om de bevoegde staatssecretaris zijn hele plan te laten aanpassen. We weten dat die vraag nog altijd leeft. We moeten tot een evenwichtig systeem komen.

Zoals gezegd, ik vraag u mij alle adviezen van Belgocontrol met betrekking tot die akkoorden te bezorgen. Dan zullen we doorgraven tot de essentie van de zaak om te zien of het effectief op die manier kan. U en ik weten dat er al mensen van Belgocontrol uitspraken over hebben gedaan, die op papier hebben gezet en aan de vorige staatssecretaris hebben gestuurd. We moeten naar de essentie gaan, naar de volledige uitvoering daarvan.

Tot op heden, twee jaar na de beslissing, bent u daar nog altijd niet. Ik kan mij moeilijk voorstellen dat dit is omdat iedereen ermee akkoord gaat.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

18 Vraag van de heer Stefaan Van Hecke 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 "monstertrucks" (nr. 8861)

18 Question de M. Stefaan Van Hecke 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 'super camions'" (n° 8861)

18.01 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, tijdens de debatten over uw beleidsnota hebt u verklaard dat u een koninklijk besluit hebt getekend inzake de ecocombi's. Wat ons betreft, is dit een misleidende naam. Wij hebben het liever over monstertrucks.

Het zou gaan om een pilootproject. Deze trucks zijn een enorm gevaar inzake verkeersveiligheid en zijn allesbehalve duurzaam, laat staan ecologisch. Als men ziet welke files vrachtwagenongevallen veroorzaken, is het duidelijk dat dit ook geen goede zaak is voor de economie.

Uit de studie van Transport & Mobility over de effecten van supertrucks blijkt dat deze meer fijn stof en NOx uitstoten, meer lawaai veroorzaken en de wegen zwaarder belasten en daaraan dus meer schade kunnen veroorzaken.

Ook op Vlaams niveau werden initiatieven genomen. Onder andere mevrouw Crevits heeft aangekondigd proefprojecten omtrent dergelijke trucks op te starten.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb de volgend concrete vragen. Ten eerste, wat houdt uw pilootproject precies in? Waar en wanneer treedt het in werking?

Ten tweede, op welke basis hebt u besloten dit project op te starten?

Ten derde, wat zijn volgens u de verwachte ecologische gevolgen?

Ten vierde, wat zijn volgens u de te verwachten kosten aan het wegennet en de risico's daarop?

Ten vijfde, hebt u overleg gepleegd met uw gewestelijke collega's? Wat was hun advies?

De **voorzitter**: Mijnheer Van Hecke, tijdens de bespreking van de beleidsnota werd hierop al een antwoord

op gegeven, maar ik geef het woord aan de staatssecretaris.

18.02 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Mijnheer de voorzitter, dat wou ik ook zeggen. Mijnheer Van Hecke, ik ben voorbereid. Ik zal dus antwoorden, maar ik heb deze vraag beantwoord aan iemand van uw eigen fractie.

18.03 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Dan heb ik de verkeerde informatie gekregen.

18.04 Staatssecretaris **Melchior Wathelet**: Ik heb het antwoord gegeven aan de heer Balcaen, maar ik zal het opnieuw doen.

De vraag om proefprojecten met langere en zwaardere voertuigen – de zogenaamde ecocombi's – op te starten werd al in 2007 door het Vlaams Parlement gesteld. Bij de organisatie van zulke proefprojecten moeten in ons land verscheidene bevoegdheden worden betrokken. Het gebruik van de gewestwegen moet door de Gewesten worden goedgekeurd en toegestaan. De technische afwijkingen aan de voertuigen en de eisen inzake de verkeersveiligheid moeten op federaal niveau geregeld worden.

Het regelen van de federale bevoegdheden moet gebeuren via een koninklijk besluit. Dat is klaar en wordt eerstdaags ter ondertekening aan de Koning voorgelegd. Vanaf 1 maart 2012 zal de federale wetgeving van toepassing zijn.

De proefprojecten kunnen echter pas van start gaan wanneer ook de gewestelijke overheden hun bevoegdheden hebben geregeld.

De Europese Commissie geeft in haar richtlijnen de lidstaten de toelating dergelijke projecten te organiseren na notificatie ervan.

Het koninklijk besluit was klaar toen ik mijn nieuwe competentie kreeg. Het werd door de FOD Mobiliteit klaargemaakt om, zoals gezegd, op de vraag van het Vlaamse Gewest te antwoorden.

Ik herhaal dat ik geen project start op federaal niveau. Ik regel enkel de federale wetgeving waarna de Gewesten dergelijke proefprojecten kunnen starten. De ervaring van de proefprojecten in Nederland bewijst dat het gebruik van langere en zwaardere voertuigen het aantal voertuigkilometers, en daardoor het energiegebruik en de uitstoot, vermindert. Dat is voor mij als staatssecretaris voor Milieu heel belangrijk. Het aantal ritten wordt verminderd, terwijl er geen negatieve effecten worden vastgesteld op de verkeersveiligheid.

In Nederland zijn de proeven afgesloten en worden ecocombi's gebruikt.

Ik moet toegeven dat er geen eensgezindheid bestaat over het gebruik van ecocombi's, afhankelijk van het wegennetwerk en de verkeersintensiteit.

Dat is precies de reden waarom proefprojecten nuttig zijn. Proefprojecten in België kunnen uitwijzen of de gevolgen vergelijkbaar zijn met deze vastgesteld in de lidstaten waar hun gebruik is toegelaten. Op basis van deze proefprojecten zal de beslissing worden genomen om verder of niet verder te gaan.

Het federaal reglementaire kader werd op basis van de Nederlandse ervaring en in overleg met de Gewesten, door mijn administratie voorbereid. In de finale versie van het KB werd rekening gehouden met de opmerkingen van de verschillende Gewesten. De organisatie van de proefprojecten hangt nu af van de initiatieven die de verschillende Gewesten zullen nemen. Daarna zal er nog een samenwerkingsakkoord moeten worden afgesloten om de concrete modaliteit van de vergunningen voor deze proefprojecten vast te leggen.

18.05 **Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Dank u wel mijnheer de staatssecretaris dat u nog heeft willen antwoorden.

Ik heb één opmerking over de ecologische effecten ervan. U zegt dat het zal leiden tot minder energieverbruik, wat blijkt uit studies uit Nederland. We hebben ook andere studies gelezen waaruit zou blijken dat fijn stof en NOx'en zouden stijgen. Ik vrees dat er verschillende studies bestaan met verschillende conclusies of resultaten.

In ieder geval volgen we het dossier verder op. Ik heb het vermeld. Het was een studie van 'Transport and Mobility'. Ik zou het even moeten nakijken, ik kan het u altijd bezorgen. Wij beschikken over een bepaalde studie die aanleiding geeft tot andere resultaten van milieuprestaties.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

19 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 "de juridische verankering van de fietsstraat" (nr. 8901)

19 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 "l'ancrage juridique de la rue cyclable" (n° 8901)

19.01 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, wij hebben dit wetsvoorstel op 20 juli vorig jaar in de plenaire vergadering goedgekeurd.

Op 26 oktober van vorig jaar verliep de evocatietermijn voor de Senaat. Vandaag, drie maand later, is de wet nog steeds niet in het Staatsblad verschenen, terwijl dat normaliter bijna onmiddellijk gebeurt. Mijnheer de staatssecretaris, ik hoop dat u het met mij eens bent dat dit niet kan. Ik zou dan ook graag een antwoord op volgende vragen krijgen.

Wat is de reden van de vertraging? U was op dat moment niet bevoegd. Het gaat over de periode vóór u de competentie had. Waren er reeds voorbereidingen getroffen door het kabinet van uw voorganger om de wet te in het Staatsblad laten publiceren? Zijn er nu al acties ondernomen om de wet te publiceren? Zijn er reeds pogingen ondernomen om een verkeersbord op te maken? Artikel 4 van de wet bepaalt namelijk dat de Koning ermee belast wordt om, binnen een termijn van zes maanden na de inwerkingtreding van de wet, in het koninklijk besluit van 1 december houdende het algemeen reglement op de politie een verkeersbord te laten opnemen.

Deze vragen zijn niet neutraal, mijnheer de staatssecretaris, want ik heb de laatste maand reeds van een aantal gemeenten de vraag gekregen waarom dat dit nog niet werd gepubliceerd.

19.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mijnheer de voorzitter, mijn administratie werd door het kabinet van mijn voorganger op de hoogte gebracht van de parlementaire goedkeuring van dit wetsontwerp en werd gevraagd de publicatie voor te bereiden.

De verschillende stappen in de bekrachtigingsprocedure hebben ervoor gezorgd dat de Koning pas op 10 januari heeft kunnen ondertekenen. Ik heb het perkament pas recent ontvangen. De publicatie in het *Belgisch Staatsblad* mag eind volgende week worden verwacht.

Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de opmaak van de verkeersborden ter aanduiding van het begin en het einde van de fietsstraat. Het is mijn gewoonte de stemming in het Parlement zo vlug en snel mogelijk te respecteren.

19.03 Karin Temmerman (sp.a): Dat is een zeer positief antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Mevrouw De Bue is afwezig. Vraag nr. 8915 wordt uitgesteld

20 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 wetgeving rond het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen" (nr. 8917)

20 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 législation relative à la circulation routière des véhicules exceptionnels" (n° 8917)

Het is een heel korte vraag op papier. Mijnheer Veys, u hebt het woord.

20.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, de vraag die ik heb ingediend, is erg kort. Wij zouden met de klachten, opmerkingen, voorstellen en suggesties van de sector echter een hoorzitting kunnen vullen. Ik vermoed dat de voorganger van de staatssecretaris hem wel een dossiertje met de verzuchtingen van de sector zal hebben bezorgd.

De wetgeving werd namelijk sinds 2010 door middel van een koninklijk besluit gewijzigd. De wijziging heeft er, enerzijds, voor gezorgd – dit was een goede zaak – dat de begeleiding van uitzonderlijke transporten niet langer door politievoertuigen dient te gebeuren. Anderzijds zorgt het nieuwe koninklijk besluit voor enige onduidelijkheid, zeker op het vlak van de overgangsmaatregelen, maar ook op het vlak van opleidingen.

Door de sector van de firma's die zich in uitzonderlijke transporten hebben gespecialiseerd, wordt een hele reeks kritieken en bemerkingen gegeven. Ze allemaal voorlezen, zou mij te ver leiden. Het gaat echter over kritieken en bemerkingen op het vlak van opleidingen, verantwoordelijkheden, het wagenpark, de uitrusting van de vrachtwagens, de werking van IBZ, de voorwaarden om te mogen begeleiden, het aanmelden van transporten evenals de controle op de transporten, het paritair comité 317, het informeren van het grote publiek en de concurrentie.

De genoemde sector heeft daarom eigen voorstellen gedaan.

Ik heb het geluk dat onze voorzitter van de commissie reeds op 24 oktober een gelijkaardige vraag had ingediend, toen aan de toenmalige minister van Binnenlandse Zaken. Zij heeft deze niet meer opnieuw ingediend. Mijn vraag is in feite bondig, ondanks mijn lange inleiding.

Er zijn een aantal bezwaren en problemen rond het huidige KB, rond de overgang, ook de controle er op, waardoor de sector vraagt dat er sneller zou opgetreden worden, dat er duidelijkheid komt, ook in verband met de opleiding en de prijs.

In hoeverre bent u als staatssecretaris aangesproken inzake deze problemen?

Bent u bereid om een aantal maatregelen te nemen? Binnen welke termijn wil u daaraan sleutelen om toch tot een aanpassing te komen van dat KB waarover klachten zijn of toch minstens nog eens samen te zitten met de sector?

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, sta mij toe op te merken, als u een volledig antwoord verwacht van de staatssecretaris, kan u dat beter ook uitschrijven in de schriftelijke vraag.

20.02 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Veys, hoe concreter de vraag is, des te concreter kan het antwoord zijn.

Een aantal sectoren heeft gezamenlijk inderdaad een reeks aanpassingen aan het koninklijk besluit van 2 juni 2010 betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen voorgesteld. Die aanpassingen werden bestudeerd in overleg met de infrastructuurbeheerders, de Gewesten, Infrabel en de geïntegreerde politie Centrex.

Als gevolg van dat overleg en de beslissingen die dan zijn genomen, is er een ontwerp van koninklijk wijzigingsbesluit opgesteld en voorgelegd aan de vragende sectoren die hun opmerkingen hebben kunnen formuleren. Het ontwerp van tekst dat momenteel ter goedkeuring wordt voorgelegd, bevat, behalve andere maatregelen, een reeks van wijzigingen die in de lijn liggen van de voorstellen van de sectoren.

Deze betreffen de uitrusting van uitzonderlijke voertuigen of begeleide voertuigen.

De veranderingen bevatten ook een reeks versoepelingen inzake verkeersverboden zoals tijdsvensters voor het weekend, feestdagen, piekuren, afschaffen van het verbod op bepaalde tijdstippen te rijden tijdens de zomervakantie. Er werd ook voorzien in de voorgestelde politiebegeleiding bij traagrijdende uitzonderlijke

voertuigen op snelwegen. Het verbod te rijden tijdens de spitsuren is echter strenger geworden. Voortaan zal dit voor alle wegen en autosnelwegen gelden.

De vraag om tijdens die uren in de bebouwde kom buiten de stadscentra te mogen rijden, is voornamelijk om redenen van een vlottere verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid niet aan te raden. Het voorstel om het verkeer van uitzonderlijk vervoer met buitengewoon grote afmetingen tijdens de dag toe te laten, alsook om het vervoer in konvooi van drie uitzonderlijke vervoeren toe te staan, werd niet weerhouden om redenen van infrastructuurbescherming, verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming.

Ook de gevraagde tolerantie van 5 % op de massa per as van uitzonderlijke voertuigen werd door de infrastructuurbeheerders onaanvaardbaar geacht.

Om de privébegeleiding van uitzonderlijke voertuigen te professionaliseren, werd vroeger beslist gebruik te maken van het bestaande wettelijk en operationele kader voor de bewaking, in het bijzonder om de vorming van de begeleiders en het leidinggevende personeel van begeleidingsfirma's te organiseren en te omkaderen. Bedoelde reglementering wordt door mijn collega van Binnenlandse Zaken behandeld.

Voor vragen over het statuut van de bedoelde begeleiders verwijs ik u dan ook naar mijn voornoemde collega en vice-eersteminister.

20.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u omdat u ondanks mijn bondige vraag een redelijk concreet antwoord hebt gegeven. Uw informatie komt tegemoet aan de verzuchtingen van de sector.

U hebt niet gezegd wanneer de wijzigingen van kracht worden. Ik vermoed dat men met prangende vragen zit en dat men hoopt dat het koninklijk besluit zo snel mogelijk van kracht wordt. Ik reken erop dat dit vlot zal gebeuren.

Wat uw opmerking over uw collega van Binnenlandse Zaken betreft, zal ik zeker niet nalaten haar hierop aan te spreken. Het gaat hier om technische zaken. Ik wil vermijden dat wij te gedetailleerd ingaan op de kwestie. Het is belangrijk dat er een oplossing in de maak is. Of zij tegemoet zal komen aan alle verzuchtingen is natuurlijk de vraag. Ik had graag van u vernomen wanneer dat volgens u zal zijn.

20.04 Staatssecretaris Melchior Wathelet: Ik heb de nieuwe tekst reeds ondertekend. Hij ligt nu bij mevrouw Milquet. Ik hoop dat in de loop van februari alles ondertekend zal zijn. De inwerkingtreding zal normaliter 1 maart of 1 april zijn.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.39 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.39 heures.*