

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

du

MARDI 22 MARS 2011

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 22 MAART 2011

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.40 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Maggie De Block.

Le développement des questions et interpellations commence à 14.40 heures. La réunion est présidée par Mme Maggie De Block.

01 Question de Mme Kattrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'apprentissage obligatoire depuis le 1^{er} janvier en France pour les utilisateurs de 2 roues de 50 à 125 cm³ et de scooters à 3 roues" (n° 1960)

01 Vraag van mevrouw Kattrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de sinds 1 januari in Frankrijk verplichte opleiding voor bestuurders van motorrijwielen van 50 tot 125 cm³ en van driewielscooters" (nr. 1960)

01.01 **Kattrin Jadin** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, en France depuis le 1^{er} janvier, les utilisateurs de 2 roues et de scooters 3 roues doivent passer par une formation théorique et pratique obligatoire de sept heures. Cette formation, d'un coût de 350 euros, répond à la volonté des pouvoirs publics français de mettre un terme aux nombreux accidents impliquant des utilisateurs de ce type de véhicule.

Cette situation est évidemment fort similaire chez nous, où l'on peut voir se multiplier les adeptes des 2 roues afin d'éviter les bouchons. La façon de réagir, de se comporter et d'utiliser ce type de véhicule est bien spécifique et demande une certaine formation. L'idée française semble donc trouver un sens.

Monsieur le secrétaire d'État, pensez-vous qu'il serait opportun de revoir les conditions d'accès aux véhicules 2 roues avec une formation comme celle préconisée en France?

01.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Madame Jadin, dans le cadre de la transposition de la directive européenne 2006/126/CE du Parlement et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire – ladite troisième directive –, le permis de conduire A est amené à changer. Apparaîtront des permis de conduire A1, A2 et A et le principe d'accès par étapes à ces permis.

La future catégorie A1 englobe les motocyclettes dont la cylindrée est inférieure à 125cc ainsi que les tricycles à moteur d'une puissance ne dépassant pas 15 kW. Il m'apparaît donc opportun de profiter de cette occasion pour améliorer la sécurité routière par une formation plus adéquate.

En Belgique, selon la réglementation en projet, le conducteur de minimum 18 ans pourra avoir accès à cette catégorie après une formation dont le nombre d'heures exact doit encore être fixé par le groupe de travail "Motos" organisé par le SPF Mobilité et Transports. Ce groupe de travail regroupe des représentants des associations de motards, mais aussi des écoles de formation à la conduite.

La réglementation belge sera modifiée afin de laisser la possibilité existant actuellement aux titulaires d'un permis de conduire B de conduire des véhicules de la catégorie A1 après deux années d'expérience, mais assortirait à cette possibilité l'obligation de suivre une formation de quatre heures, afin d'assurer une meilleure sécurité routière.

01.03 Kattrin Jadin (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse, comme à l'habitude assez exhaustive; je serais heureuse si vous pouviez m'en remettre une copie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Questions jointes de

- **Mme Kattrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la vente libre des lasers" (n° 3161)**

- **M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'aveuglement des pilotes au moyen d'un pointeur laser" (n° 3198)**

- **Mme Kattrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la vente libre des lasers" (n° 3221)**

02 Samengevoegde vragen van

- **mevrouw Kattrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vrije verkoop van lasers" (nr. 3161)**

- **de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het verblinden van piloten met een laserpen" (nr. 3198)**

- **mevrouw Kattrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de vrije verkoop van lasers" (nr. 3221)**

02.01 Kattrin Jadin (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, je souhaiterais faire le point avec vous sur la vente libre des lasers. J'ai déjà eu l'occasion de poser cette question à Mme Turtelboom qui m'a fait part de l'intérêt probable que vous aviez à répondre à cette question.

J'ai pu lire dans les médias que 89 pilotes ont été aveuglés par des lasers. Parmi eux, 9 hélicoptères de la police ont été pris pour cible. En effet, au moment de l'atterrissage, des plaisantins pointeraient leurs lasers vers les pilotes qui se retrouveraient ainsi aveuglés. Ces actes sont totalement irresponsables et peuvent entraîner des accidents. Les auteurs des faits risquent entre 10 et 30 ans de prison. Par ailleurs, le laser est un outil utilisé et apprécié par le monde professionnel. Il n'est pas considéré comme une arme. Fortement utilisé lors de conférences ou présentations publiques, celui-ci permet de diriger le regard sur un écran.

Les mesures de sûreté en vigueur dans les aéroports belges sont de la compétence du secrétaire d'État de la Mobilité. Le contrôle du respect des mesures de sûreté relève de la compétence de l'exploitant de l'aéroport. Des contrôles de qualité sont exécutés par les inspecteurs de l'Inspection aéronautique de la Direction générale Transports aérien du SPF Mobilité et Transports.

Monsieur le secrétaire d'État, quelles sont les mesures de sûreté dans cette matière pour les aéroports belges? Sont-elles suffisantes pour faire face aux menaces que semblent représenter les lasers? Quelles sont les mesures prises par les aéroports pour éviter que de tels actes se reproduisent? Le département Mobilité et Transports vous a-t-il fait part d'un problème dans cette matière? Si oui, qu'avez-vous mis en œuvre ou que comptez-vous mettre en œuvre pour pallier ce phénomène?

02.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, 89 piloten of 18 keer zoveel als in 2001 zijn vorig jaar verblind doordat van op de grond een laserstraal op hen werd gericht. De aanleiding van deze gegevens was de enthousiaste staatssecretaris die dit gecommuniceerd heeft in de pers, een beetje als voorafname op het antwoord op een schriftelijke vraag van senator Tommelein. Ik ben blij dat wij beschikken over zo'n communicatieve staatssecretaris. In ieder geval, voor 2010 stellen wij vast dat er 89 laserincidenten hebben plaatsvonden in vergelijking met 5 in 2009.

Het is vooral de luchthaven van Zaventem die daar problemen mee heeft. Daar werden in totaal 34 piloten bijna verblind in 2010. In Charleroi is sprake van 19 meldingen, in Luik 12, in Oostende 7 en in Deurne 3. Dat heeft natuurlijk ook te maken met de frequentie van de vluchten. Een luchthaven die veel frequenter wordt gebruikt maakt meer kans op dergelijke incidenten. In ieder geval, 9 maal was een politiehelikopter het doelwit. Het Directoraat-Generaal van de Luchtvaart heeft een onderzoek geopend naar in totaal 89 incidenten vorig jaar. Tot op heden kon echter geen enkele dader geïdentificeerd worden.

In de enthousiaste communicatie van de staatssecretaris heb ik kunnen vernemen dat de piloten reeds waarschuwingsbrieven hebben gekregen waarin ze ervan op de hoogte werden gebracht dat het risico bestond dat zij konden verblind worden door een laser. De politiekorpsen werden ook verwittigd. Het blijft

natuurlijk een moeilijke problematiek. Het gaat over een klein instrument en het is dus moeilijk als men mensen op heterdaad wil betrappen. Ik ga hier zeker geen pleidooi houden om dergelijke zaken te verbieden omdat het gaat om een instrument dat in andere situaties wel een nuttig gebruik kent. Het verwondert mij echter een beetje dat er bij de 89 incidenten geen enkele dader geïdentificeerd werd.

Is de staatssecretaris van oordeel dat er tot op heden voldoende maatregelen werden genomen om deze problematiek aan te pakken? Volstaan de huidige maatregelen die hij ook via de pers gecommuniceerd heeft om die 89 incidenten naar beneden te halen? Vreest u dat er nog een bijkomende stijging zal komen? Mocht u van oordeel zijn dat die maatregelen niet volstaan, had ik graag van u vernomen in welke bijkomende maatregelen u eventueel voorziet.

02.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Jadin en mijnheer Veys, ik zou eerst een antwoord willen geven op de parenthesis die de heer Veys heeft gemaakt bij het begin. Voor het zogenaamde incident waarnaar wordt verwezen, heb ik reeds twee keer over dat punt gecommuniceerd. Als een parlements lid denkt het warm water te hebben uitgevonden door hierover kabaal te maken in de pers terwijl de journalisten dat al lang weten, is dat zijn keuze en kan ik dat niet verhelpen. Maar goed, dat is het recht van elke parlements lid en dat respecteer ik ten gronde.

Ten gronde, de vraag. U bent niet de enigen die daar vragen over gesteld hebben.

Madame Jadin, en 2010, la direction Inspection de la Direction générale Transport aérien a entamé une enquête visant à localiser et à identifier les auteurs des délits. Belgocontrol, la police locale et le service Support aérien de la police fédérale ont été contactés et des accords concrets ont été conclus pour rechercher les coupables.

Er werd eveneens een inspecteur van de directie Inspectie van het Directoraat-Generaal Luchtvaart belast met de opvolging van het dossier.

Om de piloten te beschermen tegen het stijgend aantal incidenten met lasers in de nabijheid van de luchthaven Brussel-Nationaal en om hen aan te moedigen elk incident te melden werd een NOTAM, 'Notice to Airmen', gepubliceerd.

Jusqu'à présent aucune mesure spécifique n'a été prise en collaboration avec les aéroports car les auteurs des aveuglements par rayons laser ne se trouvent généralement ni côté piste, ni côté ville desdits aéroports.

Wat de beschikbare maatregelen betreft, merk ik op dat de huidige luchtvaartwetgeving het al mogelijk maakt om inbreuken met lasers te bestraffen. Er werden al meerdere processen-verbaal opgemaakt door de politie. Tot nog toe werd nog geen enkele veroordeling voor laserinbreuken uitgesproken.

Het DGLV plant om in 2011 een nieuwe NOTAM, gericht aan de piloten en een informatiebrief gericht aan de betrokken politiezones, te verspreiden.

Finalement, madame Jadin, je voudrais souligner que, dans aucun des incidents notifiés, la sécurité des passagers n'a été sérieusement mise en danger. Les pilotes ont été parfaitement informés des mesures à prendre en cas d'aveuglement par rayons laser.

02.04 **Katrin Jadin** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. J'ai bien compris que vous prenez ce phénomène au sérieux. Cela dit, les mesures qui ont été prises étaient nécessaires; je pense notamment au renforcement de certaines patrouilles aux alentours des aéroports.

Comme je l'ai dit dans ma question, j'espère que nous ne serons pas appelés à réfléchir à la question de savoir si les rayons laser ne sont pas une arme.

J'entends bien que les pilotes sont entraînés pour faire face à ce genre "d'attaque" et que la sécurité des passagers n'a, à aucun moment, été mise en danger, ce dont je ne peux que me réjouir.

02.05 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor uw antwoord en voor uw verduidelijking. Wij hebben het geluk te kunnen beschikken over een zeer communicatieve staatssecretaris, iemand die zelfs al communiceert voor de parlementsleden vragen kunnen stellen.

Wat de problematiek zelf betreft, mijnheer de staatssecretaris, waardeer ik zeker de inspanningen die u geleverd hebt. Misschien moet u zich er wel op het niveau van de regering van vergewissen dat ook de andere departementen effectief optreden. Ik denk aan Binnenlandse Zaken, wegens het optreden van de politie, en ook aan Justitie. Ik hoop dat wij niet moeten wachten tot er zich een incident voordoet voor men effectief optreedt. In zulke gevallen heeft een veroordeling vaak een voorbeeldfunctie. Ik pleit niet voor superzware straffen, maar men moet toch beseffen wat men doet. Ook op het vlak van preventie kan dit zeker een rol spelen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 **Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het aantal snelheidsovertredingen en snelheidscontroles" (nr. 2775)**

03 **Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nombre d'excès de vitesse et le nombre de contrôles" (n° 2775)**

03.01 **Bert Wollants** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, uit cijfers die senator Guido De Padt opvroeg, blijkt dat het aantal geregistreerde snelheidsovertredingen steeds toeneemt.

In tegenstelling tot wat enkelen beweren, namelijk dat deze cijfers aantonen dat sensibiliseringscampagnes niet werken, zeggen specialisten en ook de politie dat dit een logisch gevolg is van het verhoogd aantal controles.

De controles gebeuren ofwel via bemande snelheidsmeting of via onbemande analoge of digitale flitspalen. Die snelheidsmetingen zijn het meest effectief wanneer zij op gekende risicoplaatsen gebeuren en wanneer zij regelmatig wisselen van locatie, zodat het omzeileffect ervan niet optreedt.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb de volgende vragen. Hoeveel flitspalen met camera's telt ons land en wat is de evolutie op dit vlak? Hoeveel controles, zowel bemande als onbemande, gebeuren er jaarlijks sinds 2008? Hoe is de regionale spreiding van deze controles? Waar gebeuren op dit moment de meeste controles?

Ondanks deze controles blijven de cijfers wat overtredingen betreft nog steeds hoog. Blijvende sensibilisering en bewustmaking blijken dan ook een noodzaak te zijn. Hebt u initiatieven gepland om deze problematiek verder aan te kaarten? Welke initiatieven hebt u voor ogen?

Tot slot blijkt ook dat een op tien hardrijders de boetes niet of laattijdig betaalt. Opvolging lijkt dus problematisch te zijn. Hoe sneller de boete moet worden betaald, hoe directer de gevolgen van het gedrag van de chauffeur wordt overgebracht en hoe beter men daarop kan inspelen. Wordt er aan een betere opvolging gewerkt en hoe denkt u dat te verbeteren?

03.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Wollants, op 31 december 2010 waren er 549 snelheidsmeters voor vaste installaties. In 2008 waren er dat 330 en eind 2009 443. Het aantal groeit dus gestaag.

Deze toestellen zijn geplaatst in flitspalen, waarvan er op 31 december 2010 1 815 in België waren opgesteld. Eind 2008 waren er dat 1 428 en eind 2009 1 605. Deze informatie is afkomstig van de metrologie van de FOD Economie.

De directie van de operationele politionele informatie kan geen gegevens inzake de snelheidscontroles ter beschikking stellen omdat de politiezones de cijfers niet systematisch doorgeven, zodat er geen nationaal beeld beschikbaar is.

Regionaal gezien is de toestand de volgende: het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt momenteel over 90 flitspalen en 34 flitscamera's. Het plaatsen van de flitspalen is geleidelijk aan gebeurd. Er werden er 34 geplaatst in 2005, 27 in 2006, 27 in 2007-2008 en nog eens 2 in 2009.

In Wallonië beschikte men in 2010 over 20 automatische radars op autosnelwegen en 170 flitspalen op de Waalse gewest- en gemeentewegen.

In Vlaanderen waren er eind 2010 396 kruispunten uitgerust met roodlichtcamera's, goed voor 921 flitspalen waarbij een roodlichtcamera ook steeds als snelheidscamera fungeert. Daarenboven zijn er nog eens 303 flitspalen die enkel voor de snelheid werden ingesteld. Samen betreft het in Vlaanderen dus 1 224 palen op 699 sites. Deze informatie heb ik van het Vlaamse Gewest verkregen.

Volgens internationaal onderzoek is overdreven en onaangepaste snelheid de hoofdfactor in 30 % van alle dodelijke ongevallen. Daarom plant het BIVV ook in 2011 een aantal sensibiliseringscampagnes en doelgroepgerichte acties over deze problematiek.

Van 4 april tot 1 mei 2011 komt er een gerichte actie naar de motorrijders met de nadruk op het defensief en verantwoord rijgedrag, waaronder het aanpassen van de snelheid aan de omstandigheden.

Van 6 juni tot 3 juli 2011 wordt een campagne georganiseerd rond de weekendongevallen waarin onder andere overdreven en onaangepaste snelheid aan bod komt.

Van 26 september tot 23 oktober 2011 komt er een campagne rond overdreven en onaangepaste snelheid en een doelgroepgerichte actie voor bestuurders van bedrijfswagens en bestelwagens.

Overdreven en onaangepaste snelheid komt ook regelmatig aan bod in de wekelijkse televisieprogramma's die via het BIVV tot stand komen, met name *Kijk Uit* op VRT, *Veilig Thuis* van VTM, *Contacts* op RTBF en *Ça roule* van RTL-TVI.

De opvolging van het betalen van de boetes valt onder de bevoegdheid van justitie, ik moet hiervoor dus naar de minister van Justitie verwijzen. Als een onmiddellijke inning niet wordt betaald, stuurt de politie het dossier met een proces-verbaal naar het parket. Het openbaar ministerie kan in dat geval ofwel een minnelijke schikking voorstellen ofwel de overtreder voor de rechtbank dagvaarden ofwel de zaak seponeren mochten er daartoe redenen bestaan.

03.03 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, wij moeten vaststellen dat de regionale verschillen nog steeds zeer groot zijn. Ik dacht dat er ondertussen misschien wel stappen zouden zijn gezet om die cijfers dichter naar mekaar te laten groeien, maar ik moet toch vaststellen dat dit absoluut niet het geval is. In die zin is het ook ten aanzien van verkeersveiligheid duidelijk dat er een andere visie bestaat in het noorden dan in het zuiden. Misschien vinden wij in de toekomst een oplossing om verkeersveiligheid en flitspalen aan mekaar te koppelen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Collega's, vraag nr. 2793 van mevrouw Zoé Genot wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

04 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Maggie De Block aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de problemen bij de aanvraag en de aflevering van de Europese nummerplaat" (nr. 2871)
- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de achterstand bij de DIV voor het afleveren en schrappen van nummerplaten" (nr. 2967)
- de heer Peter Logghe aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het evaluatierapport over de bereikbaarheid en het werkritme bij de DIV" (nr. 3057)

04 Questions jointes de

- Mme Maggie De Block au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les problèmes rencontrés lors de la demande et de la livraison des plaques d'immatriculation européennes" (n° 2871)
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'arriéré de la DIV dans la délivrance et la radiation des plaques d'immatriculation" (n° 2967)
- M. Peter Logghe au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le rapport d'évaluation concernant l'accessibilité et le rythme de travail auprès de la DIV" (n° 3057)

04.01 Maggie De Block (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, mijn vragen handelen over de nieuwe Europese nummerplaten.

Bij de aankoop van een nieuwe auto of bij verandering van eigenaar worden de nieuwe Europese

nummerplaten in roulatie gebracht. bpost werd aangeduid om de platen en de bijhorende documenten te leveren.

Het kan snel gaan. Wanneer de plaat online bij DIV wordt aangevraagd, kan de aanvrager zelf kiezen hoe de plaat zal worden geleverd: hetzij aan huis door de postbode, hetzij in een postkantoor of een postpunt waar hij door de klant kan worden afgehaald.

In een postpunt of postkantoor kan elektronisch worden betaald. Alleen wanneer door de postbode aan huis wordt geleverd, moet er contant worden betaald. Wanneer de postbode voor een gesloten deur staat, kan de plaat in het postkantoor worden afgehaald en moet men dus wel elektronisch betalen.

Mijnheer de staatssecretaris, waarom werd niet in de mogelijkheid voorzien om direct elektronisch te betalen bij de aanvraag online voor de aflevering? Zou dat niet eenvoudiger zijn? Het geld moet nu immers van de rekening van bpost naar de rekening van de overheid worden doorgestort. Daar gaan toch heel wat dagen over. Zou het ook niet goedkoper en gemakkelijker zijn voor de consument om direct bij de bestelling online te betalen? Het is ook eenvoudiger voor bpost om het geld niet te moeten innen.

bpost hanteert zeer strikte levertermijnen. Bestellen tot 17 uur is de volgende dag geleverd, zo wordt gezegd. Dat kan perfect via een streepjescode worden opgevolgd. Ik vraag mij af of dat vlekkeloos verloopt. Hebt u daar cijfers over? Worden die termijnen overschreden? Zo ja, waarom en wat is er aan te doen?

Was er geen eenvoudiger systeem, bijvoorbeeld door het versturen van een inschrijvingsbewijs waarmee men de nummerplaat zelf kan laten maken? Dan kan men immers binnen de twee dagen over de nummerplaat beschikken. Dat zou bovendien ook kostenbesparend zijn.

Zijn er al klachten bij bpost of DIV met betrekking tot het niet leveren of het niet tijdig leveren van nummerplaten? Er zijn bijvoorbeeld al stakingen geweest. Kan de consument daarvoor een compensatie krijgen?

04.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ook mijn vraag handelt over de achterstand bij het afleveren en schrappen van nummerplaten.

Sinds 1 januari 2011 heeft de Vlaamse belastingdienst de inning van de verkeersbelasting voor voertuigen die in Vlaanderen ingeschreven zijn volledig overgenomen van de FOD Financiën. Het afleveren en schrappen van nummerplaten zit echter nog volledig bij de federale Dienst voor Inschrijving van Voertuigen, DIV. De aanslagbiljetten van Vlabel, zo heet die dienst, vertrekken automatisch aan de hand van de gegevens van de DIV.

Sinds de invoering de nieuwe Europese nummerplaat moeten mensen die zich een andere auto aanschaffen hun oude nummerplaat naar de DIV opsturen om te laten schrappen en een nieuwe nummerplaat aanvragen. De DIV kampt echter met een achterstand in het schrappen van oude nummerplaten – ik verwijs hiervoor naar een persmededeling van de Vlaamse overheid van maandag 21 februari met als titel “vertraging schrapping nummerplaten” – waardoor sommige Vlamingen twee aanslagbiljetten voor de verkeersbelasting krijgen, een voor de oude en een voor de nieuwe nummerplaat.

Ik citeer de administrateur-generaal van Vlabel: "Mensen bij wie net de verkeersbelasting vervalt en die in dezelfde maand een nieuwe nummerplaat hebben aangevraagd, riskeren twee keer een aanslagbiljet te krijgen." De administrateur-generaal van Vlabel raadt mensen aan om met het betalen te wachten tot het einde van de betaaltermijn, die twee maanden bedraagt. In die tijd zou Vlabel over de juiste informatie van de DIV moeten beschikken en zal de dienst het aanslagbiljet voor de oude nummerplaat annuleren.

De Vlaamse ombudsman betreurt de "miserie", zoals hij dat letterlijk noemt, met de verkeersbelasting. Ik citeer hem: "Dat sommige burgers voor hun oude nummerplaat moeten betalen, kan natuurlijk niet. Elk verkeerd aanslagbiljet is er een te veel en achterstand bij de overheid is geen excuus om de burger te veel belasting te laten betalen." De ombudsman rekent erop dat de problemen tijdelijk zijn en niet te veel burgers zullen treffen.

Mijnheer de staatssecretaris, wat ligt er aan de basis van de achterstand? Had men dat vooraf niet kunnen voorzien? Ik vermoed dat de invoering van de nieuwe Europese nummerplaat niet in een keer uit de lucht viel.

Kunt u ook cijfers geven over de achterstand en de evolutie ervan? Gaat het echt om een piekmoment in het begin, door personeelsredenen of andere redenen? Welke maatregelen hebt u genomen om die achterstand weg te werken? Wat denkt u van huidige werkwijze waarbij mensen een aanslagbiljet krijgen, maar moeten wachten om te betalen? De mensen hebben soms schroom om dat te laten liggen en dan betalen zij meteen. Op de duur betalen zij twee keer voor iets of zijn zij vergeten dat zij al een eerste keer betaald hebben, terwijl dat niet nodig was. Het is in ieder geval een heel complexe en onduidelijke situatie, die zo snel mogelijk moet eindigen.

04.03 Peter Logghe (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de inleiding van de collega's zal ik niet herhalen. Het gaat over de inschrijving van voertuigen en de nieuwe Europese nummerplaten.

In het antwoord op mijn mondelinge vraag van ondertussen een maand geleden, hebt u meegedeeld dat u een rapport over de werklust en de achterstand bij DIV verwachtte. Dat rapport zou aan uw diensten bezorgd worden, maar was nog niet op uw diensten toegekomen. Ik hoop dat dit ondertussen gebeurd is.

In verband met dat rapport wil ik u een aantal vragen stellen. Mijn vragen komen voor een deel overeen met de vragen die ik de vorige keer heb gesteld, maar waarop u niet onmiddellijk kon antwoorden omdat u het rapport nog niet ontvangen had.

Mijnheer de staatssecretaris, hoe zit het ondertussen met de telefonische en de gewone bereikbaarheid van DIV in Brussel? U weet dat er daar heel wat problemen waren. Op bepaalde momenten werd binnen DIV geoordeeld geen telefoons meer op te nemen om de werklust in te halen. Wordt er toen nota genomen, en wordt er ondertussen nota genomen van de telefoonnummers die geprobeerd hebben om DIV te bellen? Wordt er achteraf met die mensen contact opgenomen om na te gaan welke hun problemen zijn?

Ten tweede, hoe zit het met de afhandelingen van de vervangingen van personenwagens, vervangingen van nummerplaten?

Ten derde, is de achterstand ook zo groot bij de inschrijving of de vervanging van bedrijfsvoertuigen, lichte en zware vrachtwagens? Wat is de situatie daar? Wordt dat door dezelfde diensten afgewerkt of niet?

Ten vierde, deze vraag heb ik u ook al een paar keren gesteld. Zouden de lokale kantoren van DIV niet belast kunnen worden om een stuk van het werk over te nemen? Welke andere maatregelen overweegt u om de problemen op te lossen?

Ik kan mij bijvoorbeeld voorstellen dat het met behulp van internetbankieren mogelijk moet zijn om ten minste een van de verschillende geldkanalen dicht te knippen en rechtstreeks te betalen aan degene waar er betaald zou moeten worden. Dat zou al voor een stuk helpen. Als er via het internet gebankierd wordt, krijgt men daarvan ook onmiddellijk een bewijs. Dat zou het toch voor een stuk vergemakkelijken. Ik ben benieuwd naar uw antwoord, waar ik met veel plezier naar zal luisteren.

04.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: (...) Het bedrag dat bpost ontvangt voor de gemaakte kosten en dienstverlening moet de aanmaak van de kentekenplaten, de aanschaf van de inschrijvingsdocumenten op beveiligd papier, het personaliseren van de inschrijvingsdocumenten, de distributie naar de burger en de organisatie van de helpdesk, de software-inspanningen, kortom het geheel van de kosten die gemaakt worden bij het opmaken van de kentekenplaten, dekken. Het verschil tussen de reëel gemaakte kosten en de retributie voor de uitreiking van een kentekenplaat die bepaald werd in een koninklijk besluit, wordt maandelijks gestort op een rekening van de FOD Mobiliteit voor het dekken van de kosten welke de FOD Mobiliteit zelf heeft.

Er wordt gewerkt aan een tweede fase waarbij de implementatie van prepaid voorzien is. Dat zou normaal gezien in juni van dit jaar in voege moeten kunnen treden. Op een bepaald ogenblik is de door u aangehaalde optie dat de directie inschrijvingen en homologaties voertuigen geen fysieke kentekenplaten meer aflevert, wel degelijk ter sprake gekomen. Al snel werd deze optie evenwel afgevoerd, om de simpele reden dat de directie inschrijvingen en homologaties voertuigen het officiële karakter van de kentekenplaat wenste te behouden, en naar mijn aanvoelen volkomen terecht.

Dat officiële karakter vertaalt zich in volgende veiligheidskenmerken die onmogelijk door de privé-sector

kunnen worden geleverd, tenminste niet als we de verspreiding met de bevoegdheden verder hanteren zoals die vandaag de dag bestaat. Er is op de eerste plaats de veiligheidsstempel. Dan is er de veiligheidsafbeelding met positieve identificatie, de zogenoemde Belgische leeuw. Er is de visuele veiligheidsdraad en er is het DIV-watermerk.

Onze huidige werkwijze brengt geen wachttijd noch tijdverlies met zich mee, omdat de klant in ieder geval moet wachten op zijn kentekenbewijs. Gelet op het feit dat voormeld kentekenbewijs en kentekenplaat gelijktijdig worden afgeleverd, brengt dit in termen van mobiliteitsmogelijkheden geen enkel tijdverlies met zich mee. Integendeel, bij de elektronische inschrijving van voertuigen via Web-DIV wordt onmiddellijk het kentekennummer toegekend. De klant kan dus in afwachting van zijn kentekenbewijs, vergezeld van zijn officiële kentekenplaat, ondertussen al een dergelijke voorplaat aanschaffen.

Op dit ogenblik gebeurt 74 % van de inschrijvingen, dus bijna drie gevallen op vier, via Web-DIV.

Uit de statistieken van de voorbije maanden blijkt eveneens dat bpost 93,1 % van de kentekenplaten aflevert binnen de dag volgend op de inschrijving. In totaal zijn 98,9 % van de kentekenplaten afgeleverd binnen de twee dagen volgend op de inschrijving.

Uit de gegevens van de voorbije maanden blijkt eveneens dat per week een honderdtal klachten bij bpost worden ingediend. Ter zake gaat 57 % over het niet ontvangen van de zendingen; 13 % gaat over de postbode die niet zou hebben aangebeld en 30 % gaat over alle, andere, mogelijke redenen die men zich ook maar kan indenken.

Ik kan alleen maar vaststellen dat er geen noemenswaardige toename van het aantal klachten als gevolg van de niet-levering of laattijdige levering door bpost is. Daarenboven wens ik de vermelde cijfers met enige voorzichtigheid te benaderen, totdat ze nader zijn geanalyseerd.

Bij een staking door bpost krijgt de klant evenwel geen compensatie.

Mijnheer Veys, in antwoord op uw vragen wijs ik erop dat de vertraging die de Directie Inschrijvingen en Homologaties Voertuigen heeft opgelopen in de schrapping van kentekenplaten door de invoering van de nieuwe kentekenplaat naar Europees formaat, totaal geen nadelige gevolgen voor de titularissen van de kentekenplaten in kwestie mag hebben.

In het belang van de burgers weerhoudt de Directie Inschrijvingen en Homologaties Voertuigen de datum van ontvangst van de oude kentekenplaat als datum van schrapping. De kentekenplaten worden dus geschrapt met terugwerkende kracht, tot de datum van ontvangst bij de Directie Inschrijvingen en Homologaties Voertuigen. De genoemde, terugwerkende kracht vrijwaart de belangen van de houders van de kentekenplaten. Het is immers voornoemde datum die aan de FOD Financiën en aan het Agentschap Vlaamse Belastingdienst zal worden medegedeeld. De datum van schrapping is eveneens van belang in geval van stopzetting van een verzekeringscontract.

Het enige ongemak bestaat erin dat de burger zijn schrappingattest enkele weken later ontvangt en dat derhalve de procedure tot terugbetaling van een gedeelte van de verzekeringspremie en de verkeersbelasting ook later start. Dat is het ongemak. Dat is juist. Het is dus niet uitzonderlijk dat de houder van een kentekenplaat twee aanslagbiljetten ontvangt. Hij is immers tijdelijk in het bezit van twee kentekenplaten, namelijk zijn oude, bestaande kentekenplaat en zijn nieuwe, Europese kentekenplaat, wat slechts een tijdelijk fenomeen is.

Ook het wegwerken van de achterstand in de te schrappen kentekenplaten zal hiertoe ongetwijfeld bijdragen, wat normaal gezien in de loop van mei 2011 moet kunnen worden gerealiseerd. Dat werd mij in elk geval toegezegd.

Wat de specifieke vragen van de heer Logghe betreft, kan ik meedelen dat de normale doorlooptijd van zowel een gewone inschrijving als een herinschrijving onder dezelfde titularis op dit ogenblik twee dagen na de ontvangst van het aanvraagformulier gedaan zou moeten zijn. Dat is dus de dag + 2.

Dit is conform de operationele doelstellingen die de Directie Inschrijvingen zich heeft gesteld. Er wordt – terecht trouwens – geen onderscheid gemaakt in de behandeling van de inschrijving van personenvoertuigen of van bedrijfsvoertuigen.

Ik mag niet ontkennen dat de Directie Inschrijvingen telefonisch vaak moeilijk te bereiken is. Daarom heb ik enige tijd geleden een actieplan gevraagd om deze telefonische bereikbaarheid te verbeteren. U hebt trouwens daarnaar verwezen.

Dit is vooral het gevolg van het enorm aantal oproepen. In 2010 alleen al werd het uniek telefoonnummer van de Directie Inschrijvingen van Voertuigen ongeveer 522 000 keer gebeld. Een progressieve versterking van het callcenter vindt plaats in de loop van het eerste semester van dit jaar door de versterking op afstand door sommige medewerkers van de provinciale antennes en dankzij aangeboden mogelijkheden door nieuwe technologieën.

Aan de hand van de volumes begrijpt u ook de onmogelijkheid om opnieuw contact op te nemen met een klant. De Directie Inschrijvingen voorziet echter wel in de mogelijkheid om ook via e-mail bereikbaar te zijn.

De provinciale antennes werken nauw samen met de centrale diensten. Alle aanvragen tot inschrijving, evenals de bijhorende documenten worden gescand en zodoende ter beschikking gesteld van de hele Directie Inschrijvingen.

Dezelfde aanpak zal in de loop van dit jaar worden doorgetrokken wat de telefonische oproepen betreft. Door in de provinciale antennes personeelsleden in een virtueel callcenter te plaatsen, kan ook voor een groot deel aan de noden van telefonische bereikbaarheid worden tegemoetgekomen.

In tegenstelling tot bepaalde niet-gefundeerde geruchten zijn de loketten in Brussel en in de provinciale antennes nog steeds geopend.

De waaier van informatie- en adviesverstrekking zal binnenkort uitgebreid worden naar de procedures tot het bekomen van een rijbewijs en een individuele homologatie.

Tot daar mijn omstandige antwoord op de drie reeksen vragen die over deze aangelegenheid werden gesteld.

04.05 Maggie De Block (Open Vld): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw omstandig antwoord.

Als ik het goed begrijp, is de dienstverlening inderdaad zeer snel. Wat de telefonische activiteiten betreft, is de dienst wel een beetje het slachtoffer van zijn succes. Men moet natuurlijk de tijd krijgen zo'n dienst uit te bouwen en de nodige mensen aan te trekken. Het feit dat er onlangs een autosalon is geweest, zal er ook wel iets mee te maken hebben.

Ik dank u in elk geval voor het werk dat geleverd is en voor de verbeteringen die nog zullen worden aangebracht.

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

Ik volg u wanneer u zegt dat er niet echt een nadeel verbonden is aan de huidige achterstand. Het blijft wel omslachtig. Ik blijf erbij dat men de burger die te goeder trouw is en die met alles in orde is onnodig voor een probleem stelt wanneer die twee aanslagbiljetten ontvangt. Wij hebben geluk dat de Vlaming heel plichtsbewust omgaat met wat hij aan de Staat moet betalen. Hij zal het zo vlug mogelijk vereffenen.

Ik blijf wel een beetje op mijn honger waar u verwijst naar de vertragingen. U geeft een aantal cijfers van bpost. De vertraging in het schrappen ligt echter niet zozeer bij bpost maar bij de diensten van Mobiliteit zelf, DIV. Ik vind dat daar onvoldoende werk werd geleverd om de schrapping op te vangen en de achterstand in te lopen. Men kan hier spreken over een onnodige achterstand die perfect voorzienbaar was.

04.07 Peter Logghe (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

U zegt dat u het callcenter zult versterken, maar dat door het grote aantal telefonische oproepen de klanten niet kunnen worden teruggebeld door de Dienst Inschrijvingen Voertuigen.

Het zou misschien een goede tip kunnen zijn om op het bandje ook in te spreken dat men weliswaar een boodschap kan inspreken maar dat men niet telefonisch wordt gecontacteerd of dat men een boodschap

naar een welbepaald e-mailadres kan sturen. Op die manier vermijdt men bij de klant de verwachting dat men wordt teruggebeld. Op die manier vermijdt men ook ergernissen die met een paar kleine ingrepen te vermijden zijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de deelname van België aan het Euro NCAP-programma" (nr. 2947)

05 Question de Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la participation de la Belgique au programme Euro NCAP" (n° 2947)

05.01 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, Euro NCAP is u ongetwijfeld absoluut niet onbekend, maar voor de collega's geef ik toch nog een korte toelichting.

Het programma Euro NCAP test sinds ongeveer 1996 de veiligheid van de meest gangbare personenauto's. Euro NCAP test met name de botsveiligheid, ook de secundaire botsveiligheid, voor volwassenen en inzittenden, voor inzittende kinderen, maar ook voor de voetgangers en fietsers, als tegenpartij. Sinds 2009 zijn er ook punten te verdienen door de aanwezigheid van voorzieningen om ongevallen te voorkomen. Dat is de primaire veiligheid, zoals de elektronische stabiliteitscontrole en snelheidsbeperkingsapparatuur.

Het feit dat de testresultaten bekend zijn bij de consumenten stimuleert de autofabrikanten natuurlijk om personenauto's te produceren die veiliger zijn dan momenteel wettelijk vereist is. Euro NCAP gaat dus boven de wettelijke vereisten. Zij beogen de voertuigveiligheid te verbeteren door verschillende voertuigmodellen te testen en vooral door de resultaten te publiceren. Daarmee beoogt men ook de consumenten ertoe te bewegen om de veiligere auto's te kopen en invloed uit te oefenen op de ontwerpers en de auto-industrie om veiligere auto's op de markt te brengen. Men wil dus als het ware via marktwerking of een marktmechanisme de veiligheid van voertuigen boven de wettelijke Europese eisen tillen.

Ik wil nog even terugkomen op het debat over de SUV's en pick-ups, dat wij hier onlangs in de commissie hebben gevoerd. Ik denk dat dit ook van toepassing zou kunnen zijn als wij de testen van Euro NCAP zouden kunnen toepassen. Ook Touring, of zelfs Touring, was in de discussie over de SUV's en pick-ups de mening toegedaan dat er voortgewerkt moet worden aan de veiligheid van de voetgangers, onder meer door de constructeurs van 4X4's of terreinwagens strengere normen op te leggen.

Ik voel mij eigenlijk wel gecharmeerd door de filosofie en de werking van Euro NCAP. Het is immers zo dat alle nieuwe automodellen aan bepaalde veiligheidseisen moeten voldoen voordat ze de weg op mogen, maar de Europese wetgeving betreft eigenlijk slechts een pakket van minimale eisen waaraan de secundaire botsveiligheid van nieuwe auto's moet voldoen. Door het sterrensysteem, door het geven van punten, waar Euro NCAP mee werkt, worden de automobiefabrikanten aangemoedigd om die minimale eisen te overtreffen. Dat is absoluut in het belang van de auto-inzittenden, maar ook van de zwakkere weggebruikers die bij een verkeersongeval met een auto in aanraking komen.

Ik moet u ook zeggen dat een aantal automerken zelf bij Euro NCAP gaat om hun nieuwe modellen te laten testen door hen en om zo sterren bij te verdienen in dat puntenklassement.

Ik was nogal verbaasd toen ik vaststelde dat de Belgische overheid niet participeert aan die Euro NCAP. Het bestuur van Euro NCAP bestaat uit vertegenwoordigers van zeven nationale overheden: Groot-Brittannië, Zweden, Luxemburg, Frankrijk, Duitsland, Nederland en Catalonië, dat laatste is dan natuurlijk geen land maar een regio. Ook de automobielfclubs zijn vertegenwoordigd, net als de consumentenorganisaties. Door dit brede samenwerkingsverband is het mogelijk om veel auto's te testen en de kwaliteit van de botsproeven te verbeteren.

Heeft België ooit een deelname aan dit programma overwogen? Waarom wel of waarom niet?

Zijn er historische redenen waarom wij nu niet aan dit programma deelnemen?

Mijnheer de staatssecretaris, acht u persoonlijk een deelname aan het programma interessant?

Bent u van mening dat België eventueel in Benelux-verband in de toekomst zou kunnen deelnemen aan het

programma? Waarom wel of waarom niet?

Mocht u geïnteresseerd zijn, zou u dan eventueel bereid zijn om hiertoe de nodige stappen te zetten?

05.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw Temmerman, ik kan alleen maar herhalen wat u zelfesignaleerd hebt. Het Euro NCAP-programma werd in 1996 opgestart. Dat is gebeurd door een aantal technische onderzoekslaboratoria die over de nodige technische faciliteiten beschikken om crashtests uit te voeren.

Afgezien van de crashtests die deze labo's uitvoeren in het licht van de homologatieaanvragen van de constructeurs hebben zij ook het initiatief genomen om zelf crashtests uit te voeren volgens normen die hoger liggen, strenger zijn dan de Europese homologatienormen. Daardoor waren deze organisaties in staat om een soort van ranking op te stellen door middel van een aantal toegekende sterren of door bepaalde scores te formuleren op basis van de verschillende niveaus van passieve veiligheid van de geteste voertuigen.

Aangezien de technische onderzoekslaboratoria meestal verwant zijn met hun eigen overheid, hetzij via universiteiten, hetzij via agentschappen die ontstaan zijn uit de overheid, zijn ook de landen waarin deze instituten zijn gevestigd tot de Euro NCAP-organisatie toegetreden. Ook de Internationale Organisatie van de Automobiellclubs, de FIA, is toegetreden alsmede de Internationale Organisatie van de Consumentenverenigingen. Ook de Europese Commissie is daar vertegenwoordigd.

België zelf beschikt over geen installaties om crashtests uit te voeren. Er zijn in ons land ook geen universiteiten of technische labo's die dergelijke testen doen. Vandaar dat landen die daarin geen belangen hebben ook niet geneigd zijn om lid te zijn of te worden van Euro NCAP.

Euro NCAP is in feite een privéorganisatie, geen overheidsorganisatie. Het is mij ook niet bekend welke bijdragen de leden of de toegetreden overheden eventueel zouden moeten betalen. Uiteraard kunnen wij het Euro NCAP-initiatief alleen maar toejuichen en kan een dergelijk initiatief rekenen op onze morele steun maar dit impliceert niet dat de Belgische overheid ook effectief moet toetreden als lid van deze organisatie. Ik denk daarbij aan het betalen van een of andere bijdrage in de werkingskosten van NCAP.

05.03 **Karin Temmerman** (sp.a): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor uw antwoord.

Het is natuurlijk nogal negatief. Het is niet zo dat men een laboratorium moet hebben om te kunnen deelnemen aan de testen. Het is wel zo dat de meeste landen die opgesomd zijn dat inderdaad hebben. Het zou echter in het belang zijn van de autoveiligheid en de verkeersveiligheid dat ook België een aantal testen kan vragen en op die manier kan meehelpen aan de verkeersveiligheid.

Het is een privéorganisatie maar uiteraard een vzw die eigenlijk bestaat uit alleen maar overheidsinstanties of overheidsinitiatieven. Ik zou er toch nog eens op willen aandringen dat u dat nakijkt. Ik zal zelf ook de som nakijken die men moet betalen. In het licht van de veiligheid op onze wegen enerzijds, en omdat men dan zelf testen kan aanvragen voor bepaalde zaken anderzijds, meen ik dat het toch interessant zou zijn mocht België hieraan deelnemen.

Hun hoofdkwartier is trouwens ook in België, meer bepaald in Brussel, gevestigd. Dat heeft natuurlijk ook te maken met de Europese aanwezigheid.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 **Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la vignette autoroutière" (n° 2986)**

06 **Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het autowegenvignet" (nr. 2986)**

06.01 **Valérie De Bue** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, les trois Régions du pays ont conclu un accord de principe au sujet de la vignette routière. Un double système est prévu: la taxation au kilomètre pour les camions et une vignette pour les automobiles, dont il reste à définir les modalités.

Quel sera le rôle du fédéral dans l'instauration de ce système? En janvier 2010, je vous avais interrogé sur ce thème. Vous aviez répondu que le système de liaison satellite Galileo ne pourrait être développé avant 2014. Vous souhaitiez également que les Régions ne développent pas de solutions intermédiaires coûteuses avant l'instauration de Galileo. Malgré la période d'affaires courantes, qu'en est-il de ces contacts? En effet, on a peu entendu le fédéral s'exprimer dans ces discussions. Pouvez-vous nous garantir que la taxation globale pour les automobilistes n'augmentera pas, quoique cette matière ne soit pas tout à fait dans vos attributions?

06.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame De Bue, l'accord que vous mentionnez est un accord entre Régions, auquel le fédéral n'est nullement partie. L'accord entre les Régions prévoit que le système de taxation au kilomètre pour les camions fonctionnera via un système de détection par satellite, mais ne précise pas encore lequel.

À cet égard, je maintiens ce que je vous ai répondu lors d'une précédente question à ce sujet, à savoir que le système Galileo ne sera, à mon avis, pas opérationnel avant 2014. Le fédéral interviendra dans le dossier au moment où l'accord sur l'eurovignette entre les pays du Benelux, la Suède et le Danemark devra être résilié.

En ce qui concerne la taxation pour les automobilistes, j'attire votre attention sur le fait que, depuis les accords du Lambertmont en 2001-2002, aussi bien la taxe de mise en circulation que la taxe de circulation sont de la compétence des Régions.

Si les Régions devaient prévoir une déduction fiscale de la taxation au kilomètre ou proposer une adaptation des accises sur le carburant, pour autant que l'Europe l'autorise, cela nécessiterait un accord entre les Régions et l'État fédéral.

06.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, merci. Votre réponse reflète bien qu'il s'agit d'un accord de principe, loin d'être précis notamment au point de vue de ses modalités. C'est ce que nous avons reproché à cet accord: il y subsiste énormément de zones d'ombre à définir, comme en matière de perception de ces vignettes, de la réflexion globale sur la taxation. En effet, nous avons précisé que l'opération devait rester neutre, mais nous ne connaissons encore aucune solution à ce sujet.

Le fédéral devrait être impliqué dans ces discussions: le débat est bien plus large que les seules taxes de mise en circulation et de circulation.

Je prends donc bonne note de vos réponses. J'espère voir avancer le dossier bien que je sois consciente qu'il relève de l'autorité des Régions.

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

07 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de opleiding voor het rijbewijs C en D" (nr. 3022)

07 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la formation au permis de conduire C et D" (n° 3022)

07.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, op 4 mei 2007 werd de Europese richtlijn 2003/59 omgezet in een KB betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C, CE, D, DE en de bijhorende subcategorieën. Het koninklijk besluit bepaalt dat de chauffeurs van die voertuigen moeten beschikken over een geldig bewijs van vakbekwaamheid. In de praktijk wil dat zeggen dat de erkende opleidingscentra tegen 9 september 2016 een opleiding van 35 uur moeten geven. Dat zou neerkomen op 3,5 miljoen uren of 500 000 opleidingsdagen.

De opleidingscentra zelf zijn daarover bezorgd en vragen zich af op welke manier zij dat kunnen of moeten realiseren. In een aantal landen rondom ons werd er een aantal systemen ingevoerd om ervoor te zorgen dat dat geleidelijk kan, zodat het gestructureerd en ook haalbaar is. Zo zijn er landen die een systeem per geboortjaar uitwerken, waarbij elk jaar andere mensen verplicht worden om de opleiding te volgen. Op die manier wordt effectief een spreiding in de tijd gerealiseerd. In Spanje gaat het bijvoorbeeld over een systeem op basis van nummers van rijbewijzen.

Voor zover ik kan nagaan, is er op het moment in ons land daarvoor in geen enkel systeem voorzien.

Hoeveel erkende opleidingscentra zijn er om het hoofd te bieden aan die te realiseren hoeveelheid opleidingsuren? Volstaat dat om aan de behoefte effectief te beantwoorden? Acht u het wenselijk om eveneens voor ons land een systeem in te voeren, zodat er een spreiding in de tijd kan worden gerealiseerd? Op die manier moeten al die mensen niet in de laatste twee of drie jaar een opleiding doorlopen.

De **voorzitter**: Dank u wel voor uw bezorgdheid.

07.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Wollants, tegen 9 september 2016 moeten alle beroepsmatige chauffeurs van de rijbewijscategorieën C, CE, D en DE effectief 35 uur bijscholing hebben gevolgd in modules van 7 uur per dag. Op dit ogenblik bestaan daarvoor 59 opleidingscentra met in totaal 659 lesgevers die de bijkomende vorming kunnen geven. Daarnaast zijn er nog een twintigtal aanvragen tot erkenning in behandeling.

In het cijfermatige voorbeeld dat u aanhaalt, begaat u volgens mij een denkfout. De cursussen worden niet individueel gegeven, maar in groep. Als wij bijvoorbeeld aannemen dat de cursussen aan 10 personen tegelijkertijd worden gegeven, dan gaat het niet om 3,5 miljoen opleidingsuren, maar om 350 000 opleidingsuren, te spreiden over vijf jaar naar rato van bijvoorbeeld 200 opleidingsdagen per jaar of in totaal 1 000 opleidingsdagen.

Dat betekent dat er 350 uren opleiding per dag moeten worden gegeven door pakweg een kleine 700 lesgevers. Uiteindelijk moet elke lesgever dan maar gemiddeld 2 uur per dag lesgeven aan 10 personen, of 4 uur per dag aan 5 personen, of nog anders uitgedrukt, 8 uur per dag aan 3 personen wanneer iedereen er pas in het voorjaar van 2013 aan zou beginnen.

Deze berekeningen, mijnheer Wollants, tonen aan dat er nog een ruime marge is om ervoor te zorgen dat alle betrokken chauffeurs tegen september 2016 hun rijbewijs kunnen verlengen door het volgen van de bijscholing. In het verleden hebben de sociale partners, dus zowel de werkgevers als de werknemers, zich verzet tegen een reglementaire kalender om de cursussen te volgen, bijvoorbeeld minstens één dag per jaar, aangezien men maximaal wil inspelen op de geboden mogelijkheden inzake opleiding in functie van de vervoersactiviteit van de transportonderneming en bepaalde faciliteiten inzake educatief verlof.

Uiteraard zullen wij de evolutie op de voet volgen. Als blijkt dat er jaarlijks onvoldoende chauffeurs de permanente vorming hebben gevolgd, zullen wij genooddacht zijn om maatregelen te treffen teneinde de gevreesde zogenaamde bottleneck die in 2015 en 2016 tot stand zou kunnen komen indien er de voorafgaande jaren onvoldoende opleidingen zijn geweest, te vermijden.

07.03 **Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, de bezorgdheid werd vanuit de opleidingscentra zelf geformuleerd. In die zin is het belangrijk goed in het oog te houden hoe dit evolueert, op welke manier dit kan en hoe mensen zich aanbieden. Indien zoals u zegt iedereen tot het laatste moment zou wachten om effectief tot de opleiding over te gaan, kunnen er zich wel problemen stellen. Ik kan enkel meegeven dat het belangrijk is om dit in detail te volgen en na te kijken hoeveel mensen ondertussen beschikken over het nodige aantal vormingsuren en een bewijs van vakbekwaamheid, zodat wij tijdig kunnen ingrijpen als blijkt dat dit niet vooruitgaat.

Hebt u specifiek op dit moment een zicht op het aantal uitgereikte vakbekwaamheidsbewijzen, of werden er vrijwel geen uitgereikt?

07.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Dat kan ik op dit moment niet zeggen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 **Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de kilometerheffing" (nr. 3023)**

08 **Question de Mme Karin Temmerman au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la redevance kilométrique" (n° 3023)**

08.01 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, eerder dit jaar hebt u al een aantal keer gesteld dat ook de federale overheid haar zeg heeft in de kilometerheffing.

Door het politieke akkoord tussen de drie Gewesten, dat in januari 2011 is gesloten als ik mij niet vergis, is het dossier van de kilometerheffing op het vrachtvervoer opnieuw uiterst actueel.

Wat is de rol van de federale overheid ter zake? Mij is haar rol enigszins onduidelijk.

Bovendien dringt zich de vraag op welke rol de federale overheid kan en moet spelen, aangezien zij zich nog in lopende zaken bevindt.

Ik heb nog meer specifieke vragen.

Neemt de federale overheid ook deel aan de gesprekken die momenteel tussen de drie Gewesten worden gevoerd of worden de gesprekken alleen gevoerd tussen de drie Gewesten? Indien de federale overheid aan de gesprekken deelneemt, heeft zij dan een coördinerende of ook wel een sturende rol?

Welke rol kan of moet de federale overheid in dit overleg spelen, nogmaals gelet op het feit dat het een regering in lopende zaken betreft?

Ik heb nog een tweede reeks vragen.

Welke initiatieven heeft de federale overheid in het dossier van de kilometerheffing voor vrachtvervoer genomen?

Welke initiatieven zijn reeds genomen en welke initiatieven zullen in de toekomst nog moeten worden genomen?

Waarom wil of kan de regering van lopende zaken zich in verband met de kilometerheffing engageren?

Mijnheer de staatssecretaris, wat is volgens u een haalbare timing voor de realisatie van deze kilometerheffing?

08.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: (...) *(zonder micro)*

Er bestaat wel zoiets als de interministeriële conferenties, waarin tussen de federale Staat en de Gewesten op basis van de gelijkwaardigheid overleg wordt gepleegd. Voor Mobiliteit en Vervoer is dat de ICMIT, zijnde de afkorting voor de Interministeriële Conferentie van de ministers van Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie.

Indien de Gewesten tegen 2013 een nieuw systeem van kilometerheffing willen invoeren zal de federale regering het bestaande vijflandenakkoord over het eurovignet moeten opzeggen. Bovendien zal het, wanneer het de bedoeling is de globale autofiscaliteit niet te doen stijgen, nodig zijn te onderzoeken of de accijnzen op brandstoffen moeten worden aangepast, waarvoor natuurlijk een akkoord met de federale regering moet worden gevonden. U begrijpt wel dat dit een aangelegenheid is van stijven van de federale staatskas.

Tot op heden zijn er met het oog op het verder uitwerken van het intergewestelijk akkoord nog geen formele contacten geweest met de federale overheid. Afhankelijk van het ogenblik en van de aard van de vragen die de Gewesten hebben ten aanzien van de federale regering, zal moeten worden afgewogen of een regering in lopende zaken daarop al dan niet kan ingaan. Het is evident dat in deze periode van lopende zaken of voorzichtige zaken de federale regering echt niet veel speelruimte heeft. Met andere woorden, als men een verhoging invoert, ondanks de belofte dat het niet meer mag kosten, kan het in de huidige omstandigheden zeker niet de federale regering zijn die de eigen ontvangsten naar beneden haalt.

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

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

09 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les bandes de bus" (n° 3029)

09 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de busbanen" (nr. 3029)

09.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, les bandes de bus ont été créées pour favoriser la circulation de ces derniers. Malheureusement, certaines de ces bandes peuvent créer des embouteillages là où il n'y en avait pas auparavant.

D'après Touring, le temps perdu par les automobilistes a augmenté de 23 %. S'il est logique qu'un tram ou un bus qui transporte de 70 à 150 passagers soit prioritaire par rapport à une voiture, il devrait être possible, durant les heures de pointe ou pendant les week-ends, d'autoriser les automobilistes à emprunter ces bandes à certains endroits problématiques.

J'aurais voulu savoir si une évaluation est en cours. Seriez-vous favorable à une telle possibilité, monsieur le secrétaire d'État?

Serait-il envisageable de moduler l'emploi de ces bandes de bus, même si je pense que la priorité doit être accordée aux transports en commun?

*(À la suite d'un incident technique, une partie de l'enregistrement digital fait défaut. Pour la réponse à la question n° 3029 de Mme De Bue, le compte rendu se base sur le texte remis par le secrétaire d'État)
(Ingevolge een technisch mankement ontbreekt een deel van de digitale geluidsopname. Voor het antwoord op vraag nr. 3029 van mevrouw De Bue steunt het verslag uitzonderlijk op de teksten die de Staatssecretaris heeft overhandigd)*

09.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame la présidente, madame De Bue, les sociétés de transport public STIB et De Lijn ont déjà largement réfuté les critiques formulées par Touring qui estime que l'aménagement de bandes bus aux endroits non appropriés crée des embouteillages aux endroits où il n'y en avait pas auparavant et qui préconise l'accès à toutes les bandes bus au trafic entier à certains moments, notamment par le biais d'une signalisation dynamique.

D'une part, il faut savoir que le choix de la création d'une bande bus ne se fait pas de manière arbitraire mais bien de manière concertée avec les gestionnaires de voirie, les autorités régionales et les sociétés de transport en commun en tenant compte d'une série d'éléments tels que l'impact sur la circulation, la sécurité des usagers, la régularité du service ... Ces aménagements font, de la part des autorités et institutions concernées, l'objet d'évaluations préalables et a posteriori.

D'autre part, si l'idée de permettre aux véhicules privés de circuler sur la bande bus aux heures de pointe peut paraître séduisante aux yeux des conducteurs de voitures privées, il ne faut pas croire qu'il s'agit d'une solution miracle: la demande risque de se produire au même moment où les bus en ont besoin, à savoir aux heures de pointe.

En week-end ou en soirée, la capacité routière en dehors des bandes bus est dans la majeure partie des cas bien suffisante.

Il ne faut pas perdre de vue également que des bandes bus limitées dans le temps nécessitent le placement d'une signalisation dynamique assez onéreuse.

Autoriser de manière générale les automobilistes à emprunter les bandes bus à certaines périodes peut avoir un impact négatif sur la sécurité routière car des cyclistes peuvent y être admis à circuler. De plus, cela risque de donner un mauvais signal aux automobilistes qui, voyant d'autres voitures y circuler à certains moments, respecteraient – encore moins – la règle générale d'interdiction.

09.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. Je partage votre analyse.

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

10 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inschrijving van voertuigen" (nr. 3048)

10 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'immatriculation des véhicules" (n° 3048)

10.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, wanneer een voertuig wordt ingeschreven, moet men de inschrijving aanvragen met het roze formulier. Nadat dat is ingevuld, zijn er twee mogelijkheden. Ofwel schrijft de verzekeringsmakelaar het voertuig in via het internet, waarna u een kentekenbewijs ontvangt, ofwel stuurt u zelf het document terug naar de DIV en ontvangt u een inschrijvingsformulier.

Ik krijg meldingen van een aantal personen dat hun voertuig door iemand anders wordt ingeschreven, waardoor het voertuig niet meer op hun naam staat. Zij krijgen dan een melding van de DIV dat het voertuig dat zij op hun naam hadden ingeschreven, ondertussen is ingeschreven op de naam van iemand anders. Dat is voor een aantal mensen een onaangename verrassing, omdat zij helemaal niet op de hoogte waren.

Mijnheer de staatssecretaris, komen er klachten binnen bij de DIV met betrekking tot dat soort voorvallen? Hoeveel klachten krijgt de DIV daaromtrent? Zitten er hiaten in de inschrijvingsprocedure die dat soort misbruiken mogelijk maken? Gebeurt er een controle op de identiteit van de aanvrager? Moet die aantonen dat hij eigenaar is van het voertuig?

10.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer Wollants, ten eerste, de directie Inschrijving van Voertuigen heeft recent vastgesteld dat de meeste klachten omtrent de feiten die u hebt aangehaald, specifiek gaan over de inschrijving van doublettes in Frankrijk.

Het Belgisch kentekenbewijs wordt gestolen en gebruikt voor de inschrijving van een vervalst voertuig. Het betreft hier vijftien tot twintig dossiers per maand.

Andere klachten met betrekking tot het misbruik van de gegevens zijn verwaarloosbaar. Ze zijn echt heel gering. Meestal gaat het dan nog om misbruik van vertrouwen. De betrokkene wordt steeds aangeraden klacht neer te leggen bij de politie, waarna de inschrijvingssituatie vrij snel kan worden geregulariseerd.

Uw twee andere vragen sluiten nauw aan bij die van uw collega's. De inschrijving van een voertuig kan op twee manieren gebeuren. De aanvraag tot inschrijving kan worden toegestuurd aan de directie of kan online door een makelaar gebeuren via Web-DIV. Ik heb daarnet gezegd dat zowat driekwart van de inschrijvingen op die manier gebeurt.

In beide gevallen gebeurt de inschrijving op basis van een volledig ingevuld en ondertekend formulier met de titel "Aanvraag tot inschrijving van een voertuig".

Het formulier moet eveneens voorzien zijn van de vereiste attesten, vignetten en eventuele bijlagen. Voor een tweedehandsvoertuig betekent het dus dat het voertuig een tweehandskeuring ondergaan heeft in een keuringstation. Het attest hiervan wordt aangebracht op het aanvraagformulier. Daarop moet de aanvrager zijn gegevens invullen en vervolledigen met zijn handtekening.

Wanneer het aanvraagformulier toegestuurd wordt aan de DIV voor inschrijving, dan zal de DIV nakijken of de persoonsgegevens vermeld op het formulier, overeenstemmen met de gegevens die opgenomen zijn in het nationaal rijksregister. Is dat niet het geval, dan wordt de inschrijving geweigerd en zal het formulier teruggestuurd worden naar de aanvrager. Stemmen de gegevens wel overeen, dan wordt het voertuig in kwestie ingeschreven en wordt de kentekenplaat of het kentekenbewijs via bpost opgestuurd naar het titularisadres.

Wanneer de inschrijving via Web-DIV gedaan wordt, gebeurt er automatisch een controle van de gegevens die de Web-DIV-gebruiker inbrengt, met de gegevens opgenomen in het nationaal rijksregister. Stemmen de gegevens niet overeen, dan wordt ook hier de inschrijving geweigerd. Ook de inschrijving via Web-DIV moet gebeuren op basis van een correct ingevuld en ondertekend aanvraagformulier. Bij de inschrijving via Web-DIV kan de aanvrager ingeval van toekenning van een nieuwe kentekenplaat wel een ander leveringsadres kiezen voor de aflevering van de kentekenplaat en het kentekenbewijs.

De aanvrager van de inschrijving van een voertuig hoeft niet te kunnen aantonen dat hij effectief de eigenaar van dat voertuig is, aangezien het niet de eigenaar van het voertuig hoeft te zijn die het voertuig inschrijft.

Het kentekenbewijs draagt immers, bij koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, de verplichte vermelding dat de te naam gestelde van het kentekenbewijs niet door middel van het kentekenbewijs wordt aangeduid als zijnde de eigenaar van het voertuig.

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

Ik zal in ieder geval nakijken welke gevallen mij gemeld zijn, zodat bekeken kan worden of in die gevallen de procedure effectief gevolgd is. Zoals ik uit uw uitleg kan begrijpen, moet men al over bijzonder veel correcte gegevens beschikken om het effectief te kunnen doen. Dat lijkt mij heel onwaarschijnlijk, maar ik zal het verder nakijken.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het uitblijven van uitvoeringsbesluiten ten gevolge van het uitblijven van een regering met volheid van bevoegdheid" (nr. 3086)

11 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'absence d'arrêtés d'exécution à la suite de l'absence d'un gouvernement bénéficiant de la plénitude de compétences" (n° 3086)

11.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, in het tijdschrift Lokaal van 16 november 2010 heeft de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten haar beklag gedaan omdat er nog geen uitvoeringsbesluiten zijn omtrent de wet van 10 januari 2010 tot wijziging van de wet van 7 mei 1999 op de kansspelen.

De staatssecretaris is niet meteen bevoegd voor de problematiek van de kansspelen. Het artikel van 16 november 2010 vermeldt ook dat er op dat moment meer dan 60 koninklijke besluiten wachten op een regering met volheid van bevoegdheid om deze in werking te laten treden. Ik vermoed dat het koninklijk besluit omtrent de tarifiering in de luchthaven van Zaventem niet op die stapel is beland.

Zijn er binnen uw bevoegdheidsdomeinen koninklijke besluiten die wachten op een regering met volheid van bevoegdheid?

11.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, aangaande het uitblijven van uitvoeringsbesluiten ten gevolge van het uitblijven van een regering met volheid van bevoegdheden, kan ik het volgende zeggen.

De regering belast met de afhandeling van de lopende zaken, is een grondwettelijke gewoonte die de bevoegdheid van de regering in haar uitvoerende taken beperkt. Rechtsleer en rechtsspraak hebben de lopende zaken aan de hand van een aantal criteria nader omschreven. Dezelfde criteria zijn opgenomen in de traditionele rondzendbrieven betreffende de lopende zaken bij het begin van een periode van lopende zaken.

Er worden drie categorieën van handelingen onderscheiden.

Ten eerste, zaken van dagelijks beheer. Die kunnen steeds afgehandeld worden.

Ten tweede, belangrijke handelingen die het dagelijks beheer overschrijden. Maatregelen kunnen genomen worden in de mate dat zij geen nieuw initiatief vereisen van de regering. Zij moeten een normale afwikkeling vormen van beleidskeuzes die reeds vóór de periode van lopende zaken werden genomen.

Ten derde, de dringende zaken die geen uitstel dulden omdat anders de fundamentele belangen van de natie geschaad kunnen worden. Ook hier mag een regering in lopende zaken optreden.

Binnen dat raam moet de regering in zijn opdrachten als uitvoerende macht telkens afwegen of een maatregel effectief kan worden genomen. Dat vraagt een onderzoek, geval per geval, rekening houdend met die omstandigheden en de noodzaak om de maatregel te nemen. Enkel uitvoeringsbesluiten die deze toets doorstaan, worden uitgevaardigd.

Mijnheer Veys, tot daar gaat mijn antwoord op uw principiële vraag.

11.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb het geluk dat enkele van mijn collega's in andere commissies al een gelijkaardige vraag hebben gesteld. Zij hebben een identiek antwoord mogen ontvangen. Op dat vlak is de federale regering blijkbaar toch nog unisono.

Ik ga er dan ook van uit dat er geen koninklijke besluiten meer tussen de stapel liggen te wachten of onder het stof liggen. Ik hoop in ieder geval dat dit niet het beleid aantast van deze regering in lopende zaken.

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, u ziet dat zelfs een regering in lopende zaken een en ondeelbaar is.

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

12 Samengevoegde vragen van

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "illegale lozingen, luchttoezicht en de communicatiestrategie van de staatssecretaris" (nr. 3097)
- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de bestraffing van illegale lozingen in de Noordzee" (nr. 3194)

12 Questions jointes de

- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les déversements illégaux, la surveillance aérienne et la stratégie de communication du secrétaire d'État à ce sujet" (n° 3097)
- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la répression des déversements illégaux en mer du Nord" (n° 3194)

12.01 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, op 17 januari heb ik u een schriftelijke vraag gesteld met betrekking tot het luchttoezicht aangaande de olielozingen op de Noordzee. Een antwoord daarop heb ik nog niet zien passeren, tenzij dan het antwoord dat ik in De Zondag heb mogen lezen op 27 februari. Daarin werden de vragen van mijn schriftelijke vraag exact beantwoord.

Wat de cijfers zelf betreft, moet ik toch vaststellen dat die aanzetten tot nadenken. Slechts 5 tot 6 % van de lozingen werd geverbaliseerd, maar dit wil natuurlijk niet zeggen dat het verbaliseren van schepen ook effectief het bestraffen betekent van die schepen. Ik denk bijvoorbeeld aan de Undine die in 2001 een proces-verbaal kreeg, maar eind 2008 werd vrijgesproken.

Mijn vragen zijn de volgende. Kunt u misschien uw communicatiestrategie verduidelijken, want anders kunnen wij misschien beter alles in mondelinge vragen gieten? U heeft dat liever? Voor mij is dat is goed. Kunt u toelichten hoeveel van de geverbaliseerde schepen effectief een veroordeling opliepen? Hoeveel procent van de lozingen hebben op die manier aanleiding gegeven tot een effectieve bestraffing?

U werkt nu al samen met EMSA om via satellieten de pakkans te verhogen. Hoelang gebeurt dit al? Ziet u een effect op het aantal geverbaliseerde lozingen ten aanzien van het aantal vastgestelde lozingen?

In het wetsontwerp diverse bepalingen, dat wij enige tijd geleden hebben behandeld, werd in extra inspecties voorzien. Welke andere mogelijkheden ziet u om de pakkans op dit vlak te vergroten?

Tot slot, de verplichting om een oliejournaal bij te houden, bestaat ondertussen al vele jaren. In welke mate wordt hierop doorgedreven controle uitgevoerd? Hoeveel verbaliseringen vonden er vorig jaar plaats op basis van een niet of onvolledig ingevuld oliejournaal?

12.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, ik verwees al naar onze communicatieve staatssecretaris. Ook op zondag is hij actief. In De Zondag van 27 februari konden wij vernemen dat op het vlak van de bestraffing van illegale lozingen in de Noordzee de pakkans voor daders eerder klein blijkt ondanks de 155 uren vliegpatrouilles per jaar. De verhouding tussen waargenomen verontreinigingen op zee en opgemaakte processen tegen vermoedelijke daders ligt tussen de 5 en 6 %. In de periode van 2006 tot 2010 werd slechts acht keer een schip op heterdaad betrapt bij het illegaal lozen van olie of een andere schadelijke stof in zee. Sinds 1991 – het jaar waarin er begonnen werd met regelmatige toezichtvluchten boven het Belgische zeegebied – werden in totaal 40 processen-verbaal opgemaakt. In het merendeel van de gevallen van scheepslozingen is er immers geen schip meer in de buurt en vinden de controleurs slechts

een vlek zonder spoor van de dader.

In de periode van 1991 tot 2010 werden 650 illegale verontreinigingen en 85 andere verdachte sporen opgemerkt. Ik citeer de staatssecretaris: "Omwille van de lage pakkans worden dergelijke milieudelicten steeds strenger bestraft met hogere boetes. Recent waren er zelfs boetes van meerdere honderdduizenden euro's". Om de pakkans te verhogen maken de Belgische autoriteiten ook gebruik van toezicht door middel van satellieten. Dit gebeurt in samenwerking met EMSA, het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Scheepvaart, dat satellietbeelden aankoopt en gratis ter beschikking stelt van de Europese lidstaten.

Gelet op die geringe pakkans en de 5 à 6 % van de vermoedelijke daders die voor de rechter moeten verschijnen, ben ik toch van oordeel dat het een problematiek is die op dat moment onvoldoende wordt aangepakt. Ik had graag vernomen of dat aan het beleid ligt dan wel of het gewoon onmogelijk is door de context waarbinnen het lozen gebeurt, zeker als het 's nachts gebeurt. Ik begrijp ook wel dat er niet continu over zee kan worden gevlogen.

Mijnheer de staatssecretaris, bent u van oordeel dat op dit moment de maatregelen die gelden voldoende zijn om de problematiek aan te pakken? Bent u van oordeel dat er bijkomende maatregelen moeten worden genomen? Zo ja, welke?

12.03 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Wollants, de problematiek van de verontreiniging van de Noordzee door schepen is een frequent weerkerende bron van communicatie sedert mijn aantreden als staatssecretaris bevoegd voor de wetgeving op het marien milieu, op 30 december 2008.

Naast het in uw vraag geciteerde artikel in De Zondag van 27 februari 2011 verwijs ik bijvoorbeeld ook naar *Het Nieuwsblad* van 21 en 22 juni 2009, *Het Laatste Nieuws* van 22 juni 2009, *Het Nieuwsblad* van 21 augustus 2009, *Het Laatste Nieuws* van 21 augustus 2009, *Het Nieuwsblad* van 20 en 21 september 2009, *De Morgen* van 25 november 2009, *Het Laatste Nieuws* van 25 november 2009, *Het Laatste Nieuws* van 5 juni 2010, *Het Laatste Nieuws* van 29 november 2010 en *Het Laatste Nieuws* van 28 februari 2011.

Ik citeer de al dan niet daarmee samenhangende Belgaberichten van onder meer 21 juni 2009, 15 juli 2009, 25 juli 2009, 8 augustus 2009, 20 september 2009 en 24 november 2009. Er werden ook verschillende audioreportages en audiovisuele reportages aan de problematiek gewijd, met name op VTM, RTL-TVI, Focus/WTV, Radio 2 en Q-music. De bibliotheek van het Parlement en wellicht ook de documentalist van uw fractie zullen u al die mededelingen, en ongetwijfeld nog meer, kunnen bezorgen, want dat is maar een gedeelte van de informatie die daarover verschenen is.

Dergelijke mededelingen komen tot stand naar aanleiding van actieve vraagstelling door journalisten, publieke evenementen op de Noordzee en in het kustgebied en uiteraard ook door politieke activiteiten, zoals de bespreking van mijn beleidsnota in de Kamer, mondelinge en schriftelijke vragen van parlementsleden, werkbezoeken aan pollutiebestrijdingsmateriaal met collega-politici, enzovoort.

Op uw wellicht ironisch bedoelde vraag of mijn communicatie over verontreiniging door schepen al dan niet toeval was, kan ik dus antwoorden dat dit geen toeval was, mijnheer Wollants. Het maakt deel uit van een lange reeks beleidsdaden en mededelingen in de pers. Ik wijs er u ook op dat omtrent die problematiek parallel werd gecommuniceerd door de minister van Landsverdediging, voor het luchttoezicht door onbemande vliegtuigen, de minister van Binnenlandse Zaken, voor de pollutiebestrijding door de civiele bescherming, en de Programmatorische Overheidsdienst Wetenschapsbeleid, voor luchtwaarnemingen vanuit bemande vliegtuigen en satellieten.

Ik denk, ik hoop dat ik op deze manier voldoende heb aangetoond dat ikzelf samen met een hele groep personen een heel klein beetje met het onderwerp bezig ben geweest vooraleer u uw schriftelijke vraag van 17 januari 2011 hebt gesteld.

Alvorens in te gaan op uw vragen wens ik toch even uw bericht inzake de Undine te corrigeren. Het klopt dat het in 2001 geverbaliseerde vervuilingincident in 2008 tot een vrijspraak van de correctionele rechtbank van Brugge heeft geleid maar daartegen werd hoger beroep aangetekend.

In 2010 heeft het hof van beroep van Gent weliswaar de scheepseigenaar en de twee scheepslui vrijgesproken, maar de beheerder van het schip en de kapitein zijn dan wel veroordeeld. Tegen deze

veroordelingen is cassatieberoep aangetekend. Die uitspraak is nog altijd niet gevallen.

Met betrekking tot uw tweede punt kan ik u de volgende gegevens melden. Van de 40 processen-verbaal, opgemaakt in de periode 1991-2010, werden 16 dossiers door Belgische rechtbanken behandeld en 24 dossiers door autoriteiten in andere landen, hetzij de vlaggenstaat of kuststaat in de wateren waar de overtreding heeft plaatsgevonden.

In totaal 8 dossiers hebben tot een gekende, effectieve bestraffing aanleiding gegeven. Van de 32 overblijvende dossier zijn er 5 zonder gevolg gebleven en 27 zijn nog steeds lopend of met een onbekend resultaat.

Het feit dat het resultaat van een aantal dossiers onbekend is, betekent niet dat er geen bestraffing is geweest. Daarom bedraagt het percentage van de lozingen die aanleiding hebben gegeven tot een effectieve bestraffing ten opzichte van het aantal waargenomen lozingen voor de periode die in aanmerking werd genomen, 650 lozingen en 85 verdachte sporen, 1 tot 5 %, dus tussen de 8 en de 35 gevallen op een totaal van 650 tot 735 gevallen.

Het percentage van geverbaliseerde lozingen die tot een bestraffing aanleiding hebben gegeven bedraagt 20 tot 87,5 % tussen de 8 en de 35 gevallen op een totaal van 40.

Ik moet tevens uw aandacht erop vestigen dat de efficiëntie van de vervolging van de overtredders voor de rechtbanken sinds 2000 een verbetering toont. Dit is het resultaat van een aanpassing van onze nationale wetgeving om de werking van de vervolgingsprocedures te verbeteren.

Bovendien werd in het raam van OSPAR een netwerk van procureurs en onderzoekers opgericht, met als doel de samenwerking tussen gerechtelijke autoriteiten op regionaal en Europees vlak te promoten, het North Sea Network of Investigators and Prosecutors (NSN.) Mijn dienst, het Directoraat-Generaal Leefmilieu, de BMM en de betrokken parketmagistraten dragen actief bij aan dit netwerk.

Het werk van het NSN is essentieel, daar één van de obstakels voor een efficiënte vervolging van de overtredders de internationale dimensie van de dossiers is.

Bovendien mogen wij niet vergeten dat het toezicht op zeeverontreiniging eerst en vooral de voorkoming van olielozingen op zee als doel heeft. Het toezicht op zich heeft een ontradend effect, zelfs als niet alle vastgestelde inbreuken door het gerecht bestraft worden. Een bijzondere inspectie aan boord van de verdachte schepen wanneer zij in hun volgende haven van bestemming aankomen, wordt systematisch aangevraagd bij de bevoegde dienst van de havenstaat. Dit wordt als een last beschouwd door de kapitein en zijn bemanning, wegens het tijdverlies en de extra werklust die met deze inspecties gepaard gaan. Deze inspecties zorgen dus mee voor het afschrikkingeffect van het toezicht.

De cijfers van het luchttoezicht door de BMM tonen sinds 1991 een significante daling aan van zowel het aantal als het geschatte volume van de waargenomen vlekken. Deze trend is in de hele zone van de Noordzee en het Kanaal terug te vinden. Het is het resultaat van een intensieve samenwerking tussen alle autoriteiten die belast zijn met het luchttoezicht op de zeeverontreiniging in het raam van het Akkoord van Bonn, een regionaal akkoord dat de Noordzeelanden en Ierland verenigt om de zeegebieden te vrijwaren van verontreiniging door schepen.

Wat uw derde vraag betreft, kan ik u melden dat een satellietdetectiedienst, CleanSeaNet genaamd, gestart is in april 2007 en beheerd wordt door EMSA. Deze dienst speelt een ondersteunende rol bij de luchttoezichtactiviteiten van alle Europese kuststaten in de vorm van een early warning, telkens op een satellietbeeld een verdacht spoor gedetecteerd wordt. De betrokken kuststaat wordt door EMSA in near real time na de satellietpassage gewaarschuwd.

De satellietgegevens alleen zijn nochtans onvoldoende om te bewijzen dat het gedetecteerde spoor effectief een pollutie betreft. Daarom dient de satellietdetectie telkens door een vliegtuig of een ander platform met getrainde waarnemers te worden gecheckt. In 2010 werden 104 CleanSeaNet-satellietbeelden geanalyseerd die minstens een gedeelte van de Belgische zeegebieden dekten. Zes verdachte sporen werden door EMSA gesignaleerd. Daarvan werden er twee formeel bevestigd als pollutie met onbekende vervuiler. Van de vier andere was er niets meer te zien toen een controleplatform snel na de melding ter plaatse aankwam.

CleanSeaNet helpt de toezichtvliegtuigen van de deelnemende Europese kuststaten, waaronder ons land, sneller naar de plaats van de verdachte sporen te komen dan in het licht van hun routinematige patrouille. In die zin draagt CleanSeaNet ertoe bij om de kans te verhogen een vervuiler op heterdaad te betrappen. Gezien het zeer geringe aantal satellietdetecties in de Belgische zeegebieden hebben de agenten belast met het toezicht op zeeverontreiniging sinds 2007 nog niet de gelegenheid gehad om een proces-verbaal ten laste van een vervuiler op te stellen waarin satellietgegevens een element van bewijs vormen.

Omtrent de bestraffing van de illegale lozingen zal er een gedeeltelijke overlapping zijn met wat de heer Wollants heeft gezegd. Mijnheer Veys, het is een feit dat alleen een beperkt aantal schepen die illegaal op zee lozen betrapt worden en nog een beperkter aantal daarvan effectief door een rechtbank worden bestraft. Dit is te wijten aan de praktische moeilijkheid om controle op zee uit te voeren en het internationale karakter van de vervolgingsdossiers. Dat neemt niet weg dat de cijfers van de BMM duidelijk aantonen dat het systematische toezicht vanuit de lucht op zeeverontreiniging, gecombineerd met de steeds strengere internationale regelgeving betreffende de voorkoming van zeeverontreiniging van schepen heeft geleid tot een significante daling van zowel het aantal als het geschatte volume van waargenomen lozingen in Belgische zeegebieden.

Bovendien mogen wij niet vergeten dat het toezicht op zeeverontreiniging eerst en vooral de voorkoming van olielozingen op zee tot doel heeft. Het toezicht op zich heeft een ontradend effect, zelfs indien niet alle vastgestelde inbreuken door het gerecht worden bestraft.

Een bijzondere inspectie aan boord van de verdachte schepen wanneer zij in een volgende haven van bestemming aanmeren, wordt systematisch aangevraagd bij de bevoegde dienst van de havenstaat. Zoals ik daarnet al aan de heer Wollants heb gezegd, wordt dit door de kapitein en zijn bemanning als een last beschouwd wegens het tijdverlies en de extra werklast die deze inspecties met zich brengen. Deze inspecties zorgen dus mee voor het afschrikkingseffect van het toezicht.

Vanaf het begin, in 1991, van het Belgisch programma voor het toezicht vanuit de lucht op zeeverontreiniging hebben de agenten van de BMM, in overleg met parketmagistraten en andere bevoegde autoriteiten, continu gewerkt aan de verbetering van de procedures voor de vervolging van vervuilers door het Belgisch gerecht.

In 2004 werden daartoe zelfs referentiemagistraten Noordzee aangeduid door de toenmalige minister van Justitie, teneinde de expertise ter zake niet te laten verwateren. De bundeling van de expertise is intussen op een andere manier geregeld via parketsamenwerkingsverbanden.

Ook de regelgeving evolueerde mee met de opgedane expertise teneinde de vervolgingsprocedure te verbeteren. Bovendien werd in het kader van het OSPAR-verdrag een netwerk van procureurs en onderzoekers opgericht, zoals ik daarnet al heb uiteengezet.

Ten slotte, er is continu aandacht besteed aan de verbetering van de opsporing en de vervolging van de vervuilers op een kostenefficiënte manier die in verhouding blijft met de omvang en de implicaties van de dreiging van het milieu en de mens. Daardoor kunnen de overtreders steeds minder hiaten in de vervolgingsprocedure vinden en zullen zij steeds minder aan een bestraffing kunnen ontsnappen.

Tot daar mijn lang antwoord op deze vragen die een ingewikkelde materie betreffen.

12.04 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik ben ervan overtuigd dat u daaromtrent communicatief al heel wat hebt gedaan. Als ik eventjes tel, denk ik dat u daarover al meer hebt gecommuniceerd dan dat er schepen werden bestraft. In die zin hebt u zeker uw best gedaan.

Toch heb ik vragen bij de pakkans die u op deze manier realiseert. Persoonlijk meen ik dat u het afschrikeffect dat u haalt met 1 % tot 5 % veroordelingen een klein beetje overschat, zeker als het gespreid is over een bijzonder grote groep van schepen. Wij weten allemaal dat het om een massa schepen gaat. In die zin denk ik dat de Europese regelgeving rond de havenontvangstinstallaties een veel grotere rol heeft gespeeld. Het luchttoezicht lijkt mij slechts een heel klein deel daarvan te beslaan. Ook bij het voorstel dat u hebt gedaan inzake de satellietbeelden die u samen met EMSA doet heb ik vragen want uit de cijfers dienaangaande blijken er quasi geen veroordelingen te zijn. Er zijn maar twee beelden bevestigd en zelfs die hebben niet tot een veroordeling geleid.

Misschien verdronken zij in de stapel data die u gaf, maar hebt u cijfers omtrent het aantal vaststellingen van overtredingen die er op het oliejournaal zijn geweest? Hoewel men niet kan vaststellen op welk moment een schip heeft geloosd – het verbinden van een lozing aan een welbepaald schip is precies de moeilijkheid omdat de lozing op dat moment al verdwenen is – kan men in een correct ingevuld oliejournaal wel terugvinden waar er effectief olie is verdwenen. Op basis daarvan kan men wel verbaliseren. Dat is veel eenvoudiger te realiseren omdat het in de havens rechtstreeks kan gebeuren.

Men kan op korte termijn veel meer schepen controleren en dat zal een veel grotere impact hebben dan die paar honderd vliegers waar men eventueel 1 % van de schepen die effectief hebben geloosd, een boete zou kunnen geven. Kunt u mij een aanvullend antwoord geven in dat verband?

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

U gaf zelf blijk van uw communicatievaardigheden. Het is dan ook een understatement als ik het heb over een communicatieve staatssecretaris. Het is evenwel de vraag of de boosdoeners die in de stuurcabine van de boten zitten, de kranten hebben gelezen. Het afschrik-effect zal bij hen wellicht niet zo groot zijn.

Ik neem iets meer genoegen met het antwoord in verband met de maatregelen die in het verleden reeds werden genomen. Aansluitend bij de vorige interventie moet ik wel zeggen dat de resultaten een beetje op zich laten wachten. Ik heb alle begrip voor de complexe problematiek en de moeilijkheid om de daders te vatten, maar ik hoop dat een aantal elementen die u in uw antwoord hebt opgesomd, in de toekomst wel vruchten zal afwerpen.

De **voorzitter**: Wij gaan over tot de volgende vraag, die ook samengevoegd is.

12.06 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik heb nog een aanvullende vraag gesteld, met name of er controles zijn op de oliejournaals en of daar vaststellingen van zijn. Dat staat overigens specifiek in mijn vraag.

12.07 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Daartoe moet ik mijn administratie ondervragen. Ik ken het dossier immers niet uit het hoofd.

12.08 Bert Wollants (N-VA): Uiteraard niet, maar dit was wel opgenomen in mijn vraag. Vandaar dat ik een antwoord verwachtte.

12.09 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik zal het nog eens vragen.

De **voorzitter**: Mijnheer Wollants, het antwoord zal u worden overgezonden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Collega's, ik stel voor dat wij, om diverse redenen, tot 17 uur voortwerken. Aldus weten de leden die daarna nog vragen hebben, waar zij aan toe zijn.

13 Samengevoegde vragen van

- de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de wet houdende het exploitatiekader van de luchthaven van Brussel-Nationaal" (nr. 3130)

- mevrouw Myriam Delacroix-Rolin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de uitvoering van het luchthavenakkoord van februari 2010" (nr. 3461)

13 Questions jointes de

- M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la loi instaurant le cadre d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 3130)

- Mme Myriam Delacroix-Rolin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'exécution de l'accord aéroportuaire de février 2010" (n° 3461)

13.01 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb over het exploitatiekader van de luchthaven van Zaventem reeds eerder vragen gesteld. Op dat moment hebt u mij geantwoord dat de adviezen van de Gewesten binnen waren en bestudeerd werden omdat deze naar

Belgocontrol moesten voor advisering. Men moest immers nagaan of het mogelijk was om wat er werd gevraagd ook uit te voeren.

Ik verneem dat u ondertussen ook dat advies hebt ontvangen en dat er simulaties zouden zijn gebeurd van de voorgestelde routes. Het gerucht doet de ronde dat daaruit blijkt dat er bijvoorbeeld op de bocht naar links, wanneer er wordt gesproken over de twee afdraaihoogtes op 1 700 voet en 2 200 voet, een probleem zou zijn en dat het eigenlijk geen optie meer is, omdat dit de veiligheid in het gedrang zou brengen.

Zoals u weet willen wij graag dat het luchthavenakkoord er komt en effectief in de praktijk wordt gebracht, omdat heel wat mensen daarop reeds lang zit te wachten en het toch de bedoeling is een stabiel juridisch kader uit te werken voor de volgende jaren.

Is de evaluatie van de adviezen reeds afgerond? Wat zijn de belangrijkste conclusies?

Kunt u effectief bevestigen dat de twee afdraaihoogtes op de bocht naar links niet meer mogelijk zijn?

Wil dat zeggen dat het evenwicht dat u trachtte te bereiken in het globale pakket er niet meer is? Op welke manier moeten wij daarmee dan verder omgaan?

Tot welke verandering heeft het voorstel geleid? Welke traject moet dit dossier nog afleggen?

13.02 Myriam Delacroix-Rolin (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je me permets de vous interroger sur le suivi de l'accord de gouvernement du 26 février 2010 en matière d'organisation des vols autour de l'aéroport fédéral de Bruxelles-National. Deux grands problèmes subsistent depuis plus d'un an: les normes de vent et les routes de décollage à emprunter par les avions.

Les normes de vent étaient clairement définies dans le texte de l'accord à 7 nœuds, uniquement sur les pistes préférentielles 20 et 25 avec une définition des rafales mais en mettant fin aux anticipations de six heures dans les changements de piste et ne prenant plus en compte les prévisions ou autres estimations météorologiques peu fiables.

Vous avez personnellement induit en erreur Belgocontrol en donnant comme instructions 5 nœuds comme norme de référence pour le vent avec une tolérance de 2 nœuds alors que l'accord de gouvernement mentionnait 7 nœuds, ni trois plus quatre, ni quatre plus trois, ni cinq plus deux. De ce fait, on a pu ressentir autour de Bruxelles les conséquences d'une utilisation accrue de la piste 02 alors que cette piste est la plus courte et la moins bien équipée. Il convient donc de corriger le tir et de rappeler à Belgocontrol qu'on ne change pas de piste tant que les composantes de vent arrière sur les pistes principales n'ont pas atteint la norme de 7 nœuds.

Par ailleurs, rien n'avance au sujet de l'utilisation des nouvelles routes de décollage: pas de transfert de la route Chabert vers la route du canal, pas de nouvelle route du ring qui se trouve réellement au-dessus du ring et encore moins de correction des routes de décollage 20 vers l'est, sans parler du virage à gauche au-dessus de Bruxelles, dont l'altitude de prise de virage semble calée à cause d'une utilisation de l'espace aérien militaire.

Monsieur le secrétaire d'État, je voudrais donc connaître les raisons pour lesquelles ce dossier n'a plus du tout avancé depuis le 26 février 2010. Je vous remercie de vos précisions.

13.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, eerst laat ik opmerken dat het overleg omtrent de vliegroutes geen impact heeft op de procedures om wijzigingen van deze routes tot stand te brengen.

Ik kan ook signaleren, mijnheer Wollants, dat het voorontwerp van wet, dat werd uitgewerkt, nog volgende etappes moet doorlopen. Er moet nog een tweede lezing volgen in de Ministerraad. Nadien moet het in het Parlement worden ingediend en daarna volgt de koninklijke bekrachtiging, de afkondiging en de publicatie in het Belgisch Staatsblad.

Madame Delacroix, en ce qui concerne l'avancement de l'exécution de l'accord aéroportuaire de février 2010, je vous signale que, malgré la chute du gouvernement, l'exécution de cet accord suit son cours. Différentes sessions de travail ont eu lieu entre Belgocontrol et mon cabinet au cours des mois de mars,

avril, juin, juillet et août 2010.

Ces sessions de travail ont permis un échange de vues au cours des réunions IKW (inter-cabinets) tenues en août et en décembre 2010. C'est à la suite de ces réunions que j'ai demandé à Belgocontrol de signaler, pour chaque route qui faisait partie de l'accord de février 2010, des problèmes éventuels, de donner une motivation détaillée si certaines routes de vol n'étaient pas possibles, de formuler des routes de vol alternatives et de les concrétiser sur une carte.

La prochaine étape sera un nouvel échange de vues en IKW, qui aura lieu, je l'espère, au cours de ce mois-ci

13.04 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, aangezien u niet ontkent dat er een probleem is op die twee afdraaihoogtes, veronderstel ik dat er wel een probleem is. Iets anders hebt u mij namelijk niet geantwoord. U hebt mij geantwoord hoe een wetsontwerp de procedure doorloopt, wat ik zelf ook probleemloos had kunnen uitvissen.

Ik stel dus vast dat er op dit moment eigenlijk geen akkoord meer is over die routes en over het baangebruik. Immers, als u geen antwoord wil geven op dat soort van vragen, dan kan ik alleen maar vaststellen dat er een ander probleem is, waarvan ik veronderstel dat het zich dat binnen de regering manifesteert.

Wij zullen dus enkele maanden de tijd nemen en u daarna de vraag opnieuw stellen. Vroeg of laat zult u met deze zaak naar buiten moeten komen. Vroeg of laat moet bevestigd worden wat er al dan niet mogelijk is met betrekking tot de routes, zowel inzake de routes die zijn geadviseerd door het Vlaams Gewest qua aanpassingen, als inzake de routes die in het oorspronkelijk ontwerp zaten en die, naar ik verneem, niet mogelijk zouden zijn omwille van de veiligheid. Wij zullen u die vraag dus opnieuw stellen.

13.05 Myriam Delacroix-Rolin (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, nous allons continuer à vous poser des questions jusqu'au moment où l'accord du gouvernement du 26 février 2010 sera mis en application car les conséquences sur la santé des habitants sont importantes.

J'espère être tenue au courant des motivations détaillées si des changements de route sont décidés.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de 'oldtimer'-problematiek" (nr. 3154)

14 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le problème des véhicules historiques" (n° 3154)

14.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag is een vervolgvraag op een vraag van toch alweer oktober 2008. Ze gaat over de keuring van oldtimers. Gezien het tijdsverloop van de commissie zal ik vrij snel over mijn vraag gaan.

Het gaat over de specifieke keuring waarop eigenaars van oldtimers een beroep kunnen doen en over de specifieke nummerplaat, de zogenaamde O-nummerplaat.

Tijdens mijn vraag in oktober 2008 heb ik naar een aantal soepelere bepalingen voor dergelijke voertuigen uit het buitenland verwezen. U antwoordde toen dat voorzichtig met een versoepeling moet worden omgesprongen, omdat het moeilijk is om na te gaan of een oldtimer occasioneel dan wel intensief wordt gebruikt. U kondigde toen ook aan dat u bereid was uw administratie te laten onderzoeken of en hoe het gebruik van oldtimers in andere landen was geregeld. Aan de hand van *best practices* zou u een oplossing uitwerken.

Mijnheer de staatssecretaris, aan voornoemd engagement wil ik u mits een aantal vragen nog even herinneren.

Ten eerste, heeft het onderzoek ondertussen al tot bevindingen geleid? Zo ja, tot welke bevindingen heeft het geleid?

Ten tweede, werkt uw administratie inderdaad aan een alternatieve regeling? Welke richting zal ze uitgaan? Worden er aanpassingen aan de keuringseisen gepland? Worden er aanpassingen gepland aan de beperkingen die momenteel voor wagens met een O-nummerplaat gelden? Houdt ze oplossingen in die aan de PVG-problematiek tegemoetkomen?

Ten derde, zijn er meer specifiek ten aanzien van ceremoniewagens bepaalde versoepelingen opgenomen? Zulks kan bijvoorbeeld door de keuring van tweemaal naar eenmaal per jaar terug te brengen.

Tot slot, wat is de toekomstige timing van de werkzaamheden? Zijn er nog overlegmomenten gepland? Tegen wanneer kan een en ander zijn gefinaliseerd? Wat kan in lopende zaken al dan niet nog met het dossier gebeuren?

14.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, mijn administratie heeft in samenwerking met de Belgische Federatie voor Oude Voertuigen informatie verzameld over de manier waarop het gebruik en de technische keuring van oldtimers in andere landen is geregeld.

Uit de verzamelde informatie valt af te leiden dat op het vlak van de toepassing van de reglementering ter zake een grote verscheidenheid tussen de landen bestaat. De variatie in de ons omringende landen kan als volgt worden samengevat.

De periodiciteit van de technische keuring gaat van een jaarlijkse keuring tot een vrijstelling van keuring voor de oudste voertuigen. Voor Luxemburg is dat voor voertuigen tot bouwjaar 1950 en voor Nederland voor voertuigen tot bouwjaar 1960.

Het merendeel hanteert een keuring om de twee jaar voor de niet-vrijgestelde voertuigen.

Wat de beperkingen betreft, er is geen gebruiksbeperking behalve voor de vrijgestelde voertuigen in Duitsland.

Wat de wijze van keuring betreft kan worden gesteld dat de oldtimers worden gekeurd in de ons omringende landen zoals een modern voertuig maar wel volgens de wetgeving van destijds.

Wat het gelijkvormigheidsattest betreft, dit is niet van toepassing in de ons omringende landen.

Wat wijzigingen aan het voertuig betreft is er geen rode draad. De algemene tendens is wel dat ze aanvaard worden wanneer de veiligheid niet in het gedrang komt.

Wat uw tweede vraag betreft kan ik zeggen dat er wordt bekeken in welke richting de huidige Belgische wetgeving kan worden geoptimaliseerd. Dit behelst zowel de gebruiksbeperkingen, de keuringseisen als de verbouwingen en de PVG-problematiek.

Wat uw derde vraag betreft moet er een onderscheid worden gemaakt tussen de oldtimers die als hobby worden gebruikt en deze die gebruikt worden als dagelijks voertuig of voor commercieel gebruik. Het is mogelijk om de regelgeving voor het gebruik en de technische keuring van oldtimers voor hobbydoeleinden te versoepelen zonder negatieve impact op de veiligheid voor deze occasioneel gebruikte voertuigen. Voor oude voertuigen die aangewend worden als dagelijks voertuig verdient het aanbeveling om de huidige technische keuring te behouden.

Ceremoniewagens vallen onder het regime van bezoldigd personenvervoer, wat een zesmaandelijks keuring impliceert.

Wat de vierde vraag betreft kan ik zeggen dat de verenigingen van oldtimers zich reeds positief geuit hebben over het concept van het lopende voorstel. Om echter een goed wetgevend kader te bieden dienen er nog een aantal diepgaande en belangrijke punten in overweging te worden genomen, alsook een afstemming met de erkende keuringsinstellingen. Dat is nog niet afgerond. Een aanpassing van het lopende voorstel behoort zeker tot de mogelijkheden.

14.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord.

Ik denk dat het de moeite zal lonen om het nog eens na te lezen want het overzicht van de buurlanden leek

mij wel interessant. Wat meer informatie daarover is misschien ook nog ergens terug te vinden als er een verslag van dat onderzoek bestaat.

Ik heb nog een kleine bemerking. Met betrekking tot de tweede vraag begrijp ik dat men dit momenteel nog aan het uitwerken is en wij daarop nog niet kunnen vooruitlopen. Met betrekking tot de derde vraag en het onderscheid met de ceremoniewagens. Ik begrijp natuurlijk dat men een onderscheid moet maken tussen wagens van verzamelaars, die occasioneel met hun oldtimer eens een ritje maken, en oldtimers die dagelijks worden gebruikt.

Bij de ceremoniewagens waarvan hier sprake is, gaat het dikwijls over oldtimers die op zaterdag eens worden gebruikt om een huwelijk te verzorgen. Of dit dan echt dagelijks of commercieel gebruik is, is onduidelijk. Soms zal dit wel het geval zijn en soms niet. Ik begrijp dat het heel moeilijk en gevoelig is, maar ik vrees dat met een striktere reglementering een aantal van die wagens in de toekomst niet meer zal kunnen worden gebruikt voor dergelijke doeleinden. Ik begrijp de moeilijkheid, maar misschien kan ter zake nog eens een en ander naast mekaar worden gelegd.

Ik dank u in elk geval voor het engagement en voor het goede overleg met de vereniging van oldtimergebruikers.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de controle op de inlevering van het rijbewijs wegens medische ongeschiktheid" (nr. 3195)

15 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le contrôle de la restitution du permis de conduire pour cause d'inaptitude médicale" (n° 3195)

15.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de problematiek in verband met de medische ongeschiktheid kwam mij ter ore na een uitzending op Radio 1 waarin daaraan aandacht werd besteed.

Wie door zijn dokter rijongeschikt wordt verklaard, moet zelf het initiatief om zijn rijbewijs in te leveren. Daarop kan echter geen strikte controle gebeuren omdat de arts die gegevens niet mag doorgeven aan de overheid.

Daarom wil het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid dat er een systeem van keurende artsen komt die niet gebonden zijn aan het beroepsgeheim. Ik citeer Werner De Dobbeleer van het BIVV: "Het is niet dat wij het hele medische dossier willen kunnen inkijken, maar wel de beslissing voor rijongeschiktheid."

Hij stelt verder dat de gegevens wel ergens centraal zouden moeten worden opgeslagen zodat de politie bij een controle weet welke bestuurder geschikt is om te rijden en wie dat niet is omwille van een ziekte of een bepaalde handicap.

Samen met CARA, het Centrum voor Rijgeschiktheid en voertuigAanpassing, beschikt het BIVV over deze cijfers wat betreft de controles op rijgeschiktheid.

Het centrum test jaarlijks ongeveer 5 000 automobilisten die doorverwezen zijn door een arts. Een klein percentage wordt ongeschikt bevonden om nog een auto te besturen. Dat komt omdat de meesten de procedure niet volledig doorlopen en dus geen eindoordeel krijgen.

De Dobbeleer van het BIVV spreekt over een feitelijke straffeloosheid van mensen die rijongeschikt zijn verklaard.

Mensen die rijongeschikt zijn en een ongeval veroorzaken, plegen een zware overtreding maar, zo nuanceert het BIVV, als de bestuurder het niet zelf heeft gemeld aan de gemeente, heeft hij nog altijd een geldig rijbewijs. Vaak is er daarop geen controle. Enkel wanneer een arts wordt gehoord bij een eventuele gerechtelijke procedure kan de inbreuk worden vastgesteld.

Mijnheer de staatssecretaris, bent u van oordeel dat de huidige regelgeving waarbij wie door zijn dokter

ongeschikt wordt verklaard, zelf het initiatief moet nemen om zijn rijbewijs in te leveren en waarbij geen strikte controle kan gebeuren omdat de arts de gegevens niet mag doorgeven aan de overheid, voldoende garandeert dat het rijbewijs effectief wordt ingeleverd en dat voldoende mogelijkheid tot controle op de effectieve inlevering is? Indien ja, waarom? Indien niet, waarom niet? Welke maatregelen werden genomen?

Hebt u recente cijfers over het jaarlijkse aantal personen dat zijn rijbewijs moet inleveren wegens rijongeschiktheid op medische grond?

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, cijfergegevens moeten schriftelijk worden opgevraagd. Ik wil niet te streng zijn, maar om zoveel cijfers vragen moet via een schriftelijke vraag.

15.02 Tanguy Veys (VB): De staatssecretaris mag mij die cijfers spontaan schriftelijk bezorgen, zoniet zal ik daaromtrent een aanvullende schriftelijke vraag stellen.

Op basis van recente cijfers had ik graag vernomen wat de belangrijkste conclusies daaromtrent zijn? Heeft dit een invloed op uw beleid?

Bent u van oordeel dat er een systeem van keurende artsen moet komen die niet gebonden zijn aan het beroepsgeheim waardoor de overheid door middel van een centraal register beslissingen voor rijgeschiktheid kan raadplegen. Zo ja, waarom? Zo neen, waarom niet? Welke maatregelen werden genomen?

15.03 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, eerst en vooral moet ik de uitspraken van het BIVV relativiseren over het groot aantal personen dat medisch niet geschikt is en toch met de auto rijdt.

De meeste personen die van hun behandelende of keurende arts te horen krijgen dat zij om medische redenen definitief of voor een bepaalde tijd niet meer mogen rijden, leveren inderdaad hun rijbewijs niet in. Er wordt vastgesteld dat zij daadwerkelijk ook niet meer met de auto rijden.

Bovendien is het ook niet zo dat wij niet over een korps van keurende artsen zouden beschikken. Voor de professionele chauffeurs van de categorieën C en D bestaat er reeds een vijfjaarlijks medisch onderzoek door keurende artsen met doorverwijzing naar het CARA in het geval van een functiestoornis.

Voor de chauffeurs van de categorieën A en B geldt de verplichting dat wanneer hun behandelende arts een functiestoornis vaststelt, zij eveneens een onderzoek bij het CARA moeten ondergaan dat de rijgeschiktheid en de aanpassing van het voertuig bepaalt en eventuele beperkingen met betrekking tot het rijden kan opleggen.

Het artikel 24 van de wegverkeerswet is formeel over de verplichtingen van elke houder van een rijbewijs. Wanneer men niet meer aan de medische criteria inzake de rijgeschiktheid voldoet, moet men zijn rijbewijs inleveren in de gemeente of moet men op voorschrift van de behandelende of keurende arts de voorwaarden waaronder men wel nog mag rijden door de gemeente op het rijbewijs laten aanbrengen.

Een voertuig besturen terwijl men niet meer aan de medische criteria voldoet, wordt zwaar bestraft met een geldboete van 1 100 tot 11 000 euro en een verval van het recht tot sturen tot vijf jaar.

Zoals ik reeds heb gezegd, is de meest voorkomende praktijk dat degene die niet meer voldoet aan de medische criteria ook niet meer met de auto rijdt. Als men nog met de auto wil rijden, moet men wel degelijk naar de behandelende dokter gaan, of wanneer het om een functiestoornis gaat, naar het CARA.

Artikel 46, § 1, van het koninklijk besluit betreffende het rijbewijs verplicht zowel de behandelende als de onderzoekende arts de houder van een rijbewijs te informeren over de verplichting zijn rijbewijs in te leveren of te laten kanttekenen.

Wanneer de houder van een rijbewijs het inlevert of laat kanttekenen, wordt zulks wel degelijk in het centraal bestand van de rijbewijzen opgenomen. Bij een controle kan de politie dit centraal bestand controleren.

Wanneer de houder van een rijbewijs nalaat bij de dokter te gaan of wanneer hij de informatie van de dokter niet in acht neemt en hij zijn rijbewijs niet inlevert of niet laat kanttekenen, is het voor de politie inderdaad

onmogelijk een en ander te controleren.

Aangezien de resultaten van het onderzoek op de medische rijgeschiktheid door de geneesheren niet aan de overheid worden medegedeeld, kennen wij niet het aantal personen dat op medische gronden zijn rijbewijs moet inleveren. Voor een aantal aandoeningen worden bestuurders voor een beperkte periode rijgeschikt verklaard, waarna voormelde periode kan worden verlengd. Op basis van het voorgaande worden ongeveer 7 000 rijbewijzen jaarlijks om medische redenen hernieuwd.

Inzake de definitieve rijongeschiktheid beschikken wij al evenmin over betrouwbare cijfers, aangezien de meeste personen hun rijbewijs niet inleveren en gewoon niet meer rijden. In het centraal bestand van de rijbewijzen zijn er jaarlijks 150 tot 200 personen die wegens medische redenen hun rijbewijs inleveren. Van de 5 000 personen die door het CARA worden onderzocht, zijn jaarlijks 250 tot 300 personen niet langer rijgeschikt.

De vraag rijst inderdaad of de behandelende of onderzoekende geneesheer niet moet worden verplicht het resultaat van de medische rijgeschiktheid rechtstreeks aan het centraal bestand van de rijbewijzen mee te delen. Zulks zou inderdaad een controle op de bestuurder van een voertuig mogelijk maken, zonder aan de medische criteria te voldoen.

In het licht van de oprichting van de Kruispuntbank Rijbewijzen wordt in de mogelijkheid voorzien dat de resultaten van het medische rijgeschiktheidsonderzoek via het zogenaamde eHealth-platform rechtstreeks aan de kruispuntbank wordt medegedeeld. Over de kwestie is momenteel overleg aan de gang. Het spreekt voor zich dat ter zake rekening zal worden gehouden met de regels die op het medisch beroepsgeheim en op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer betrekking hebben.

Mijnheer Veys, daarmee rond ik mijn antwoord op uw vragen af.

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

Ook al geeft u niet veel cijfers, ik ben toch blij dat u enige nuance brengt bij de uitspraken van het BIVV. Wat uw tegemoetkoming aan de problematiek van de Kruispuntbank Rijbewijzen betreft, ik vermoed dat daar wellicht de beste werkwijze ligt in de toekomst, ook al gaat het volgens u wellicht maar om een beperkte groep. Ik denk dat deze problematiek aangepakt moet worden.

Ik dank u alvast voor uw aandacht voor dit probleem.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de lowcostterminal op Brussels Airport" (nr. 3196)
- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "low cost op Zaventem" (nr. 3282)
- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "low cost op Zaventem" (nr. 3457)
- mevrouw Myriam Delacroix-Rolin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de verschillende heffingen op Brussels Airport" (nr. 3460)

16 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le terminal low-cost à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 3196)
- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le low cost à Zaventem" (n° 3282)
- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le low cost à Zaventem" (n° 3457)
- Mme Myriam Delacroix-Rolin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les redevances différentes à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 3460)

16.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraagstelling dateert van 2 maart en is ook ingehaald door de actualiteit. Het onderwerp is nog actueel en geeft aanleiding tot de nodige bevraging en

dus houd ik er aan ze hier te stellen.

Volgens de media begin maart was u er als staatssecretaris verantwoordelijk voor om twee ontwerpbesluiten door de ontslagnemende regering te loodsen die de weg openen voor de exploitatie van een lowcostterminal in Brussels Airport. Die twee besluiten zouden er op gericht zijn het bestaande koninklijk besluit rond het toekennen van exploitatievergunningen voor de nationale luchthaven te veranderen, alsook het statuut van de beheersmaatschappij van de site. De omwonenden vrezen dat de komst van een lowcostterminal de geluidsoverlast rond Brussels Airport opnieuw zal doen toenemen en hekelen volgens de pers uw plannen.

Ik vernam graag van u wat de huidige status is. In de pers werd ondertussen vernomen dat het plan werd afgeblazen. In hoeverre bent u alsnog van plan om door middel van koninklijke besluiten de bestaande regelgeving te wijzigen, zodat die mogelijkheid alsnog wordt voorzien?

Hebt u daarbij andere opties overwogen en al dan niet weerhouden? Wat was daarbij telkens de motivatie?

Wat is het statuut van die zogenaamde twee ontwerpbesluiten? Liggen die alsnog in uw schuif? Zijn die al doorgeschoven naar de tafel van de regering? Heeft u die voorgoed in uw papierversnipperaars laten belanden?

Ten slotte, inzake de problematiek van de lowcostterminal: stel dat die er ooit komt, in hoeverre zal dan rekening worden gehouden met de vrees voor geluidsoverlast voor omwonenden?

Ik wil die nuance aanbrengen dat veelal firma's die zich specialiseren om via lowcostterminal te werken – zie Ryanair en dies meer – werken met zeer recente toestellen die een zeer grote bezettingsgraad kennen. Zij vliegen niet vooraleer ze quasi vol zijn, dit in tegenstelling tot sommige toestellen van Brussels Airlines die al wat verouderd zijn en soms meer lucht dan passagiers verplaatsen. Ook daar is een tweede facet aan. Het is niet omdat die firma's naar Brussels Airport zouden komen, dat daarom de overlast zou toenemen door middel van deze toestellen. Ik denk soms dat de geluidsoverlast ook uit een andere hoek te meten valt.

16.02 Valérie De Bue (MR): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, le dossier low cost continue à faire couler beaucoup d'encre. La presse s'est fait l'écho de votre volonté de développer des vols low cost à Bruxelles-National. Or cette possibilité, avec beaucoup de mouvements très tôt le matin et très tard le soir, constitue une menace pour la quiétude des riverains.

La société gestionnaire de l'aéroport a déclaré récemment, par la voix de son patron Arnaud Feist, que "le low cost reste un axe important du développement de l'aéroport". Cela veut-il dire que le nombre de vols augmentera dans les prochaines années? Que les nuisances pour les habitants se multiplieront, en cause les horaires quelque peu décalés de ces compagnies low cost?

L'Union belge contre les Nuisances des Avions déclarait dernièrement que "le terminal qui devrait servir au low cost a été construit en 2008 sans les autorisations environnementales et urbanistiques requises. Or un arrêt de la Cour européenne de Justice du 28 février 2008 impose une telle étude dans ce cas précis". Cela est-il vrai?

Des arrêtés royaux sont actuellement en discussion au gouvernement. Ils auraient reçu un avis défavorable du régulateur. Quelles seraient les conséquences d'un tel avis? Il me paraît primordial d'obtenir rapidement une clarification de la position du gouvernement sur ce sujet.

Enfin, un accord datant de 2009 rejette la construction d'un terminal low cost. J'aurais donc voulu entendre des éclaircissements sur toutes ces réactions.

16.03 Myriam Delacroix-Rolin (cdH): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, le sujet est identique. Voici mes questions.

Quelle est la finalité réelle de votre arrêté royal modifiant la licence d'exploitation accordée à BIAC? Cet arrêté permettra-t-il oui ou non des vols low cost avec une redevance aéroportuaire différenciée?

Confirmez-vous que des vols low cost peuvent très bien être accueillis sans aucun terminal low cost à Zaventem?

Comment peut-on modifier les tarifs pour du low cost dès 2011, alors qu'une nouvelle période de régulation des tarifs vient d'entrer en vigueur jusqu'en mars 2016?

Pourquoi n'avez-vous pas tenu compte de deux avis totalement négatifs du régulateur du transport aérien sur vos projets d'arrêtés royaux?

Pourquoi ne prenez-vous pas en considération l'opposition totale de toutes les compagnies aériennes présentes à Bruxelles contre le low cost?

Je persiste à défendre le fait que le site aéroportuaire de Bruxelles-National n'a et n'aura jamais besoin du low cost, et qu'avoir voulu introduire le principe de redevances aéroportuaires différentes en fonction des services aéroportuaires et terminaux utilisés n'est pas une bonne idée.

16.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame la présidente, chers collègues, il me faut tout d'abord signaler que je ne me prononcerai pas concernant les éléments liés à l'environnement et l'urbanisme auxquels il a été fait référence dans une des questions posées par Mme De Bue, vu le fait qu'il s'agit d'une compétence régionale.

Ik stel samen met u vast dat er in de pers artikels verschijnen over de eventuele komst van een lowcostterminal op de luchthaven van Brussel-Nationaal. Welnu, ik wil van deze gelegenheid gebruik maken om te benadrukken dat het enige doel de omzetting is van de richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden, en niet – et pas – de creatie van een lowcostterminal op de luchthaven van Brussel-Nationaal. Trouwens, de creatie van een lowcostterminal maakte geen onderdeel uit van de consultatie voor de gereguleerde periode 2011/2016.

C'est suffisamment clair!

Actuellement, deux arrêtés royaux sont en préparation: un arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de Brussels International Airport Company (BIAC) en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires; un arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles national à la SA BIAC.

Il n'y a qu'un seul avis formel du service de régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, un seul avis formel! Après analyse de cet avis formel, j'ai constaté qu'il y avait assez d'arguments pour déroger à cet avis.

Les arrêtés royaux contiennent simplement une transposition presque littérale de l'article 10 de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires, qui permet une différenciation des tarifs telle qu'elle est exigée par l'Union européenne.

16.05 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik begrijp natuurlijk voor een stuk uw terughoudendheid. Laten wij maar zeggen dat dit in het kader van de regering in lopende zaken is.

De mogelijke komst van een lowcostterminal moet in elk geval op de agenda blijven staan van de federale regering, al was het maar om de toekomst, de leefbaarheid van Brussels Airport te garanderen. Wanneer wij een groeiscenario uittekenen en ook een beetje kijken naar de concurrentiële handicap die Brussels Airport heeft tegenover andere luchthavens en daaraan iets willen doen, dan moet toch zeker die optie blijven bestaan.

Ik weet natuurlijk ook dat het Brussels Airlines zelf is dat een beetje de stekker eruit getrokken heeft door te kiezen voor andere plannen, maar die optie moet in de toekomst nog steeds behouden blijven.

16.06 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. Malheureusement, je n'y vois pas beaucoup plus clair qu'avant de vous avoir posé la question. Il y a en effet des déclarations qui vont dans tous les sens. Je crois qu'il y a aussi une confusion au sujet de l'objectif de la transposition de la directive, si c'est bien de la même directive qu'on parle, celle que nous avons votée ici début janvier. La directive vise la transparence des tarifs pour les compagnies aériennes mais ne met pas en évidence les tarifs différenciés.

Nous sommes confrontés à l'intérêt de l'aéroport qui souhaite diversifier ses activités mais aussi à celui des

riverains dont la qualité de vie doit être préservée (elle est tout de même déjà menacée aux alentours de l'aéroport).

J'ose espérer que les discussions en cours au sein du gouvernement au sujet de ces deux arrêtés royaux seront constructives et tiendront compte de l'aspect qualité de vie qui me semble essentiel.

16.07 Myriam Delacroix-Rolin (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je voudrais souligner que nous restons contre l'installation de compagnies low cost à l'aéroport de Bruxelles-National. Le trafic est déjà suffisamment intense et la qualité de vie des riverains, même si ce n'est pas le lieu pour en parler, est une chose à ne pas négliger.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.06 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.06 heures.