

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

du

LUNDI 6 NOVEMBRE 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 6 NOVEMBER 2006

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.16 uur en voorgezeten door de heer Francis Van den Eynde.
La séance est ouverte à 14.16 heures et présidée par M. Francis Van den Eynde.

01 Vraag van mevrouw **Simonne Creyf** aan de minister van Mobiliteit over "de beschuldiging aan het adres van de ombudsman van de luchthaven inzake het sturen van haatmails" (nr. 12546)

01 Question de Mme **Simonne Creyf** au ministre de la Mobilité sur "les accusations portées contre le médiateur de l'aéroport concernant l'envoi de courriels haineux" (n° 12546)

01.01 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, twee Nederlandstalige personen uit Wezembeek-Oppem hebben klacht ingediend tegen de Franstalige ombudsman van de luchthaven, de heer Philippe Touwaide, omdat ze op hun website – www.wezembeekoppem.be – haatmails binnenkregen die ze aan hem toeschrijven.

De berichten komen over het algemeen van een zogezegde inwoner van Wezembeek-Oppem met de naam Frédéric De Fauville, waarvan de initialen toevallig overeenstemmen met FDF. Deze persoon is reeds actief sinds 2003 en heel merkwaardig is dat de actie Noordrand in september 2006 ook reeds de heer Touwaide aanwees als de mogelijke verstuurder van haatmails tegen de Noordrand, tegen het spreidingsplan en tegen uzelf, mijnheer de minister, en tegen minister Anciaux.

De berichten op de website www.wezembeekoppem.be zijn veeleer van communautaire aard. Het taalgebruik is zeer bezwarend:

"C'est pire que la Gestapo. Je confirme que vous êtes de vrais fascistes." Het is een mail van 3 september 2006. "Les Flamands ne représentent qu'une pollution croissante pour la santé de notre pays. Vive la fonte des glaces et vive l'invasion de la Flandre par les eaux et bon débarras des Flamands."

De personen aan wie die haatmails gericht waren en die klacht ingediend hebben, hebben naar eigen zeggen de zaak uitgespit tot op het bot vooraleer ze zijn overgegaan tot het indienen van een klacht. Volgens hen zijn de locaties vanwaaruit de berichten verstuurd werden de volgende: een Skynet-adsl-verbinding, het ministerie van Mobiliteit, de computer van de heer Touwaide bij de FOD Mobiliteit, het netwerk van de gemeente Sint-Pieters-Woluwe en er is er zelfs één verstuurd vanuit het museum voor Natuurkunde. Dat was op een autovrije zondag.

Van één locatie hebben zij - beweren zij - bevestiging dat de ingelogde persoon het paswoord gebruikte van de heer Touwaide. Wie daar fysiek achterzat, de heer Touwaide of iemand anders, het gebruikte paswoord bleek in elk geval van hem te zijn. Personen hebben ook bevestigd dat hij aanwezig was op de bewuste datum.

Bij verdere ontleding stelden zij ook vast dat er berichten verstuurd werden vanop een pc met de code HBC-UBCNA-01. Als wij kop en staart eraf laten, maakt dat UBCNA, de belangenvereniging tegen het vliegtuiglawaai die opereert vanuit Sint-Pieters-Woluwe.

Mijnheer de minister, het is toch belangrijk dat er in de zaak verduidelijking komt. Blijkbaar zijn de mensen toch het vertrouwen kwijt in de ombudsman.

U hebt trouwens zelf gezegd, mijnheer de minister, dat u een onderzoek zou doen naar aanleiding van de zaak.

Daarom zou ik graag een antwoord krijgen op de volgende vragen.

Welke dienst heeft het onderzoek naar dat e-mailverkeer gedaan?

Wat zijn de resultaten van het onderzoek?

Welke sancties zijn hieruit eventueel reeds gevolgd of welke sancties zullen eventueel genomen worden?

01.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, wat de eerste vraag betreft, de dienst ICT en de juridische dienst van de FOD volgen al geruime tijd het e-mailverkeer, omdat het nodig was om de werking van de overheidsdienst te vrijwaren. Op een bepaald moment was er immers zodanig veel automatisch mailverkeer – om de zoveel seconden – dat we zelfs geen nummerplaat voor onze auto's meer dreigden te kunnen uitdelen.

Uiteindelijk heeft de FOD op 5 september 2006 een klacht ingediend wegens de aanhoudende stroom van automatisch gegenereerde e-mails, die blijkbaar van enkele computers afkomstig zijn. Daarnaast is er klacht ingediend tegen de auteur van e-mails waarin bedreigingen werden geuit. Dat de klacht gevolg had, heb ik gemerkt aan het feit dat het via de Franstalige pers publiek gemaakt werd. Iemand van de ondervraagden was zodanig trots dat hij ondervraagd werd, dat hij dat heeft bekendgemaakt aan de pers. Voor de rest doen wij dat in alle stilte, ook wat de doodsb bedreigingen betreft.

Ik heb nota genomen van de klacht tegen de Franstalige ombudsman vanwege de genoemde organisaties.

Ik veronderstel dat dit allemaal in onderzoek is. We moeten natuurlijk opletten. Er wordt enorm veel verteld in verband met de Franstalige ombudsman. Ik probeer dit allemaal zo rustig mogelijk te doen want de fantasieën of de geruchten gaan heel ver. Er is ook sprake van een relatie die hij zou hebben met de woordvoester van een van de organisaties. Of dit allemaal waar is en of dit allemaal invloed heeft op zijn werking laat ik in het midden tot ik daaromtrent concrete informatie heb.

Wel is het zo dat er momenteel mails rondgestuurd worden door de heer Touwaide, met als bijlage de teksten van bepaalde organisaties. Hij zegt er echter bij dat het niet zijn bijlagen of teksten zijn en dat het niets te maken heeft met de ombudsdienst, maar dat het wel goed is om de ideeën bij te kleuren. Men krijgt dan de teksten van UBCNA en andere organisaties in bijlage. Men krijgt het overzicht van de Franstalige vonnissen en arresten, terwijl ik de Nederlandstalige arresten niet meteen terugvind.

Dit is dus waar. Formeel gebeurt het echter op een manier waarvan men nog zou kunnen zeggen dat ze behoort tot de voorlichtingstaak van de ombudsman. Zo zou men het nog kunnen interpreteren. De test zou eigenlijk zijn dat bijvoorbeeld Actie Noordrand zou vragen dat hij ook hun teksten verspreidt om te kijken of hij dat doet. Als hij dat doet, dan blijkt dat hij zich als ombudsman heel goed inspant om iedereen zo ruim mogelijk te informeren.

Dit gezegd zijnde, in zijn aanstelling staat dat hij geen lid mag zijn van organisaties die de belangen van een of andere groep vertegenwoordigen. Hij mag uiteraard zoveel privérelaties hebben als hij wil. Tot op vandaag blijkt ook uit zijn mailverkeer waarin hij de documenten rondstuurt, dat hij daar veeleer afstand van neemt dan dat hij erbij aangesloten is. Hij stuurt het echter wel rond.

Wat de resultaten van het onderzoek betreft, is het zo dat het nu allemaal strafrechtelijk onderzoek is. Wij wachten af wat daarvan de resultaten zullen zijn. Ik merk op het terrein de resultaten doordat bepaald mailverkeer dan stilvalt. Bepaalde klachten verleggen zich en er is minder telefoonverkeer naar mijn privételefoon dan vroeger. Ik denk en hoop dat dit wellicht te maken zal hebben met het lopende onderzoek.

Op dit ogenblik zijn geen sancties uitgesproken omdat ik me ervoor hoed de onafhankelijkheid van de ombudsman aan te tasten. We hebben er enkel voor gezorgd dat het mailverkeer van de administratie een beetje beschermd wordt tegen het al te groot mailverkeer.

Ik vind deze situatie enorm vervelend omdat men bijzonder moeilijk de echte klachten kan onderscheiden. Het is zodanig georganiseerd, agressief en beledigend dat men niet langer zicht heeft op de echte aard van de problemen die sommige mensen wellicht ondervinden. De exacte problemen kennen, interesseert me wel. Als men echter wordt verweten van de Gestapo te zijn, heeft men iets minder zin - althans ik - om de tekst voort te lezen.

Ik stel voor de resultaten van het onderzoek af te wachten. Ik word geregeld op de hoogte gebracht van de activiteiten van de heer Touwaide. Op dit ogenblik kan ik alleen vaststellen dat hij op een zeer transparante wijze werkt. Ik hoop dat hij voor alle organisaties doet wat hij thans voor bepaalde organisaties doet.

01.03 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor het antwoord.

Mijnheer de minister, ik betreur dat het allemaal vrij lang duurt. U had een onderzoek beloofd. Volgens mij gaat het om het traceren van een computer en van mailverkeer. Als een aantal mensen die deze haatmails ontvangt erin slaagt het mailverkeer te traceren, dan moet dit voor gespecialiseerde instellingen die toegang hebben tot andere kanalen, toch niet zo moeilijk zijn.

01.04 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, ik wil graag een technische bemerking kwijt. Deze vraag kan beter gesteld worden aan de minister van Justitie vermits het onderzoek door het parket gebeurt.

01.05 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, tot die conclusie was ik ondertussen reeds zelf gekomen.

Mijnheer de minister, ik sluit me aan bij uw uitspraak dat het een bijzonder moeilijke en vervelende situatie is. In verband met nachtlawaai en vliegtuigen zijn er actiegroepen. Mensen zijn ongerust over het nachtlawaai, over hun nachtrust en over spreidings- en concentratieplannen en dergelijke. Daar komt nog bij dat men in het oosten en het noorden het vertrouwen in de ombudsman verloren is. Het wordt een zeer ingewikkelde situatie als men geen vertrouwen meer heeft in de ombudsman. Dit kan toch niet. U moet iets ondernemen. Vooral ten behoeve van de mensen moet er klaarheid komen in deze situatie.

01.06 Minister **Renaat Landuyt**: De echte oplossing maakt deel uit van een globaal akkoord. Wij denken dat men met nieuwe, onafhankelijke instanties een en ander kan kanaliseren. Het is nodig om heel het dossier politiek te deblokken of zelfs te depolitiseren en te brengen tot een ecologisch en economisch probleem, dat wij zo objectief mogelijk moeten bekijken.

Een geluidsinstituut opgericht door de Vlaamse, Brusselse en Belgische regering, zou reeds een belangrijke stap vooruit kunnen zijn. Daarvoor heb ik echter een akkoord nodig en de wil van iedereen om daarin mee te gaan. Los van de inhoudelijke beslissingen die ooit moeten worden genomen, hebben wij echt nood aan een onafhankelijk instituut.

01.07 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, wij delen uw zorg voor objectiviteit, maar wij zouden graag hebben dat de zaak wordt opgevolgd en dat er daar iets beweegt.

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

De **voorzitter**: De heer De Padt heeft zijn vraag nr. 12674 laten omzetten in een schriftelijke vraag.

01.08 Minister **Renaat Landuyt**: Dat kan de heer Mortelmans misschien ook doen?

01.09 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, de vragen die ik zal stellen waren aanvankelijk schriftelijke vragen maar ik ontvang geen antwoord. Dat is de reden waarom ik ze nu in deze commissie stel. Ik hoop hier een antwoord te krijgen.

De **voorzitter**: De heer Monfils heeft zijn vraag nr. 12687 laten verdagen. Hij is met een C-130 in Chili. Ik hoop voor hem dat het niet met Air Flahaut is.

02 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "het aantal gekeurde 'eigenbouw'-motoren" (nr. 12678)
- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "het ontbreken van een emissienormattest voor motorblokken voor de keuring van 'eigenbouw'-motoren" (nr. 12679)
- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de weigering van motorhandelaars met 'eigenbouw'-motoren in keuringsstations" (nr. 12681)
- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de problemen bij de keuring van 'eigenbouw'-motoren in keuringsstations" (nr. 12680)
- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de weigering van motorhandelaars met 'eigenbouw'-motoren in de bevoegde keuringsstations" (nr. 12682)
- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de weigering tot keuring van 'eigenbouw'-motoren" (nr. 12683)
- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de erkenning van constructeurs van motorrijwielen" (nr. 12684)
- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de erkenning van buitenlandse constructeurs van motorrijwielen" (nr. 12685)

02 **Questions jointes de**

- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "le nombre de motos sur mesure présentées au contrôle technique" (n° 12678)
- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "l'absence d'attestation relative aux normes d'émission pour les blocs moteurs exigée lors de la présentation au contrôle technique de motos sur mesure" (n° 12679)
- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "le refus opposé aux marchands de motos lors de la présentation aux stations de contrôle technique de motos sur mesure" (n° 12681)
- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "les problèmes encourus lors de la présentation aux stations de contrôle technique de motos sur mesure" (n° 12680)
- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "le refus opposé aux marchands de motos lors de la présentation aux stations de contrôle technique compétentes de motos sur mesure" (n° 12682)
- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "le refus lors de la présentation au contrôle technique de motos sur mesure" (n° 12683)
- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la reconnaissance des constructeurs de motocycles" (n° 12684)
- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la reconnaissance des constructeurs étrangers de motocycles" (n° 12685)

02.01 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik heb u in mei in onze commissie ondervraagd over de problematiek van de eigenbouwmotoren. Verschillende motorhandelaars worden namelijk geconfronteerd met het feit dat hun eigenbouwmotoren niet meer gekeurd werden door de daarvoor bevoegde keuringsstations. Het ontbreken van een emissienormattest voor het motorblok zou daarvan de oorzaak zijn.

Wat was nu de situatie? Handelaars in eigenbouwmotoren hebben jarenlang geen enkel probleem gehad om hun motoren te laten keuren als eigenbouw en plots, van de ene op de andere dag, kregen zij hun motoren niet meer gekeurd. U hebt in mei geen antwoord gegeven op een vraag ter zake, omdat u meer tijd nodig had om de zaak ten gronde te laten onderzoeken. Ik heb daarna de problematiek uiteengezet in de vorm van een aantal schriftelijke vragen, maar ook daarop heb ik tot op de dag van vandaag geen antwoord gekregen of het zou in het Bulletin van Vragen en Antwoorden van vandaag moeten staan. De tijd is volgens mij ruimschoots overschreden. Ik heb mijn schriftelijke vragen dan maar omgezet in een aantal mondelinge vragen. Ik vat kort de problematiek en de vragen nog even samen.

Motorhandelaars bieden zich met hun eigenbouwmotoren aan bij de bevoegde keuringsstations. Zij doen dat op basis van het KB van 10 oktober 1974 houdende het algemeen reglement op de technische eisen waaraan bromfietsen, motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen. De keuringsstations keuren de motorfietsen als alleenstaand geval. Die procedure wordt trouwens uitvoerig uitgelegd in een folder die ter beschikking wordt gesteld van de motorhandelaars. De reden voor de weigering zou het ontbreken zijn van een emissienormattest van het motorblok, dat blijkbaar vanaf 1 januari 2006 verplicht zou zijn.

Tot slot, mijnheer de minister, zou ik het nog even heel kort willen hebben over de communicatie vanuit de FOD en het kabinet. Een aantal burgers dat een aantal vragen over de problematiek wou stellen, heeft

blijkbaar geen enkele reactie ontvangen. De brieven die het stuurde blijven onbeantwoord.

Ik kom dan tot mijn vragen, die ik u ook reeds heb bezorgd. Kunt u mij meedelen of er inderdaad zoiets als een emissienormattest voor motorblokken bestaat? Zo ja, welke fabrikanten leveren dat af?

Aan welke voorwaarden moet een emissienormattest voldoen? Is het niet merkwaardig dat een emissienormattest nodig blijkt, terwijl algemeen wordt aangenomen dat emissie niet alleen een zaak is van het motorblok, maar ook van de uitlaat, carburator enzovoort? Wat is de waarde van een dergelijk attest?

Ik zou ook willen vernemen of er naar aanleiding van die nieuwe maatregel van 1 januari 2006 interne richtlijnen werden opgesteld. Op basis waarvan werden ze opgesteld? Werden de bevoegde keuringsstations daarvan op de hoogte gebracht? Over welke richtlijnen gaat het? Hoe worden de handelaars van eigenbouwmotoren op de hoogte gebracht van die richtlijnen?

Wat de richtlijn zelf betreft, klopt het dat het over een Europese richtlijn gaat? Welke richtlijn is het? Is die richtlijn ondertussen al omgezet in federale regelgeving? Zo ja, konden er geen overgangsmaatregelen worden genomen, zodat particulieren zich konden voorbereiden?

Omdat u in mei in deze commissie hebt gezegd dat het de fout van de motorhandelaars is – u hebt dat volgens mij zo gezegd, maar we zullen dat straks even nagaan – zou ik graag vernemen waar ze in de fout zijn gegaan, aangezien ze enkel de onderrichtingen van de keuringsstations opvolgen. Waarom is de reglementering, die twintig jaar lang altijd heeft bestaan, plots niet meer van toepassing?

Ik zou ook graag vernemen – die vraag heb ik u ook schriftelijk doorgegeven – hoeveel eigenbouwmotorfietsen de voorbije drie jaar gekeurd zijn. In welke keuringsstations? Zijn er daarbij afgekeurd of gaven er aanleiding tot opmerkingen?

Wat de communicatie betreft, zou ik nog graag van u vernemen op welke manier u burgers behandelt die naar u bellen of contact met u opnemen. Ik neem toch aan dat elke burger voor u gelijk is en dat u hem, als hij op een correcte manier – zonder beledigingen – informatie vraagt, te woord staat en dat de brieven die mensen schrijven ook worden beantwoord.

Dat is mijn eerste reeks van vragen, mijnheer de minister, mijnheer de voorzitter.

De **voorzitter**: Bedankt, mijnheer Mortelmans. U hebt uw vragen op een zeer compacte manier gesteld. Ik geef het woord aan de minister.

02.02 Minister **Renaat Landuyt**: Nu ga ik uitgebreid antwoorden. Het is niet omdat hij compact is, dat ik compact zal zijn.

Wat de problematiek in het algemeen betreft, we zijn inderdaad met GOCA en de administratie aan het onderhandelen om betere info voor de burgers te creëren. We willen ook een betere controle op de controleurs, maar ook een soort ombudsdienst – het woord is tegenwoordig een beetje bevreemd – die ervoor zorgt dat de info en de controle met betrekking tot de keuring beter verloopt. Daarmee zijn we bezig in het kader van de hervorming van de keuring, om de twee jaar. Nu zijn we aan het kijken hoe we een en ander terecht consumentgericht moeten verbeteren.

De eigenbouwmotorfietsen zijn in België eigenlijk altijd verboden geweest, alleen was er één keuringsstation in het land dat jarenlang zijn boekje te buiten ging. Dat ligt ook aan de basis van de vraag, denk ik. Daar rees het probleem en de verwarring. Er is dus wel een probleem met de kwaliteit en de handelwijze van de keuringsstations. Dat heb ik ook kunnen meemaken in de problematiek van de tuning. Er is nood aan een betere ordening van de sector.

Dit gezegd zijnde, zal ik proberen uw vragen systematisch te overlopen. Ik volg de nummering van de vragen.

Wat uw vraag over de aantallen betreft, voor zover gekend hebben vijftientwintig eigenbouwmotorfietsen een goedkeuring gekregen. Vier daarvan werden goedgekeurd op basis van de voorlegging van een goedkeurings- of inschrijvingsbewijs dat werd afgeleverd door een lidstaat. De eenentwintig andere eigenbouwmotorfietsen kregen ten onrechte, op basis van een door één keuringsstation opgesteld technisch

verslag, een proces-verbaal van goedkeuring als enig voertuig.

Men ging er allicht van uit dat het allemaal geregeld was, aangezien motorfietsen later toch niet meer gecontroleerd worden. Naar aanleiding van die vaststelling zijn er door de administratie duidelijker omzendbrieven opgesteld. Die omzendbrieven worden meestal opgesteld na overleg met GOCA.

U vroeg of er ook zoiets bestaat als een emissienormattest voor motorblokken. Elke twee- of driewieler moet bij zijn eerste inschrijving in ons land onder meer bewijzen dat hij voldoet aan de bepalingen van de Europese richtlijn 2002/51 betreffende de verlaging van het niveau van verontreiniging door uitlaatgassen van motorvoertuigen op twee of drie wielen. Voor voertuigen in het bezit van een Europees gelijkvormigheidsattest doet dat geen enkel probleem rijzen, daar die gegevens vermeld staan op dat gelijkvormigheidsattest. Voor voertuigen die niet beschikken over een gelijkvormigheidsattest, kan het bewijs geleverd worden aan de hand van een emissienormattest. Hierbij bevestigt de constructeur van de motor, de fabrikant van het motorblok of een door ons erkend beproevingslaboratorium aan welke emissiewaarden het voertuig of een bepaalde motorisatie voldoet.

Ik wil toch nog even verduidelijken wat een constructeur is. Om een voertuig te bouwen, heeft men het statuut van constructeur nodig. Een carrossier of een garagist die onderhoud en herstellingen uitvoert, is geen constructeur. Er is een Europese richtlijn van 1992, nummer 61, gewijzigd in 2002 door nummer 24, die de constructeur als volgt definieert: de persoon of organisatie die tegenover de goedkeuringsinstantie verantwoordelijk is voor alle aspecten van de typegoedkeuringsprocedure en voor de overeenstemming van de productie. Om de competentie van de kandidaat te onderzoeken, moet een dossier bij de dienst Voertuigen worden ingediend. Eens men erkend is als constructeur, kan men de gebouwde voertuigen laten homologeren en op de markt brengen. Met het oog hierop wordt een proces-verbaal van goedkeuring toegekend voor het gehomologeerde voertuigtype.

02.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): U hebt nu eigenlijk geantwoord op een van de vragen die ik straks nog had moeten stellen.

02.04 Minister Renaat Landuyt: Ik volg een beetje uw vraagstelling.

02.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Die twee vragen vervallen dan vermits u nu hebt geantwoord.

02.06 Minister Renaat Landuyt: U hebt het mij een beetje moeilijk gemaakt, maar ik probeer het logisch op te lossen. Kunt u nog volgen?

02.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Ik kan nog volgen, zolang ik maar weet waarover het gaat.

02.08 Minister Renaat Landuyt: Ik kom dan tot de vraag aan wat een emissienormattest moet voldoen. Daarop antwoord ik als volgt. Het emissienormattest moet gesteld zijn zoals bepaald in de onder het eerste punt vermelde richtlijn. Ik heb het daarnet vermeld, daarom ben ik erop teruggekomen. Om discussies allerhande uit te sluiten worden alleen originele documenten aanvaard. Er is daar blijkbaar een beetje een praktijk van kopiëren vastgesteld.

Welke vraag hebt u nog gesteld? Hebt u alle antwoorden gekregen?

02.09 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik heb nog vragen gesteld inzake communicatie, bijvoorbeeld. U kunt misschien daarmee beginnen. Het gaat over het feit dat burgers naar uw kabinet en naar de FOD bellen en er ofwel niet binnengeraken, ofwel met een kluitje in het riet gestuurd worden of zelfs brieven schrijven en geen antwoord krijgen.

02.10 Minister Renaat Landuyt: U zult mij dan de lijst moeten geven van de personen die geen antwoord hebben gekregen van mijn kabinet. Ik zal ze persoonlijk mijn verontschuldiging sturen. U moet echter wel de lijst geven.

02.11 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Ik zal u de lijst geven.

02.12 Minister **Renaat Landuyt**: Was er nog een vraag?

02.13 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, u hebt toch de documenten gekregen?

02.14 Minister **Renaat Landuyt**: Ja, maar het was een herhaling van hetzelfde. Net zoals u niet steeds hetzelfde vraagt, ga ik niet steeds hetzelfde antwoorden antwoorden. Ik denk dat ik alle technische antwoorden heb gegeven.

02.15 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord, maar ik ga de antwoorden toch eens bijzonder goed nalezen. Ik weet dat het technisch is. U hebt toch een aantal merkwaardige dingen gezegd die nader onderzoek vragen.

Op een gegeven moment zei u immers dat er slechts één keuringstation was dat goedkeuringen afleverde. Ik geloof dat niet. Ik denk dat er meerdere zijn geweest. Zij hebben dat dan afgeleverd op basis van een brochure, van een bestaande brochure, mijnheer de minister.

02.16 Minister **Renaat Landuyt**: (...)

02.17 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Ik heb die brochure hier en ik overhandig ze u meteen.

Dat is de brochure die ik heb gekregen. De mensen gaan te goeder trouw naar het keuringscentrum. Ook andere centra hebben toelating gegeven. U zegt dat er een centrum is dat toelating heeft gegeven. Volgens mij zijn er dat meerdere. Op basis daarvan werden de eigenbouwmotoren goedgekeurd. Dat is toch merkwaardig.

Mijnheer de minister, mij is het te doen om het volgende. Mensen die reeds jaren hun job op een bonafide manier uitoefenen, krijgen plots geen toestemming meer. Dat is broodroof. Ik heb u dat in mei ook reeds gezegd. Er moet een oplossing worden gevonden.

U zegt dat men in de toekomst geen toestemming meer zal krijgen. U zou evenwel moeten onderzoeken hoe mensen die eigenbouwmotoren maken, die aan alle voorwaarden voldoen en zelfs van betere kwaliteit zijn dan andere voertuigen, toch op de weg kunnen komen. Dat is de opdracht die u zou moeten krijgen.

Ik heb het helemaal niet over malafide praktijken.

02.18 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, ik heb geantwoord.

Mijnheer Laeremans, u stelt de vraag in naam van de producent. De producent moet conform de regels werken. Als hij aan de voorwaarden voldoet, kan hij erkend worden als constructeur. Dat is de stap die hij moet zetten.

02.19 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Dat is een antwoord. Hij kan...

02.20 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer Mortelmans, u doet precies alsof u die vraag stelt in naam van gewone mensen. U doet dat in naam van iemand die broodroof ondervindt, omdat hij niet langer mag doen waarmee hij reeds bezig is. We gaan niet naïef doen.

02.21 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, u weet dat het er geen duizenden zijn, de groep van mensen die eigenbouwmotoren maken.

02.22 Minister **Renaat Landuyt**: Dit is een brochure van GOCA voor eenmalige alleenstaande gevallen. Als men een beroep maakt van alleenstaande gevallen, is men niet volgens de regels bezig. Men moet erkend worden als constructeur. Misschien is dat niet moeilijk. Een alleenstaand geval en dan spreken van broodroof, betekent dat men van het alleenstaand geval een systeem heeft gemaakt. Dat is niet correct.

02.23 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Ik antwoord kort. U ontvangt zo'n brochure en al de motoren werden de voorbije 20 jaar goedgekeurd door dat keuringsstation. Dat is toch niet de fout van die handelaar,

maar de fout van het keuringsstation of van een gebrek aan goede richtlijnen.

02.24 Minister **Renaat Landuyt**: Daarom zeg ik dat men geen rechten kan opbouwen op grond van misdrijven of fouten. Het is niet omdat het keuringscentrum twintig jaar samengewerkt heeft, dat men daaruit rechten kan halen.

02.25 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Dat kan die handelaar op dat ogenblik natuurlijk niet weten. Dat begrijpt u toch ook?

Ik dank u voor uw antwoord. Ik zal het voorlopig daarbij laten. Ik zal uw antwoord eens bijzonder goed nalezen en dan kom ik desgevallend terug, hetzij met een schriftelijke vraag, hetzij met een mondelinge.

02.26 Minister **Renaat Landuyt**: U moet eerlijk zeggen in wiens naam u spreekt.

02.27 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Daar gaat het niet om.

De **voorzitter**: De heer Mortelmans vertegenwoordigt de natie.

02.28 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Het gaat niet over 20.000 mensen, dat weet ik ook.

02.29 Minister **Renaat Landuyt**: Er bestaat hier toch een commissie voor de Verzoekschriften, voor individuele vragen? De burgers kunnen hier terecht met individuele vragen. Men heeft daarvoor geen volksvertegenwoordiger nodig. Dit is een individueel geval.

02.30 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): U zou het zelf kunnen oplossen. Dan moest ik niet naar hier komen. Als uw administratie, uw kabinet en GOCA op een goede manier hadden gefunctioneerd, dan hadden die problemen zich misschien niet voorgedaan en dan had ik niet naar hier moeten komen.

U weet goed genoeg dat u met een verzoekschrift niets kunt komen doen in het Parlement. Het wordt gewoon doorgestuurd naar een commissie en dan (...)

02.31 Minister **Renaat Landuyt**: Is dat zo? Behandelen jullie dat?

De **voorzitter**: De commissie voor de Verzoekschriften stuurt af en toe een verzoekschrift door naar ons.

02.32 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Dan komt het hier terecht en dan krijg ik hier toch nog met u te maken, mijnheer de minister.

De **voorzitter**: Mijnheer Mortelmans, bent u van mening een antwoord te hebben gekregen op al de door u gestelde vragen? Daar komen nog al de schriftelijke vragen bij die u al gesteld had.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De volgende vraag was vraag nummer 12728 van de heer Monfils. Hij bevindt zich echter nog steeds in Chili. Ook de heer De Padt heeft zijn vraag nummer 12760 laten verdagen.

03 **Vraag van de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe naam 'Brussels Airport' voor de luchthaven van Zaventem" (nr. 12858)**

03 **Question de M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "'Brussels Airport', le nouveau nom de l'aéroport de Zaventem" (n° 12858)**

03.01 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, recent werden we heel plots geconfronteerd met de nieuwe naam voor de luchthaven van Zaventem die voortaan "Brussels Airport" zou heten. Dit gebeurde "en stoemelings" zoals men het in Brussel zeer toepasselijk zegt, zonder dat er noemenswaardig overleg of inspraak van de bevolking of de politiek is mee gepaard gegaan. Rationeel gezien is het een haast onbegrijpelijke beslissing gelet op de campagne van Brussel tegen de

luchthaven. Nu wordt die luchthaven naar Brussel genoemd! Heel onbegrijpelijk.

Een tweede reden waarom het onbegrijpelijk is, is dat Zaventem helemaal niet - althans vooralsnog - in Brussel ligt. Er zijn drie Gewesten die elk hun staatkundige internationale identiteit hebben. Zaventem ligt duidelijk buiten Brussel. Daar bestaat geen discussie over. Precies op het ogenblik dat een Brussels minister verkondigt dat Brussel moet vergroten en een soort van Anschluss-politiek bepleit, worden we geconfronteerd met een luchthaven die genoemd wordt naar Brussel, blijkbaar als voorbode voor verdere uitbreiding van de hoofdstad.

Mijnheer de minister, werd op een ernstige manier gezocht naar alternatieven? Zelden of nooit worden luchthavens naar een hoofdstad genoemd. Ik heb dat even nagetrokken. Ofwel zijn de luchthavens genoemd naar de eigenlijke stad waar ze gelegen zijn zoals Orly bij Parijs. Ofwel worden luchthavens genoemd – een tendens van de laatste jaren – naar een bijzondere grote figuur die in het betrokken land heeft gewoond. De luchthaven van Salzburg is genoemd naar Wolfgang Amadeus Mozart, die van Rome naar Leonardo da Vinci. Een andere is naar Marco Polo genoemd. Belangrijke historische figuren mogen de naam lenen voor een luchthaven. Hier had men ook zo'n persoon kunnen noemen als Zaventem niet langer gewenst was. Rubens Airport, Breughel Airport, er zijn genoeg grote figuren die internationaal gekend zijn en onze uitstraling als artistiek land in feite zouden verhogen.

In elk geval, Brussels Airport loopt helemaal mank. Het is heel onlogisch, gelet op de staatkundige en territoriale indeling van dit land.

Mijnheer de minister, hoe kwam die beslissing tot stand? Wanneer en door welke instanties werd ze genomen? Hoe werd de federale overheid als aandeelhouder van Biac in de zaak betrokken? Maakte de beslissing het voorwerp uit van een stemming? Wat was in dat geval het stemgedrag van de federale vertegenwoordigers van Biac?

Ten tweede, in welke mate werd de federale overheid hierbij betrokken? Maakte de nieuwe naam op enige wijze het voorwerp uit van een overleg met de betrokken minister of de federale regering? Werd het advies gevraagd van de minister, de eerste minister of de federale regering?

Ten derde, werd het advies gevraagd aan de gemeente Zaventem, de provincie Vlaams-Brabant of het Vlaams Gewest? Speelde het Brussels Gewest enige rol in het verhaal?

Ten vierde, vindt de minister het logisch dat een luchthaven die niet eens op het grondgebied van Brussel ligt en geen structurele band heeft met dat Gewest, toch de naam ervan daagt?

Ten vijfde, wat is er mis met de naam luchthaven van Zaventem?

Ten zesde, hebt u weet van de reactie van de Vlaamse overheid, die binnenkort allicht genoopt zal zijn om op zijn grondgebied op zijn borden en materieel de naam Brussels Airport te vermelden? De Vlaamse overheid zal dan de vloermat mogen spelen voor Brussel.

De **voorzitter**: Mijnheer Laeremans, ik ben u dankbaar, omdat u de naam van de luchthaven van Zürich niet vernoemd hebt, omwille van de decentie. De minister heeft het woord.

03.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, ik begin met een algemene opmerking. Ik meen te weten dat verschillende luchthavens de naam kregen van de stad waarheen er gevlogen wordt. Londen heeft zo enkele luchthavens. Ook de luchthaven van Oostende - niet onbelangrijk - werd ooit op verzoek van vliegtuigmaatschappijen Oostende-Brugge genoemd, omdat Brugge belangrijker is dan Oostende. Barcelona, Venetië, Verona,...

03.03 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): De luchthaven van Venetië heet Marco Polo.

03.04 Minister **Renaat Landuyt**: Men zegt Venetië. In het verleden was ik minister van Toerisme. Het was heel belangrijk dat men wist waar Vlaanderen lag, daarom gebruikte men de naam Brussel.

(...): (...)

03.05 Minister **Renaat Landuyt**: Dan vloog men naar Noord-Frankrijk. Als men wil dat men in Vlaanderen landt, dan moet men de naam Brussel gebruiken. Er valt iets te zeggen voor het commerciële gebruik van een zeer herkenbare naam.

In ieder geval, BIAC functioneert als een nv. De algemene vergadering heeft – unaniem, denk ik – op 4 oktober 2006 beslist om Brussels Airport als naam te gebruiken. Er vroeg ook iemand om de naam “Brussels Hoofdstedelijk Gewest Airport” te gebruiken, maar daar was men tegen, om de door u bekende redenen.

Ik kom tot uw tweede vraag. Er werd nergens een formeel overleg gepleegd of advies gevraagd. Het betreft dus louter een beslissing weliswaar van alle leden van de algemene vergadering, die genomen werd op 4 oktober 2006. Ik meen dat die beslissing van economisch-strategische aard was.

Uw derde vraag was of er advies werd gevraagd aan de gemeente Zaventem, de provincie Vlaams-Brabant, enzovoort. Welnu, er werd evenmin formeel overleg gepleegd met andere overheden in het land.

Ten vierde, ik heb gesuggereerd dat ik wel de logica daarin herken. Ik heb het immers als minister van Toerisme ook meegemaakt dat wij Vlaanderen-Brussel gebruikten in plaats van over Vlaanderen te spreken, naar analogie met Wallonië-Brussel, vermits Brussel ook van ons is bij wijze van spreken, maar vooral omdat het enorm veel aantrekkingskracht heeft.

Onderschat het niet, als men wil dat de luchthaven goed functioneert, dan is Brussel een naam die veel verder strekt dan wat wij onder Brussel verstaan. Het is internationaal een enorm sterk herkenningpunt, een zetel voor enorm veel internationale organisaties, de toegangspoort tot Vlaanderen, enzovoort. Daarom werd die beslissing genomen.

In uw vijfde vraag vroeg u wat er mis is met de naam Luchthaven Zaventem. Die naam was in de praktijk niet gekend. Wij kenden die wel, maar de meeste gebruikers van de luchthaven, die van elders kwamen, gingen naar de luchthaven van Brussel. Dit is dus de vertaling van de naam die reeds in de mond lag van iedereen, namelijk Brussels Airport. Zaventem heb ik in het buitenland nooit horen noemen als luchthaven. Men zou echt niet weten waar men dan zou moeten landen.

Ten zesde, ik heb inderdaad nog geen reactie gekregen van de Vlaamse overheid. In deze zou de reactie moeten komen van de minister van Buitenlands Beleid en Toerisme, dat bestaat op Vlaams niveau, en Toerisme. Hij gebruikt de naam Brussel enorm veel om Vlaanderen te promoten en ik denk niet dat hij dat veranderd heeft.

Ik kan het alleen maar blijven herhalen. Ik heb vijf jaar ervaring op het terrein. Brussel is een enorm sterk herkenningpunt. Men kent België niet, men kent Brussel.

03.06 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het antwoord voldoet mij echter niet. Natuurlijk weten ook wij dat Brussel een sterk erkenningpunt is. Anderzijds voert Brussel specifiek inzake luchtvaart en specifiek inzake Zaventem nu al jaren een zeer negatieve strategie die er eigenlijk op gericht is om Zaventem te liquideren of het de luchthaven minstens heel, heel moeilijk te maken en een ernstige uitbating van de luchthaven in het gedrang te brengen. U kunt daarvan meespreken.

03.07 Minister **Renaat Landuyt**: Dat hebt u verkeerd. Wat mij betreft is Brussel van Vlaanderen. Het is niet omdat de mensen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest – daar hebben we op aangedrongen, op die benaming – een bepaalde politiek volgen, dat wij daardoor Brussel moeten laten vallen. Dat vind ik verkeerd. Als goede Vlaming – als ik even als Vlaming mag spreken – moet men blij zijn met een naam als Brussels Airport, vooral omdat men dan kan zeggen dat Brussels Airport Vlaanderen is.

03.08 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, dat is tamelijk kort door de bocht. Uiteraard vinden en zeggen wij ook dat Brussel onze hoofdstad is. Wij kijken veel verder dan louter naar Zaventem. U weet echter ook hoe gevoelig heel die problematiek ligt, hoe men vanuit Brussel de hoofdstad probeert te vergroten en stukken van Vlaams-Brabant in te palmen. Zaventem ligt in de Vlaamse rand rond Brussel. Specifiek in Zaventem hebben we ook moeten vaststellen dat de Franstaligen bij de voorbije gemeenteraadsverkiezingen zeer sterk vooruit zijn gegaan. Als men dan de indruk wekt dat Zaventem eigenlijk een deel van Brussel is...

03.09 Minister **Renaat Landuyt**: Ik meen dit: men mag Brussel niet laten vallen. We hebben een bijzonder statuut voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest opgesteld, juist omdat ook de Vlamingen ervan uitgaan dat Brussel van Vlaanderen is. Als u nu omwille van uw strijd ten opzichte van de Franstaligen zegt dat u Brussel als term niet meer wil, dan vind ik dat u te ver gaat. Men moet Brussel juist opeisen als Vlaming.

03.10 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Uiteraard zijn we het daarover eens. Het verwondert mij een beetje dat u dat zegt, want precies de sp.a is op dat vlak zeer, zeer zwak. Als het over communautaire zaken gaat, dan is de sp.a altijd de eerste partij geweest die over de communautaire...

03.11 Minister **Renaat Landuyt**: Er is geen verschil tussen mij en de sp.a.

03.12 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Juist daarom. De sp.a is altijd de partij geweest die extreem gematigd is en de Vlaamse belangen zo snel mogelijk onder de mat veegt als het over Brussel gaat.

03.13 Minister **Renaat Landuyt**: (...)

03.14 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Allesbehalve, mijnheer de minister. U loopt achter wanneer u zegt dat wij de namen Brussels Hoofdstedelijk Gewest en Hoofdstedelijk Parlement gekozen hebben. Die termen zijn verdwenen, ze bestaan niet langer. Het is alleen nog Brussels Parlement en Brussels Gewest, omdat men vanuit Brussel die specifieke hoofdstedelijk functie eigenlijk negeert. Men voelt zich een gewest dat volledig gelijk is aan Vlaanderen en Wallonië en men voert een zeer autonome koers vanuit Brussel.

Precies omdat Brussel zich op een dergelijke manier tegenover Vlaanderen gedraagt, vind ik dat men Brussel ook geen cadeaus moet geven. Voordat wij deze commissie binnenkwamen, spraken wij – de heer Van Biesen zal dat kunnen beamen – met de heer de Donnea, gewezen burgemeester van Brussel. Hij, en de Franstaligen, zijn zeer in hun nopjes met die benaming.

03.15 Minister **Renaat Landuyt**: Brussel staat niet gelijk aan de Franstaligen.

03.16 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Uiteraard, maar u kent de gevoeligheden in Vlaams-Brabant en de Rand rond Brussel niet. Dat is trouwens nog eens gebleken bij de onderhandelingen over de splitsing van Brussel-Halle-Vilvoorde. De sp.a was de eerste partij die grote toegevingen in de Rand wou doen. Nu stellen wij vast dat precies die gevoelige Rand nog eens een eiland van Brussel krijgt. Op het moment dat er moet worden verdeeld, u weet immers ook dat dit land vroeg of laat op scheiden zal staan, zal dit de aspiraties van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest ten opzichte van de luchthaven doen toenemen. Daar is het mij om te doen. Ik stel vast dat de Vlamingen zich nogmaals als voetmat van de Franstaligen opstellen.

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

04 **Question de Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "l'autorisation accordée à Jet4you pour effectuer une liaison Charleroi-Liège" (n° 12861)**

04 **Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "de toestemming die aan Jet4you werd verleend om een verbinding Charleroi-Luik in te leggen" (nr. 12861)**

04.01 **Marie Nagy** (ECOLO): Monsieur le président, monsieur le ministre, l'aviation contribue aux changements climatiques. En conséquence de la croissance du secteur, l'impact sur le climat s'aggrave. Alors que les émissions totales dans l'Union européenne, réglementées par le protocole de Kyoto, ont diminué de 4,8% entre 1990 et 2004, les émissions de gaz à effet de serre dues au trafic aérien international ont augmenté de 86% dans l'Union européenne.

Les "sauts de puce" aériens entre les aéroports de Liège et Charleroi effectués sur la ligne de Casablanca de la compagnie marocaine Jet4you ont été interdits ou suspendus par la Région wallonne. Celle-ci est opposée à un trajet de 85 kilomètres entre les deux aéroports régionaux tant en raison de critères économiques qu'écologiques auxquels je faisais référence dans l'introduction de ma question.

Ces "sauts de puce" généreraient, en effet, au moins 40 fois plus d'émissions de gaz à effet de serre que le transport en bus et seraient d'ailleurs réguliers sur d'autres aéroports régionaux.

Selon les déclarations des responsables de la compagnie Jet4you, la DGTA a déjà donné son autorisation pour cette liaison aérienne tellement dommageable pour l'environnement. Le ministre de la Mobilité peut-il me confirmer cette autorisation? Compte-t-il la suspendre à la suite de la décision de la Région wallonne?

04.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chère collègue, il est vrai qu'un attaché de l'administration a rendu une décision approuvant le programme des vols réguliers de la compagnie Jet4you entre le Maroc et la Belgique pour la saison d'hiver.

Si on lit le programme approuvé, il y est fait mention à plusieurs reprises d'un "via Charleroi" pour les liaisons Casablanca-Liège ou "via Liège" pour les liaisons Charleroi-Casablanca.

Cette décision semble se baser sur un accord entre la Belgique et le Maroc du 20 janvier 1958 qui a été modifié par mon prédécesseur, Mme Durant, le 26 juin 2002.

J'ai demandé à l'administration si cet accord nous obligeait à approuver ces sauts entre deux aéroports sur le territoire belge. Comme eux, je constate que l'accord parle de points intermédiaires en Belgique et au Maroc. La grande question est donc de savoir si cet accord nous oblige à faire un lien entre les points.

J'ai demandé à mon administration d'étudier si on est dans la position de suivre la décision de la Région wallonne.

Si l'on considère tous les coûts, il me semble qu'un trajet de 85 kilomètres est moins coûteux s'il est effectué en train ou en bus plutôt qu'en avion.

Je suis personnellement contre les petits trajets en avion. Cependant, je ne suis pas certain d'être compétent pour décider dans cette problématique qui comporte d'importants enjeux. Dans le cas contraire, je ne manquerai pas de prendre une décision.

Si j'analyse cette situation spécifique, il me paraît étrange qu'un trajet de 85 kilomètres soit moins coûteux en avion qu'en bus ou en train pour un opérateur comme Jet4you. Il y a probablement un problème dans la structure des coûts. Ceci nous en dit plus sur la politique des aéroports en Belgique ou, plus précisément, sur la politique du gouvernement wallon en ce qui concerne les aéroports.

04.03 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse même si elle n'était pas toujours très claire.

04.04 Renaat Landuyt, ministre: (...)

04.05 Marie Nagy (ECOLO): Non, il s'agit d'un problème de langage. Veuillez m'excuser.

Monsieur le ministre, pouvez-vous préciser la date de la décision de l'administration dont vous me parlez?

Par ailleurs, j'entends bien que vous éprouvez des difficultés pour accepter ces très courts trajets mais le cas de Jet4you n'est pas isolé. D'autres compagnies ont reçu des autorisations identiques. Comptez-vous prendre une position fédérale vis-à-vis des aéroports régionaux ou même des liaisons entre Zaventem et Ostende, Zaventem et Liège pour limiter au maximum ces "sauts de puce" en Belgique? L'envisagez-vous en dehors du cas qui nous occupe aujourd'hui dans le cadre de l'accord entre la Belgique et le Maroc mais aussi de manière générale?

04.06 Renaat Landuyt, ministre: L'autorisation de mon administration date du 26 septembre 2006. Elle approuve un programme pour la saison 2006-2007.

Étant donné la décision du représentant du gouvernement wallon, toutes les liaisons entre Liège et Charleroi sont suspendues pour le moment. Reste à confirmer que cette décision est fondée sur une vraie compétence.

En ce qui concerne ma situation, ce cas spécifique peut nous donner l'inspiration pour d'autres cas.

Normalement, dans le cadre international, s'il existe un accord entre deux pays pour établir une liaison aérienne, la question de vols internes, entre deux aéroports locaux, avant de décoller pour l'autre pays ne se pose presque pas car bien souvent ces deux aéroports sont trop proches l'un de l'autre. Il faut en effet savoir que faire décoller et atterrir un avion représente un coût très important pour les compagnies aériennes. Toutefois, la compagnie Jet4you a estimé que c'était économiquement faisable; ce que nous n'avions pas prévu, les deux aéroports concernés n'étant distants que de 85 kilomètres.

La décision de la Région wallonne représente un fait nouveau pour moi et mon administration. Or, nous ignorons si cette décision sera maintenue. La question qu'il y a lieu de se poser est donc la suivante: tenant compte de cet acte juridique posé par une autre instance, aurions-nous le droit de revenir sur notre propre décision?

C'est la première question juridique qu'il faut poser.

La deuxième est de savoir si l'accord entre les deux pays implique qu'on doive reconnaître le droit d'effectuer un lien entre deux aéroports du même pays. On parle de points dans des pays, je le répète.

Troisièmement, si on l'applique dans le cas présent, quelles seront les conséquences de cette décision pour les autres situations, si elles existent?

Quatrièmement, s'il y en a, sur quelles bases va-t-on fixer le critère objectif? À quel moment la distance entre les deux aéroports est-elle trop courte?

Ce sont des questions dans une matière financièrement et économiquement très sensible qu'il faut étudier juridiquement. Comme vous le savez, on lance beaucoup de procédures juridiques qui ont trait à la problématique aérienne.

04.07 Marie Nagy (ECOLO): On reviendra sur ces questions puisque vous entamez des études juridiques sur les compétences et les différentes possibilités. Étant donné les implications environnementales importantes et les enjeux qui sont sur la table en cette matière, il était peut-être temps de le faire.

D'après ce que certains journaux ont publié et les déclarations notamment du président de l'aéroport de Liège, d'autres autorisations existeraient pour des trajets entre Zaventem et Liège, entre Zaventem et Ostende et entre Ostende et Liège.

Entre Zaventem et Liège et Zaventem et Ostende, la question peut également se poser.

Je souhaiterais réinterroger le ministre prochainement en vue d'obtenir une réponse plus circonstanciée en la matière. Peut-être y aura-t-il alors un changement de politique d'autorisation, eu égard aux enjeux nouveaux qui sont sur la table au niveau environnemental. En effet, il ne s'agit pas uniquement d'enjeux économiques. Ceux-ci sont importants mais, manifestement, ne constituent pas un frein pour effectuer ces "sauts de puce", étant donné que les compagnies aériennes demandent l'autorisation de le faire.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 15.17 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.17 uur.