

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

du

MARDI 4 OCTOBRE 2011

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 4 OKTOBER 2011

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 16.12 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

Le développement des questions et interpellations commence à 16.12 heures. La réunion est présidée par M. Jef Van den Bergh.

De **voorzitter**: Vraag nr. 5870 van de heer De Man wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

01 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de terminal charges op de luchthaven van Zaventem" (nr. 5894)

01 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les redevances terminales à l'aéroport de Zaventem" (n° 5894)

01.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, wij hebben er kennis van genomen dat u een KB klaar hebt met betrekking tot de terminal charges op de luchthaven van Zaventem.

In de toelichting bij het KB zou u de noodzaak erkennen om een verdere scheefftrekking in de concurrentie tussen Zaventem en Charleroi tegen te gaan. Dat vragen wij al heel lang en dat verheugt mij dus, maar ik vernam dat het voorgestelde KB eigenlijk in strijd is met dat voornemen, omdat men in Charleroi een gratis dienstverlening blijft genieten, terwijl de tarieven in Zaventem omhoog zouden gaan met 2,6 % ten gevolge van een aanmaning van de Europese Commissie.

Bovendien weten wij ook dat in de toekomst, wanneer de eenheidstarieven in het kader van de Single European Sky binnen het performance scheme moeten worden bepaald, de eenheidstarieven in de praktijk omlaag zullen moeten. Het lijkt een beetje vreemd dat die tarieven nu omhoog zouden gaan, terwijl het een absoluut minimum zou zijn om ze te bevriezen.

Wij weten ook dat de tarieven op Zaventem van cruciaal belang zijn voor onze luchtvaartmaatschappijen, maar ook voor de concurrentiekracht van de nationale luchthaven en de Belgische en Vlaamse economie. De luchtvaart is een groeimotor. Vorige week werd ik nog geconfronteerd met een bedrijf dat ervoor kiest om enkel nog op Frankfurt, Parijs of zelfs Helsinki te vliegen en dan met de vrachtwagen tot bij ons te komen, omdat de tarieven in Zaventem gewoon te hoog liggen. Dat is dus een probleem.

Verder zijn er natuurlijk ook nog kosten die door Belgocontrol worden gemaakt en waarvoor ook een oplossing moet worden gevonden. Die moeten worden teruggedrongen, zodat wij de tariefconcurrentie opnieuw aankunnen en zodat de nodige concurrentie met de regionale luchthavens mogelijk is. Er is daar immers een gigantische scheefftrekking.

De basis voor een deel van de problemen is de onmogelijkheid om het samenwerkingsakkoord van 1989 te heronderhandelen. Dat zou veel meer teweegbrengen dan het aanpassen van de terminal charges, waardoor de situatie nog erger wordt.

Mijnheer de staatssecretaris, op basis daarvan heb ik de volgende vragen.

Kunt u de essentie van het koninklijk besluit voor ons toelichten?

Hoe verenigt u uw beleid inzake die charges met het Europees initiatief van de single European sky?

U maakt zeer duidelijk dat de oneerlijke concurrentie tussen de nationale luchthaven en Charleroi verder vermeden moet worden. Ik ben het daar volledig mee eens. Ik heb evenwel de indruk dat dit niet met de voorliggende maatregel zal lukken. Integendeel, daarmee gaan we er nog verder van weg. Kunt u toelichten welke maatregelen u wel zult nemen om aan die problematiek iets te verhelpen?

01.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Wollants, ik kan u zeggen dat het koninklijk besluit van 12 september -dus zeer recent - dat vorige donderdag in het Belgisch Staatsblad is verschenen, inzake de heffingen voor de plaatselijk luchtvaartnavigatie in de zone Brussel-nationaal en de vrijstellingen van die heffingen, voortvloeiend uit de verordening 1794 van 2006 inzake het gemeenschappelijk heffingenstelsel, regels invoert voor de vaststelling van de heffingen voor de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten. Daartoe wordt aangegeven welke formule gebruikt zou worden voor de berekening van de diensteenheden, welke vluchten vrijgesteld worden van heffingen en welke stimuleringsmechanismen voor de beperking van de impact op het leefmilieu zullen worden toegepast.

Ik moet daarbij vermelden dat voor de berekening van de diensteenheden overgegaan wordt van een lineair naar een exponentieel systeem, waarbij de massa gedeeld wordt door 50 maar verheven wordt tot de macht 0,9. Dat verhogingspercentage moet tegen 2015 evolueren naar 0,7. Dat is de nieuwe regel.

De spreiding van dag- en nachtfactoren en de milieufactoren worden in de nieuwe formule groter dan zulks in het verleden het geval was. Daardoor wordt het gebruik van stillere en geluidsefficiëntere toestellen aangemoedigd en worden ook de nachtvluchten ontmoedigd.

Vermits de regionale luchthavens de drempel van 50 000 commerciële luchtvervoerbewegingen per jaar zoals vervat in verordening nr. 1794/2006, niet bereiken moet het gemeenschappelijk heffingsstelsel alleen in de heffingszone van Brussel-nationaal worden toegepast. Aangezien dit koninklijk besluit de tenuitvoerlegging van het gemeenschappelijk heffingstelsel voor de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten inhoudt, valt het dus perfect binnen het SES-kader.

Ik kan u verder nog mededelen dat de Belgische Staat alle nodige inlichtingen heeft verschaft aan de diensten van het Directoraat-Generaal Mededinging van de Europese Commissie die een mogelijke verstoring van de mededinging van de Belgische luchthavens onderzoekt. Essentieel hierbij is de herziening van het samenwerkingsakkoord van 30 november 1989 tussen de Gewesten en de Belgische Staat. Dit kan evenwel bezwaarlijk nog gebeuren door een regering in lopende zaken.

01.03 **Bert Wollants** (N-VA): Als de tariefregels effectief enkel voor Brussel-nationaal wijzigen als een nodige stimulans voor stillere vliegtuigen en minder nachtvluchten, zullen de kosten voor de huidige vloot op korte termijn wel stijgen. Of garandeert u dat die dezelfde blijven?

01.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Ik garandeer niets. De nieuwe formule bevoordeelt de vliegtuigen die minder lawaai maken en minder vervuילend zijn en bevoordeelt de nachtvluchten die minder talrijk zouden zijn dan de dagvluchten. Dat is de essentie van de nieuwe formule. De bedoeling is dat men progressief strenger optreedt.

01.05 **Bert Wollants** (N-VA): Het is dus mogelijk dat de kloof met Charleroi alleen maar zal vergroten.

01.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: De reglementering verwijst naar 50 000 commerciële luchtvervoerbewegingen. Er is een probleem van concurrentievervalsing, zo wordt het tenminste aangekaart. De Europese Commissie heeft daarover uitleg gevraagd en die hebben wij ook verschaft. Wij passen toe wat moet worden toegepast. Vanaf 50 000 bewegingen wordt verordening nr. 1794 toegepast. De andere elementen zijn een aangelegenheid van andere reglementeringen binnen Europa. Dat is een zaak van de Commissie en niet van de nationale verantwoordelijken.

01.07 **Bert Wollants** (N-VA): De vraag over die 50 000 bewegingen staat natuurlijk nog later op de agenda. Ik begrijp daaruit dat u, sinds het antwoord dat de Commissie heeft gegeven aan collega Brepoels, de nodige stappen hebt gezet om ervoor te zorgen dat die informatie effectief tot bij de Europese Commissie komt. In haar antwoord op die vraag, waarnaar u nu impliciet verwijst, heeft de Commissie gezegd dat er een inbraakprocedure bestaat omdat de Belgische Staat tot op heden nog niet alle informatie heeft

aangeleverd.

01.08 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Wollants, laat ons duidelijk zijn. De Commissie vraagt ons uitleg en wij geven uitleg. Wij dienen geen klachten in. De Commissie vraagt uitleg over wat aan de basis ligt van die vraag. Dit gaat ons niet aan. Zij hebben ons vragen gesteld en wij hebben op die vragen geantwoord.

01.09 **Bert Wollants** (N-VA): Ja, dat begrijp ik zeer goed.

De **voorzitter**: Laten we stilaan afronden.

01.10 **Bert Wollants** (N-VA): Voor mij is dat goed, maar dan kom ik hier gewoon op terug naar aanleiding van mijn volgende vraag en dan kunnen we het verhaal nog eens opnieuw doen.

De **voorzitter**: Het is mijn bekommernis om de agenda af te werken vóór 18 u.

01.11 **Bert Wollants** (N-VA): Geen probleem. Dan doen we het straks volledig apart.

De **voorzitter**: U heeft natuurlijk altijd het laatste woord.

01.12 **Bert Wollants** (N-VA): Ik dacht de vergadering vooruit te helpen door die twee vragen, die duidelijk met mekaar verbonden zijn, samen te behandelen. Ik denk dat het in deze aangewezen is dat ik de vraag apart stel.

De **voorzitter**: U heeft het dan over vraag nr. 6024?

01.13 **Bert Wollants** (N-VA): Ja.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 **Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het nakomen van de Europese verordening 1794/2006 en de informatieverstrekking betreffende luchthavens aan de Europese Commissie" (nr. 6098)**

02 **Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le respect du règlement européen 1794/2006 et l'information fournie à la Commission européenne en ce qui concerne les aéroports" (n° 6098)**

02.01 **Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik denk dat wij het kader grotendeels hebben geschetst, met name dat er eventueel problemen zouden kunnen zijn op het vlak van die wereldbepaalde verordening 1794 van 2006.

Op 6 juli 2011 heeft de Commissie mijn collega Frieda Brepoels geantwoord dat België de Europese Commissie nog niet in kennis had gesteld van zijn heffingsformule en -eenheidstarief van die terminal luchtvaartnavigatiediensten, dat die gegevens ontbreken voor zowel 2010 als 2011, dat er enkel een informele mededeling was dat de luchthaven van Brussel-nationaal boven die 50 000 zou uitkomen en dat er verder geen uitleg was verschaft.

Uit een opvolgingsvraag bleek dat de Belgische autoriteiten op 5 juli wat initiële informatie hebben geleverd over de voorgenomen methodologie en formules voor de berekening van de kosten van de plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten.

Die informatie is echter voorlopig en moet nog worden goedgekeurd door de Belgische Ministerraad. Ik veronderstel dat dat slaat op het koninklijk besluit dat u heel recent hebt goedgekeurd. België heeft aangegeven dat enkel de luchthaven van Brussel-nationaal boven die toepassingsdrempel valt, maar dat het geen lijst heeft meegegeven van vrijgestelde luchthavens.

Ondanks de verschillende verzoeken van de Europese Commissie zijn daarop dus geen antwoorden gekomen, tenzij u daarover ondertussen nieuwe informatie hebt.

Mijnheer de minister, wie is verantwoordelijk voor het aanleveren van de informatie? Wat is de reden voor de vertraging waarmee de informatie aan de Europese Commissie werd aangeleverd? Of werd ze nog niet aangeleverd? Dat is mij op dit ogenblik niet duidelijk.

Overschrijdt nog steeds enkel de luchthaven van Brussel-nationaal die kaap van 50 000 bewegingen? Ik weet wel dat er een heel specifieke definiëring is van welke bewegingen dat zijn, maar de luchthaven van Charleroi communiceert zelf dat zij 80 000 bewegingen per jaar realiseert en dat zij nog groeit.

Wat is de stand van zaken van het voorlopige voorstel? Ik veronderstel dat dat ondertussen het definitieve voorstel is geworden dat u net hebt toegelicht.

Buiten de inbreukprocedure voor het niet-nakomen van die bewuste verordening zou er ook nog een onderzoek zijn gestart naar een mogelijke inbreuk op basis van staatssteunregeling. Hebben de Belgische autoriteiten reeds geantwoord op de brief van de Europese Commissie?

Wat was het antwoord? Als dat nog niet het geval is, wat is de stand van zaken in dat dossier?

Ik denk dat wij daarmee alle elementen op tafel hebben voor mijn twee vragen.

02.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Ik geef het antwoord op vraag nr. 6098.

Mijnheer Wollants, uw veronderstelling dat de Belgische autoriteiten, wat betreft de verordening 1794 van de Commissie van 6 december 2006, tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingsstelsel voor de luchtvaartnavigatiediensten en de informatieverstrekking aan de Europese Commissie, de situatie gewoon laten gedijen en dat belangrijke beslissingen uitblijven, verwondert mij in elk geval.

Bij koninklijk besluit van 12 september 2011 betreffende de heffingen voor plaatselijke luchtvaartnavigatie in de heffingszone Brussel-nationaal en de vrijstelling van die heffingen werd namelijk een heffingenstelsel voor plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten in het leven geroepen, conform die verordening. Dat werd dus ingevoerd. Na uitvoering van de vereiste consultatie zal de nodige informatie aan de Europese Commissie worden meegedeeld.

Uit de controles van het directoraat-generaal Luchtvaart blijkt dat enkel de luchthaven Brussel-nationaal de kaap van 50 000 bewegingen, in de zin van de verordening (EG) nr. 1794/2006, overschrijdt.

Wat het onderzoek in verband met de staatssteunregeling betreft, door toedoen van de permanente vertegenwoordiging van ons land bij de Commissie werd op 5 september jongstleden mijn uitvoerig antwoord, dat dateert van 31 augustus, aan de Europese Commissie toegezonden. De bal ligt dus nu duidelijk in het kamp van de Commissie.

02.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, mijn vraag ging natuurlijk niet uit van de veronderstelling dat dat nog niet gebeurd is, ze ging uit van het antwoord van de Commissie dat dat nog niet gebeurd is. In die zin vind ik het dus een beetje vreemd dat u het een veronderstelling noemt. Ik meen dat de Commissie altijd nauwgezet antwoordde op de vragen die werden gesteld. In mijn eerste vraag vroeg ik u ook naar de reden voor die vertraging. Die is mij niet duidelijk geworden. U hebt gezegd dat we het nu gedaan hebben en dat de kous daarmee af is. Ik zou echter wel graag weten waarom dat zo lang heeft geduurd en waarom er een inbreukprocedure aan te pas moest komen voor dat effectief gebeurde.

Ten tweede zegt u dat de luchthaven van Charleroi de 50 000 bewegingen nog steeds niet overschrijdt. Kunt u mij dan ook zeggen aan hoeveel men er daar dan wel zit, conform de definitie? Het is immers een project op lange termijn, waarbij we ook naar de toekomst moeten durven te kijken om te zien hoe dat verder zal evolueren.

02.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Wollants, wij kunnen in het Belgisch Parlement natuurlijk een zeer hoge dunk hebben van de onderhorigheid van de Commissie ten opzichte van het Belgisch Parlement of de Belgische regering. Het koninklijk besluit over die heffingen kwam er na grondig onderzoek om tegemoet te komen aan de bezorgdheid in ons land over de vervuiling, de geluidsoverlast en de nachtactiviteiten. Dat heeft inderdaad wat tijd gevegd. De formule, waarover wij prealabel met de Commissie gesproken hebben, is nu uiteindelijk formeel goedgekeurd en in een koninklijk besluit gegoten.

Op basis daarvan werd alle informatie gegeven aan de Europese Commissie. De Europese Commissie zal nu uitmaken wat zij met dat antwoord zal doen. Meer kan ik daar eerlijk gezegd niet op antwoorden.

Ten tweede, wat uw vraag omtrent de bewegingen in Brussels South of Charleroi betreft, ik kan daar niet uit het hoofd op antwoorden. Als u mij dat echter formeel vraagt, kan ik het wel laten onderzoeken.

*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 "de bekwaamheidsbewijzen voor de rijbewijzen C en D" (nr. 5896)

03 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les certificats de capacité pour les permis de conduire C et D" (n° 5896)

03.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik heb u over dit onderwerp al meermaals ondervraagd, omdat de verplichte bijkomende opleidingen voor vakbekwaamheid in een bottleneck terecht dreigen te komen. Het aantal chauffeurs dat die opleiding heeft gevolgd, is nog altijd gering. In België hebben we er niet voor gekozen om dat gestructureerd of gefaseerd te organiseren. Veel chauffeurs zijn nog niet eens op de hoogte van die verplichting.

Ik heb heel veel cijfers van u gekregen om aan te tonen dat er voldoende opleidingscentra zijn met voldoende instructeurs. Dat zou allemaal geen probleem opleveren. Echter, ik heb uw cijfers voorgelegd aan de sector en die spreekt ze volledig tegen. Er zijn in totaal 100 000 rijbewijzen waarvoor telkens vijf opleidingsdagen moeten worden uitgetrokken. In totaal moeten er dus een half miljoen opleidingsdagen gegeven worden tussen 9 september 2008 en 9 september 2016. Op basis van uw cijfers zien wij dat reeds 33 000 van die 500 000 lessen gegeven zijn. Er is 2,25 jaar verstreken en er is nog 5 jaar te gaan. Dat wil zeggen dat er nog 470 000 opleidingen moeten worden gegeven in die 5 jaar.

Die opleidingen moeten bovendien worden gegeven door instructeurs die grotendeels deeltijds lesgeven in bijberoep. Dat geldt voor de meeste opleidingscentra. Het aantal gevolgde opleidingen stijgt slechts gestaag, dus ben ik van mening dat problemen zullen rijzen naarmate we dichterbij de deadline komen.

Een bijkomende bedenking heb ik bij de verschillende mogelijkheden tot opleiding. Als wij de mogelijkheden voor die opleidingen vergelijken tussen België en Nederland, dan zitten daar grote verschillen tussen. In Nederland zijn er 171 verschillende opleidingen mogelijk. Als we de Belgische opties bekijken, zien we 15 verschillende mogelijkheden, verdeeld over Nederlandstalige, Franstalige en Duitstalige. U stelde dat er 159 modules in het Frans, 208 in het Nederlands en 24 in het Duits erkend zijn. Dat zijn echter allemaal dezelfde opleidingen, bijvoorbeeld 53 keer het zekeren en vastmaken van een lading of 74 keer defensief en economisch rijden. De ruime keuze die in de buurlanden bestaat, is er bij ons dus helemaal niet.

Ik blijf erbij dat we dit niet goed aanpakken en dat die bottleneck op ons afkomt. Ook vanuit de sector worden veel vragen gesteld.

Mijnheer de staatssecretaris, daarom heb ik voor u de volgende vragen.

Heeft er overleg plaatsgevonden met de sector bij de omzetting van die richtlijn? Ik heb immers de indruk dat er steeds meer problemen de kop opsteken.

Hebt u ondertussen reeds opmerkingen van de sector ontvangen? Welke opmerkingen waren dat?

Zult u op basis van die opmerkingen de uitvoering herzien?

U hebt in een KB de erkenningsprocedure voor exameninstellingen voor de theoretische en praktische examens voor het behalen van een rijbewijs van categorie C en D, alsook voor het behalen van een bewijs van vakbekwaamheid, uitgesteld tot 2013. Wat zijn de gevolgen van dit besluit wat de nascholing betreft?

03.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer Wollants, zoals u hebt erkend in het begin van uw toelichting, hebt u reeds twee gelijkaardige vragen gesteld, een mondelinge vraag in deze commissie op 22 maart 2010 en een schriftelijke vraag op 8 april 2010. Ik heb u daarbij telkens in detail geantwoord, wat u impliciet hebt toegegeven.

Uiteraard ben ik met u bezorgd over het feit dat er tegen september 2016 geen bottleneck ontstaat voor de chauffeurs die tijdig de nascholing van 35 uur zouden hebben gevolgd. Op dit ogenblik beschikken wij in ons land over 75 erkende opleidingscentra en 788 lesgevers. In totaal worden er 240 modules aangeboden voor de categorieën C en D: 162 alleen voor C en 46 alleen voor D.

U zegt dat het altijd over dezelfde modules gaat, maar dat is niet zo. Een aantal opleidingscentra en/of modules zijn gelinkt aan bepaalde transportactiviteiten, zodat de lessen worden gegeven in functie van deze transportactiviteit. Dat is trouwens ook zo bij de 171 modules die in Nederland bestaan. Dikwijls gaat het over dezelfde module, maar dan telkens voor een andere transportactiviteit. Ook in Nederland mag men vrij kiezen welke module men volgt en wanneer men die volgt. Ook daar bestaat het risico van een bottleneck over vijf jaar.

De huidige regeling met betrekking tot de permanente vorming van beroepschauffeurs is tot stand gekomen in samenspraak met alle stakeholders: niet alleen de transportorganisaties, maar ook de sociale organisaties. Uit dit overleg is gebleken dat de sociale partners, zowel werkgevers als werknemers, zich verzetten tegen een reglementaire kalender om de cursussen te volgen, bijvoorbeeld minstens 1 dag per jaar. Men wil immers maximaal inspelen op de geboden mogelijkheden inzake opleiding in functie van de vervoeractiviteit van de transportonderneming en bepaalde geboden faciliteiten zoals het educatief verlof.

Wij blijven de transportsector sensibiliseren over de verplichting dat de beroepschauffeurs tegen september 2016 35 uur opleiding moeten hebben gevolgd en dat zij niet mogen wachten tot het allerlaatste ogenblik. Het is inderdaad zo dat de gevolgde opleidingen traag op gang komen maar volgens onze berekeningen hebben wij nog een marge. Van de veronderstelde 100 000 chauffeurs die de opleiding moeten volgen hebben er nu al 40 000 een cursus van zeven uur gevolgd. Het lijkt mij een goede aanzet in functie van een normaal verwachte toename van het aantal cursisten voor de komende vijf jaar.

Het uitstel van de erkenning van de examencentra voor de rijbewijsexamens heeft geen enkele invloed op de opleidingscentra voor de navorming. Dat staat daar volledig los van.

03.03 Bert Wollants (N-VA): Onze visies blijven verschillen, mijnheer de staatssecretaris, al zal dat pas echt blijken op 9 september 2016. Dan bekijken we het opnieuw.

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

De **voorzitter**: De vraag nr. 5929 van mevrouw Lahaye-Battheu en vraag nr. 5981 van de heer Terwingen worden uitgesteld.

04 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de Brusselse geluidsnormen en de uitspraak van het Europees Hof van Justitie" (nr. 6024)

04 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les normes de bruit bruxelloises et l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne" (n° 6024)

04.01 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de discussie rond de Brusselse geluidsnormen sleept al heel lang aan. Zij werden ingevoerd en bekritiseerd, aangevochten en zelfs een paar dagen ongrondwettelijke verklaard. Zij zorgden er vooral voor dat het maken van een luchthavenakkoord heel moeilijk werd en er tot op heden nog steeds niet is.

De boetes in het kader van deze geluidsnormen lopen vrij hoog op. Tot op heden zou ongeveer een vijfde van de boetes aan het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betaald zijn, voor een bedrag van bijna 500 000 euro. Dat zijn dus serieuze bedragen die nog heel wat maatschappijen boven het hoofd hangen. Het totale bedrag van alle boetes zou meer dan 11 miljoen euro bedragen.

Ik heb met veel interesse uw eigen tussenkomst over de Brusselse geluidsnormen gelezen. U sprak toen heel terecht over de wurggreep van de Brusselse regering op onze nationale luchthaven.

Het EU-hof oordeelde inmiddels dat de normen alvast op zich niet mogen worden beschouwd als een exploitatiebeperking waarvoor de voorschriften uit de EU-richtlijnen gelden, maar het hof sluit niet uit dat dit

niet het geval kan zijn, afhankelijk van de manier waarop zij worden opgelegd.

Daarnaast weten wij dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest er onder Jean-Luc Van Raes als minister van Financiën voor gekozen heeft om nu daadwerkelijk over te gaan tot de inning van de boetes voor een bedrag van voorlopig 4 miljoen euro. Het Brussels Gewest pleegt hiermee eigenlijk een hold-up op de leefbaarheid van onze luchthaven. Vliegtuigen krijgen immers duidelijke instructies van Belgocontrol en hebben geen keuze om daarvan af te wijken. Ik denk dat er hooguit een speling van aantal kilometer op de vastgelegde routes zit, maar meer niet.

Het enige alternatief zou zijn dat u er volgens het banen- en routegebruik voor zorgt dat er meer vliegtuigen over Vlaanderen zouden vliegen en dat is natuurlijk ook de bedoeling van het Brussels Gewest.

Ik herinner u eraan dat na deze uitspraak reeds politici in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben aangegeven dat het nu uw taak was dat de vliegtuigen niet meer over het Brussels Gewest zouden vliegen, maar andere routes zouden kiezen. Ik vraag mij af waar die zouden terechtkomen.

Inmiddels heeft de Vlaamse regering ook wel door dat als er niets gebeurt met de geluidsnormen, zij op termijn niet anders kan dan zelf geluidsnormen in te voeren. In het Vlaams regeerakkoord wordt er trouwens melding van gemaakt dat zulks ook zal gebeuren mocht dat nodig zijn.

Mijnheer de staatssecretaris, ik heb daarover de volgende vragen.

Welk effect zal de effectieve inning van de boetes die voortvloeien uit de Brusselse normen, hebben op de sector?

Hoe hoog schat u ondertussen het totaalbedrag van de boetes in die in die context werden uitgeschreven? Het bedrag van 11 miljoen euro circuleert immers al enkele jaren.

Zult u stappen zetten tegen de beslissing van het Brussels Gewest om de boetes te innen?

Maakte de afschaffing of de bijsturing van de Brusselse geluidsnormen deel uit van uw ondertussen de facto ter ziele gegaan luchthavenakkoord? Daarover hebben wij het ook al een paar keer gehad.

Daaruit volgen de laatste vragen. Wat is ondertussen de stand van zaken van de bijstelling van het luchthavenakkoord? Welke pistes volgt u nog om alsnog tot een evenwichtig voorstel te komen? Of zult u het inpakken en overhandigen aan uw opvolger?

04.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, aangaande de sancties die verbonden zijn aan de niet-naleving van de geluidsnormen die door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest werden uitgevaardigd, kan ik verwijzen naar de bevoegde overheid, met name het Brussels Gewest en het IBGE-BIM, l'Institut Bruxellois pour la Gestion de l'Environnement, het Brussels Instituut voor het Milieubeheer. Bij ordonnantie van 17 juli 1997 werd die materie aan hen toegewezen.

In overeenstemming met de institutionele principes van de verdeling van de bevoegdheden, opgenomen in de bijzondere wet tot hervorming van de instellingen van 8 augustus 1980, komt het mij niet toe om te interveniëren in gewestelijke bevoegdheden. Dat neemt niet weg dat bij de onderhandelingen voor een nieuwe regering zo nodig een passende regeling kan worden uitgewerkt.

Ook in de huidige situatie blijft het mijn zorg om de beslissingen van de Ministerraad aangaande een evenwichtige verdeling van de geluidsoverlast, veroorzaakt door de luchthaven Brussel-nationaal, zo volledig mogelijk uit te voeren.

Op dit ogenblik zijn bijkomende voorstellen of nieuwe akkoorden evenwel nog niet aan de orde.

Tot daar, mijnheer de voorzitter, mijn antwoord op de vragen van de heer Wollants.

04.03 **Bert Wollants (N-VA)**: Mijnheer de staatssecretaris, alvast bedankt voor uw antwoord. Ik verneem met veel plezier dat u niet van plan bent om in te gaan op de buitensporige eisen van het Brusselse Gewest om de vliegtuigen nog meer te verschuiven naar Vlaanderen. Dat is alvast goed nieuws.

Ik ben natuurlijk wel minder tevreden met het feit dat u op dit moment de zaken eigenlijk doorschuift naar de volgende regering. Wij hebben hierover al heel vaak gesproken. Wij weten dat dit luchthavenakkoord ondertussen al bijna twee jaar oud is en dat daarmee niets meer wordt gedaan. In feite zijn een aantal bepalingen uit dat akkoord technisch niet uitvoerbaar. Verschillende specialisten hebben hierop al gewezen. Bijvoorbeeld vanuit Belgocontrol heeft men dit al bevestigd.

Als u dus zegt dat u nieuwe pistes onderzoekt, dan meen ik dat u eigenlijk zegt dat er een nieuw akkoord moet worden gezocht. Wellicht zal dit voor een nieuwe regering zijn. Bij deze stellen wij dit dan ook gezamenlijk vast. Wij moeten ons dan echter niet langer verschuilen achter het feit dat er een akkoord zou zijn. Toen dit akkoord er destijds kwam, heb ik u ervoor gefeliciteerd. Spijtig genoeg moet ik deze felicitaties bij deze terug intrekken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le survol du Brabant wallon le 23 août" (n° 6092)

05 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het overvliegen van Waals-Brabant op 23 augustus" (nr. 6092)

05.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, j'ai déposé une question assez ponctuelle dans la foulée des nouvelles réclamations; cependant, je souhaiterais la globaliser.

Un accord quant aux normes de vent est intervenu le 26 février 2010. Cet accord a été unanimement souligné. Depuis lors, les politiques sont souvent sollicités par les riverains ou les associations en raison de l'utilisation excessive de la piste 02. En séance plénière et en commission, vous avez fait état des résultats et avez justifié l'utilisation de cette piste. Toujours est-il que d'après les statistiques que les différentes associations nous ont transmises, cette utilisation est réellement excessive.

Lors de la nuit du 23 au 24 août, nuit durant laquelle de violents orages ont touché le Brabant wallon, l'utilisation de ladite piste a été maintenue. Les riverains ont été étonnés de cette décision. En effet, selon eux, les pistes 25 auraient dû être utilisées. Ils déplorent donc le non-respect de l'accord.

Monsieur le secrétaire d'État, pourriez-vous me donner votre avis à ce sujet?

Depuis le dépôt de ma question, j'ai appris que le forum devrait se réunir. Vous serait-il possible de faire le point à ce sujet? En effet, la consultation du forum fait l'objet d'une polémique. Cette consultation aurait normalement dû être organisée par le service de médiation, ce qui n'a pas été le cas. En effet, c'est la DGTA qui a pris l'initiative. Il est vraisemblable que toutes les communes concernées n'ont pas été consultées. Une nouvelle fois, le suivi de ce dossier suscite le mécontentement.

05.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Chère collègue, la description technique des pistes utilisées ainsi que le relevé des composantes de vent et les justifications du choix des pistes en usage à l'aéroport de Bruxelles-National durant la nuit du 22 au 23 août, qui est probablement la nuit à laquelle vous faites allusion puisque c'est celle où se sont produits les événements orageux qui ont duré jusqu'à environ 13 heures le 23 août, font l'objet d'un document hautement technique dont je vous épargnerai la lecture. Je vous en transmettrai une copie et le ferai publier.

Je puis vous assurer que, par la suite, l'usage des pistes a été conforme au PRS publié. Ce document décrit la motivation, mais le verbaliser est trop complexe et n'a aucun effet positif pour la bonne compréhension. C'est la raison pour laquelle je vous le transmettrai et le donnerai pour publication par les services.

05.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, soyez assuré que je le parcourrai avec attention. Néanmoins, il subsiste constamment des questions, notamment par rapport à l'application des normes de vent sur les pistes préférentielles, au délai d'anticipation, aux mesures de vent en altitude, aux modes de calcul des rafales et à l'utilisation de prévisions plutôt que de données réelles. Le contentieux entre vos services et les associations de riverains est très profond. Il importera de le mettre à jour et de le résoudre.

Je reviendrai sur le forum. Le débat de ce dossier n'est pas clos, puisque nous allons examiner la création d'un institut de contrôle indépendant. Nous aurons, à nouveau, l'occasion de revenir sur cette question, mais

il y a vraisemblablement une utilisation excessive de cette piste et nous devons pouvoir trouver une solution.

05.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: En ce qui concerne le choix et la prise en compte des vents à haute altitude, nous oeuvrons pour améliorer les critères de base permettant au personnel de Belgocontrol de réaliser des choix judicieux, non contestés et non contestables. Nous progressons.

Ensuite, en ce qui concerne le forum, un des collègues du gouvernement vient d'attirer notre attention sur ce point. J'ai demandé à la Direction générale des transports aériens de me fournir des explications relatives à la composition et à la réunion du forum, telle qu'elle s'est déroulée.

05.05 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous remercie. Si vous réfléchissez à diverses mesures, c'est qu'il existait vraiment des problèmes concernant cet aspect; c'est positif.

Nous aurons sans aucun doute encore l'occasion de nous pencher sur ce dossier.

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 "les conducteurs fantômes" (n° 6093)

06 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "spookrijders" (nr. 6093)

06.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, le week-end de l'Ascension a été marqué par de nombreux accidents et on a beaucoup parlé du problème des conducteurs fantômes.

Selon des données livrées par l'Institut belge pour la sécurité routière, entre 1998 et 2008, les accidents impliquant des conducteurs fantômes ont fait 69 morts et 129 blessés graves en Belgique. Il y aurait chaque année 400 automobilistes lancés à contresens sur les autoroutes du pays, ce qui fait plus d'un par jour!

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner les chiffres du nombre d'accidents pour 2009 et 2010? Ne serait-il pas opportun de prendre certaines mesures car il s'agit parfois de gens distraits? Ne devrait-on pas améliorer la signalisation aux entrées des autoroutes?

06.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame De Bue, les chiffres les plus récents dont nous disposons concernent l'année 2009, au cours de laquelle se sont produits 25 accidents sur autoroutes impliquant un conducteur fantôme. Ces chiffres ont été communiqués par l'IBSR.

Les mesures visant à éviter que des conducteurs ne prennent une autoroute à contresens et les solutions pour lutter contre les conducteurs fantômes concernent principalement l'infrastructure. Pour limiter les risques de confusion et réduire le risque de conduite à contresens, les gestionnaires mettent en œuvre diverses mesures. Elles consistent notamment à séparer physiquement les accès des sorties avec la plus grande distance possible, à améliorer la qualité des marquages, à placer les signaux d'interdiction C1 hautement réfléchissants, à veiller à la qualité de la signalisation directionnelle et des fléchages de présélection aux carrefours, à apposer au sol des flèches de confirmation du sens de circulation dans les entrées et sorties, à placer des panneaux spécifiques si les autres mesures paraissent insuffisantes - par exemple, une main sur fond jaune -, à améliorer l'éclairage, etc. Dans ce contexte, l'usage d'une signalisation verticale à énergie solaire est une option qui relève du choix des gestionnaires.

J'ajoute que, complémentairement aux adaptations de l'infrastructure, la diffusion immédiate d'informations par radioguidage en interrompant les autres émissions semble constituer une mesure supplémentaire très efficace.

06.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, pourriez-vous répéter les statistiques pour 2009-2010?

06.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Je n'ai pas communiqué de chiffres, si ce n'est qu'il y a eu 25 accidents sur autoroutes en 2009.

06.05 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de Mme Valérie De Bue à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les accidents à la sortie des discothèques" (n° 6094)

07 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "ongevallen na discotheekbezoek" (nr. 6094)

07.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, d'après l'IBSR, 25 % des accidents graves qui se produisent le week-end sont dus à l'absorption abusive d'alcool. L'alcool cause près de 1 000 décès par an sur nos routes. L'objectif avoué est de réduire ce nombre à 500 pour 2015.

Monsieur le secrétaire d'État, j'aimerais attirer votre attention sur une loi qui sera bientôt d'application en France. Cette loi prévoit d'imposer bientôt aux débits de boissons à consommer sur place, dont la fermeture intervient entre 2 h 00 et 7 h 00, de mettre à disposition du public un ou plusieurs dispositifs permettant le dépistage de l'imprégnation alcoolique.

Pouvez-vous me faire savoir si la Belgique est confrontée au même problème? Si oui, envisagez-vous de prendre la même mesure que les autorités françaises? Une étude à ce sujet est-elle envisagée?

07.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, chère collègue, les derniers chiffres relatifs aux accidents de la route impliquant des conducteurs sous l'influence de l'alcool dont nous disposons se rapportent à l'année 2009. Ainsi, en 2009, le nombre d'accidents graves s'élevait, durant le week-end à 2 352, durant les nuits du week-end à 854. Le nombre global d'accidents en 2009 s'élevait à 6 678.

Durant le week-end, le nombre d'accidents graves impliquant au moins un conducteur sous l'influence de l'alcool s'élevait à 324, ce qui représente 14 % des accidents. Pour les nuits de week-end, le nombre d'accidents graves impliquant au moins un conducteur sous l'influence de l'alcool s'élevait à 174, à savoir 20 %. Globalement, pour l'année, ce nombre était de 606, à savoir 9 %. On considère comme accident grave un accident corporel avec au moins un blessé grave ou une personne décédée dans les 30 jours.

En 2009, en week-end, dans 14 % des cas, les accidents graves étaient le fait d'un conducteur sous l'influence de l'alcool. Globalement, 47 794 accidents corporels ont été dénombrés. Selon l'IBSR, le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un conducteur sous l'influence de l'alcool (test d'haleine positif supérieur ou égal à 0,5 gramme au litre ou test ayant été refusé) s'élevait à 5 643, à savoir 12 % des accidents.

Présidente: Maggie De Block.

Voorzitter: Maggie De Block.

Sur base de ces chiffres, il n'est pas possible de savoir d'où viennent ces conducteurs, ni où ils ont consommé les boissons alcoolisées.

Par contre, le rapport de la Mesure nationale du comportement "conduite sous influence d'alcool" qui fut menée en 2007 par l'IBSR renseigne la proportion de conducteurs sous influence selon la provenance. C'est après s'être rendu dans un établissement horeca, dans une soirée ou en discothèque que l'on a le plus tendance à prendre le volant en ayant bu. Ce chiffre ne concerne cependant qu'un échantillon de conducteurs testés dans le cadre de la Mesure nationale, et non pas l'ensemble des conducteurs impliqués dans un accident corporel.

J'ai effectivement entendu parler de l'initiative de nos voisins français. L'idée est de mettre dans les discothèques des éthylo-tests à disposition des clients, de façon à ce qu'ils sachent en partant s'ils peuvent conduire ou non. À ce jour, il s'agit encore d'un projet de décret.

Chez nous, l'IBSR mène depuis le mois de juillet dernier, dans le cadre de la campagne "Accidents du week-end" qui s'adresse aux jeunes, des actions de sensibilisation à la sortie des discothèques, festivals et soirées. Ces actions ont lieu chaque week-end dans un endroit différent, et cela jusqu'à l'été prochain.

L'IBSR a également réalisé des alcootests sur les terrasses des cafés durant tout l'été dans le cadre de la campagne "I Bob You", mais cette campagne vise un public beaucoup plus large et ne s'adresse donc pas uniquement aux jeunes. Des actions de ce type seront également menées pour la campagne Bob de fin d'année; mais là encore, le public visé ne se limitera pas aux jeunes.

07.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie. Il importera de bien évaluer l'impact de ces opérations de sensibilisation. Évidemment, nous recevons toujours les chiffres avec un léger décalage. C'est dommage. Il faut donc vérifier si ces mesures sont suffisantes et s'il ne convient pas d'en prendre de supplémentaires.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de inschrijving van voertuigen van EU-burgers die in België verblijven" (nr. 6123)

08 Question de M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'immatriculation des véhicules des ressortissants européens vivant en Belgique" (n° 6123)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, de gegevensuitwisseling tussen de landen van de EU over eigenaars of houders van voertuigen is nog altijd niet sluitend. Er zijn recentelijk bepaalde stappen ondernomen, maar er is nog altijd een probleem. Buitenlandse bestuurders kunnen bij een overtreding vaak niet geïdentificeerd worden en glippen door de mazen van het net.

Voor strafrechtelijke overtredingen is er het Verdrag van Prüm, dat in 2006 door ons land werd geratificeerd, waarbij beide partijen de kans krijgen via een nationaal contactpunt de nodige gegevens uit te wisselen. Daarnaast heeft ons land met enkele eurolanden bilaterale akkoorden gesloten.

Opmerkelijk en hoopgevend is de beslissing van de Europese Raad, eind september jongstleden, om de richtlijn over crossborderuitwisseling van gegevens bij verkeersovertredingen definitief goed te keuren. De richtlijn zal uiterlijk over twee jaar moeten zijn omgezet in Belgische wetgeving. Zo zullen in elk geval voor een aantal overtredingen gegevens beter kunnen worden uitgewisseld.

Zelfs wanneer de richtlijn wordt uitgevoerd, zullen er nog altijd hindernissen zijn bij het identificeren en vooral ook het vervolgen van buitenlandse overtredders. Bij overtredingen door buitenlanders gaat het immers vaak niet over transitverkeer. Steeds meer EU-onderdanen werken en verblijven een aantal maanden of jaren op het Belgische grondgebied. Het probleem van de identificatie voor de groep personen die hier langere tijd verblijven, kan deels worden opgelost door buitenlandse bestuurders hier in te schrijven en ze een Belgische kentekenplaat toe te kennen.

Wij hebben de wetgeving nagekeken en moesten vaststellen dat artikel 3 van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 stelt dat personen die in België verblijven – dat wil zeggen: ingeschreven zijn in het bevolkingsregister van een Belgische gemeente – zelfs indien hun voertuig ingeschreven is in een buitenlandse gemeente, verplicht zijn hun voertuig in te schrijven.

Volgens artikel 4 van hetzelfde KB mogen personen die in het buitenland verblijven, een voertuig in België in het verkeer brengen indien ze ingeschreven zijn in een lidstaat van de EU en een nummerplaat dragen, overeenkomstig de wetgeving van dat land. Ze mogen – ze zijn daartoe dus niet verplicht – hun voertuigen inschrijven in België. Een tijdelijke inschrijving is verplicht volgens artikel 5 voor bijvoorbeeld personen die zijn ingeschreven in een wachtregister of die hun hoofdverblijfplaats hebben in een staat die geen partij is bij de verdragen inzake het wegverkeer.

Volgens de regelingen inzake het verblijfsrecht hebben EU-burgers het recht om maximaal 3 maanden op het grondgebied van een andere lidstaat te verblijven, zonder aan andere formaliteiten of verplichtingen te moeten voldoen dan de verplichting in het bezit te zijn van een geldige identiteitskaart of paspoort. Voor verblijven van langer dan 3 maanden moet men zich inschrijven bij zijn gemeente.

Uit al die bepalingen samen zou men kunnen concluderen dat EU-onderdanen die langer dan 3 maanden in België verblijven, hun voertuigen ook moeten laten inschrijven. Ze zijn immers ingeschreven in het bevolkingsregister vanaf 3 maanden, waardoor artikel 3 van het KB van 20 juli 2001 van toepassing blijkt te zijn. Daarentegen is er ook nog Europese regelgeving dat enkel een EU-onderdaan die langer dan 6

maanden in een andere lidstaat verblijft, verplicht om zijn voertuig daar in te schrijven. Die twee regelgevingen lijken wat met elkaar te botsen.

Mijnheer de staatssecretaris, hoe handelt de dienst Inschrijving Voertuigen de inschrijving van EU-burgers die in België verblijven, in de praktijk af? Is er afstemming met de gemeenten? Zijn er cijfergegevens beschikbaar over het aantal ingeschreven voertuigen van EU-burgers die in België verblijven, meestal op tijdelijke basis?

Voert de politie controles uit om te kijken of Europese buitenlandse bestuurders die in België verblijven, verzaakt hebben aan hun verplichting om hun voertuig in België in te schrijven? Zijn er cijfergegevens beschikbaar over het aantal controles en het aantal vastgestelde overtredingen?

Zou een betere opvolging of een andere procedure door de DIV een verbeterde identificatie mogelijk kunnen maken?

Sommige EU-landen proberen een zo snel mogelijke inschrijving van het voertuig te verkrijgen door voertuigen vrij te stellen van inschrijvingstaks en bij tijdelijke inschrijving. Werkt men in België op een gelijkaardige manier? Indien niet, valt dat te overwegen?

Valt een aanpassing van het KB van 20 juli 2001 te overwegen binnen de grenzen die Europa toelaat, om een ruimere inschrijving te verkrijgen en zo een antwoord te bieden aan de geschetste problematiek?

Tot slot, zou het opvragen en centraliseren van de nummerplaatgegevens van EU-burgers op het moment dat ze zich aanmelden bij de gemeente, een mogelijke oplossing kunnen bieden aan de geschetste problematiek?

08.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Van den Bergh, ten eerste, de personen die in België verblijven, moeten de voertuigen die zij in het verkeer wensen te brengen, inschrijven in het repertorium van de voertuigen van de directie Inschrijvingen van Voertuigen, DIV.

Het verblijf in België houdt in dat de natuurlijke personen zijn ingeschreven in de bevolkingsregisters van een Belgische gemeente. Het begrip bevolkingsregisters omvat hier zowel het bevolkingsregister stricto sensu als het vreemdelingenregister.

Een rechtspersoon moet ingeschreven zijn in de Belgische Kruispuntbank van Ondernemingen of opgericht zijn door of krachtens het internationaal of buitenlands recht en beschikken over een vaste verblijfplaats in ons land.

Voor de natuurlijke personen is de inschrijving in het bevolkingsregister van een Belgische gemeente zodoende een noodzakelijke voorwaarde om een voertuig te kunnen inschrijven onder een gewone Belgische kentekenplaat.

Er zijn in mijn departement evenwel geen cijfers beschikbaar over het aantal ingeschreven voertuigen van in België verblijvende EU-burgers.

Ten tweede, de politie en de Administratie der Douane en Accijnzen voeren regelmatig controles uit op buitenlandse bestuurders die in België verblijven, maar toch met een buitenlandse kentekenplaat blijven rondrijden, om na te gaan of zij niet voldoen aan de uitzonderingsbepalingen in artikel 3, § 2, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen.

Mijn administratie beschikt evenwel niet over cijfergegevens over die controles, die door voldoende diensten op onafhankelijke wijze en op eigen initiatief worden uitgevoerd.

Ten derde, een betere opvolging op het terrein zelf, zeker op het gebied van de verblijfscontrole van in België verblijvende buitenlandse EU-burgers die zelfs na zes maanden nog steeds verzaken aan hun elementaire plicht zich in het Belgisch bevolkingsregister in te schrijven, is zeker mogelijk mits een verder doorgedreven controle door de gemeentebesturen van de grensgemeenten in het bijzonder.

De controle van de inschrijvingsplicht van buitenlandse voertuigen rondrijdend in België, is weinig zinvol indien de ordehandhavers niet snel kunnen nagaan of de vermeende overtreders, terecht of ten onrechte,

ontbreken in de nationale bevolkingsregisters.

De vraag inzake de verkeersbelasting en de belasting op de inverkeersstelling, en in het bijzonder betreffende de wenselijkheid van vrijstellingen voor bepaalde categorieën van inschrijvingen, valt niet onder mijn bevoegdheid, maar wel onder de bevoegdheid van de Gewesten.

De aanpassing van het KB van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen om een ruimere inschrijving in België te verkrijgen, is niet aan de orde. Een tegenovergestelde tendens is merkbaar waarbij de Europese instellingen er meermaals op aandringen de verplichting om voertuigen in een andere EU-lidstaat in te schrijven, te versoepelen in het kader van het vrije verkeer van personen.

Ten slotte, het opvragen en centraliseren van nummerplaatgegevens van EU-burgers op het moment van aanmelding bij de gemeente zou vooral een oplossing kunnen zijn voor een snelle identificatie van de houders en desgevallend de normale gebruikers van kentekenplaten uit andere EU-lidstaten, zodat, enerzijds de overtredingen op de regelgeving betreffende de inschrijving van voertuigen, en overtredingen van de wegcode, snel kunnen worden opgevolgd, en anderzijds beter kan worden ingespeeld op de ruimere inschrijvingstermijnen voor buitenlandse voertuigen uit EU-lidstaten, die de Europese regelgeving voorhoudt.

08.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, dank u voor de antwoorden. Het is een beetje jammer dat we niet wat meer zicht krijgen op de problematiek aan de hand van cijfergegevens. Als die er niet zijn, dan zijn ze er natuurlijk niet.

We weten echter allemaal dat het aantal buitenlandse voertuigen in verhouding een pak meer overtredingen begaat dan de voertuigen met Belgische nummerplaat in ons land. Enerzijds heeft dat te maken met het transitverkeer en de gebrekkige mogelijkheid tot de crossborderuitwisseling van gegevens. Anderzijds schrijven personen die hier gedurende een periode komen wonen en een job uitoefenen, bijvoorbeeld seizoensarbeiders, zich uit het bevolkingsregister in hun land uit, terwijl ze hun auto met buitenlandse nummerplaat hier in het verkeer houden zonder dat ze de nodige stappen zetten, wat hen bijna onaantastbaar maakt voor de politiediensten. Ik meen dat we die problematiek een beetje in het oog moeten houden, omdat ze bedreigend is voor onze verkeersveiligheid. We kunnen daar de komende maanden voort werk van maken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Vraag van de heer Bert Wollants aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de foutieve metingen aan de hand van curvometers" (nr. 6312)

09 Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "les mesures erronées effectuées à l'aide de curvomètres" (n° 6312)

09.01 Bert Wollants (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de curvometer is ook gekend als het toestel met de rollen waarop bromfietsen worden getest. Dat is al langer een voorwerp van discussie, vooral omdat het toestel de snelheid van de bromfiets op de rollen meet en niet de snelheid van de bromfiets in het verkeer, dus rekening houdend met een bestuurder, met windsnelheden, enzovoort.

Dat is een probleem, want het oog op de wettelijke voorwaarden voor dergelijke toestellen moet het mogelijk zijn om de snelheid op een juiste manier te reproduceren. Ondertussen is al meermaals gebleken dat dit niet het geval is en dat daarop zware afwijkingen zitten, tot 25 km/u, wat voor een bromfiets behoorlijk veel is.

Ook wordt dit toestel gebruikt om de maximale snelheid van de bromfiets na te gaan, terwijl de oorspronkelijke bedoeling was om het onderscheid tussen klasse A en klasse B te kunnen maken.

Dit blijft een probleem. Daarom heb ik daarover een aantal vragen, mijnheer de staatssecretaris.

Erkent u de onzekerheid en de twijfel die metingen met de curvometer met zich meebrengen? Ondanks de correcties van 8 en 10 km/u blijven de meetresultaten volgens onderzoek incorrect en blijven er klachten komen over het gebruik.

De curvometer wordt meestal gebruikt om de snelheid te meten van de bromfietsen en niet om het onderscheid tussen de verschillende klassen te maken. De daadwerkelijke snelheidsmeting kan in principe

enkel met een radar. Klopt deze stelling? Zo ja, waarom gebeurt het in de praktijk dan wel met een curvometer?

Acht u het noodzakelijk om duidelijkheid te schaffen over het gebruik en de te volgen methode van meting?

Door het verplicht maken van nummerplaten voor bromfietsen kan het probleem worden opgelost omdat de metingen dan met de radar kunnen gebeuren. Ik heb ergens gelezen dat dit volgens Europese richtlijnen vanaf 2010 verplicht was. Ik heb niet kunnen traceren in welke richtlijn dit staat, maar misschien kunt u daarover meer zeggen. Ondertussen is het 2011. Had dit daadwerkelijk moeten worden ingevoerd? Wat is de stand van zaken dienaangaande?

09.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Wollants, de ijking en het afleveren van vergunningen voor het gebruik van de rollentestbanken worden wettelijk geregeld in het koninklijk besluit van 12 oktober 2010 betreffende de goedkeuring, de ijking en de installatie van de meettoestellen gebruikt om toezicht te houden op de naleving van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en haar uitvoeringsbesluiten.

In de gebruiksvergunningen die door de dienst Metrologie van de FOD Economie worden afgeleverd voor de rollentestbanken wordt expliciet gesteld dat, net zoals u aangaf, de rollentestbanken niet bedoeld zijn om rechtstreeks de snelheid van een voertuig op de weg te meten, maar om te bepalen of de bromfietsen tot klasse A, gaande tot 25 km/u, dan wel tot klasse B, gaande tot 45 km/u, behoren. De maximum gemeten snelheid op de rollentestbank met een bepaalde correctie impliceert dus enkel dat een bromfiets in een klasse A of B kan worden ingedeeld. Wat de wettelijke nauwkeurigheid betreft bedraagt de tolerantiemarge 3 km/u. In de laboratoria van de dienst Metrologie bedraagt de foutenmarge bij het onderzoeken nooit meer dan 0,5 km/u.

De rollentestbank stelt de politie in staat om het type bromfiets, klasse A of klasse B, te bepalen en meet de snelheid dus enkel op een indirecte manier. De rollentestbank kan geen uitsluitel geven over de gemeten snelheid op de weg, wel over de klasse waarvoor het voertuig is goedgekeurd. Een veroordeling voor te hoge snelheid kan enkel via een meting met een volgens het net aangehaalde koninklijk besluit geijkte radar uitsluitel geven.

Ik ga ervan uit dat de politie in haar opleiding voldoende aandacht besteedt aan het correct gebruik van de rollentestbank. Er is mijns inziens geen Europese richtlijn die de inschrijving en de kentekenplaat van een bromfiets verplicht stelt. Mijn administratie is momenteel bezig met het op punt stellen van een nieuwe IT-applicatie, DIVNew, waarvan de inwerkingtreding is voorzien op 1 november 2011. Deze IT-applicatie moet eerst naar behoren werken vooraleer men kan beginnen met de inschrijving van de bromfietsen.

09.03 **Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Het is inderdaad belangrijk dat dit overal correct wordt toegepast. Mochten er voorvallen zijn waaruit blijkt dat het toch anders wordt gedaan, dan moet worden bekeken hoe men daar verder op kan ingaan.

Wat de Europese verplichting betreft, het is in een aantal kranten verschenen dat het zo zou zijn, maar ik heb nergens de link kunnen vinden naar de concrete richtlijn. Daarom heb ik de vraag aan u gesteld.

Ik meen dat het inderdaad opportuun is dat alles goed werkt op het moment dat men zou beginnen met een ruimere inschrijving daarvan. Ik zal het verder opvolgen en bekijken hoe wij dat in de toekomst op een goede manier kunnen aanpakken.

*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 "het tekort aan Franstalige luchtverkeersleiders op Belgocontrol"** (nr. 6339)

10 **Question de M. Bert Wollants au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le manque de contrôleurs aériens francophones chez Belgocontrol"** (n° 6339)

10.01 **Bert Wollants** (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb vernomen dat er bij Belgocontrol een tekort is aan Franstalige luchtverkeersleiders. Blijkbaar is het al een aantal jaren aan de gang dat Franstaligen niet meer of onvoldoende slagen voor de examens die daarvoor worden georganiseerd, omdat

de kennis van het Engels te beperkt zou zijn.

Omdat ondertussen ook de Waalse luchthavens sterk groeien – denk maar aan Charleroi – komen we in een situatie waarin er onvoldoende Franstalige luchtverkeersleiders zijn om de Waalse luchthavens te bemannen. Ondertussen was er een voorval waarbij men Nederlandstalige luchtverkeersleiders stage liet lopen op Waalse luchthavens. Op zichzelf lijkt het mij voor de veiligheid geen slecht idee dat als we voldoende luchtverkeersleiders willen hebben, we die daar dan ook plaatsen. Blijkbaar wordt dat echter anders gepercipieerd. Zo zou er sprake zijn van een mogelijke staking die wellicht half oktober zou plaatsvinden, omdat men eindelijk tot een oplossing wil komen. We weten ook dat de sfeer bij Belgocontrol al langer zeer gespannen is om het zacht uit te drukken en dat het belangrijk is te voorkomen dat daar gestaakt zou worden, zeker wegens een voorval zoals dit. We weten allemaal nog uit de hoorzitting rond Belgocontrol en de vragen die daar zijn gesteld wat de impact is van een staking bij de luchtverkeersleiders op onze economie.

Klopt het dat er effectief syndicale onrust is op de luchthaven van Bierset wegens de stage van twee Vlaamse luchtverkeersleiders?

Welke afspraken bestaan er momenteel over de taalrol van luchtverkeersleiders op de luchthaven van Zaventem en op de regionale luchthavens?

Kunt u de verhouding geven tussen de Nederlandstalige en de Franstalige luchtverkeersleiders bij Belgocontrol?

Welke impact op de veiligheid en de capaciteit van de luchthavens is er te verwachten als Nederlandstalige luchtverkeersleiders niet worden toegestaan op de Waalse luchthavens?

Tot slot, welke acties zult u ondernemen om een escalatie van het conflict te voorkomen?

10.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Wollants, Belgocontrol heeft de voorbije vijf jaar drie vergelijkende wervingsexamens georganiseerd voor de aanwerving van Nederlands- en Franstalige aspirant-verkeersleiders. Met het oog op het bereiken van kandidaten uit de beide taalgebieden werden, naast de officiële publicaties in het Belgisch Staatsblad, tevens oproepen tot kandidaten gepubliceerd in de Franstalige en Nederlandstalige pers.

Voor de rekruteringscampagne betreffende het wervingsexamen werd al in 2007 extra aandacht besteed aan de Franstalige markt. Bijkomende advertenties werden gepubliceerd in de Franstalige pers en Belgocontrol nam deel aan een jobbeurs in Namen. Die acties werden ondernomen vermits uit het wervingsexamen 2006 was gebleken dat het slaagpercentage van de Franstalige kandidaten ontoereikend was.

Belgocontrol heeft sindsdien alles in het werk gesteld om beide taalgroepen te bereiken en, in tegenstelling tot wat u aanhaalt, geanticipeerd en acties ondernomen met het oog op het bereiken van een beter taalevenwicht in de aanwervingen. Ondanks die extra inspanningen dienen wij echter vast te stellen dat minder Franstaligen dan Nederlandstaligen zich inschrijven voor voornoemde examens.

Belgocontrol verzekert de luchtverkeersleiding op de luchthaven van Zaventem en op de regionale luchthavens. Het verzekeren van de luchtverkeersleiding in de controletoren te Zaventem gebeurt op dezelfde manier in de regionale luchthavens en onafhankelijk van de taalgrens. Het is een operationeel gegeven. Bovendien is het Engels, conform de ICAO- en Europese regelgeving, dé voertaal, welke ook de plaats van tewerkstelling is van de luchtverkeersleider.

Op basis van die operationele en feitelijke overwegingen, en juridisch ondersteund door experts in taalwetgeving, is de directie van Belgocontrol van mening dat de luchtverkeersleiding in de regionale luchthavens dient te worden gekwalificeerd als een uitvoeringsdienst die het hele land bestrijkt in de zin van de gecoördineerde taalwetten en bijgevolg kunnen luchtverkeersleiders van beide taalrollen hier tewerkgesteld worden. Bovendien streeft de directie uiteraard naar een maximale mobiliteit tussen de luchtverkeersleiders. Dat is ook perfect in lijn met de oprichting en de geest van het gemeenschappelijk Europees luchtruim, dat moet toelaten dat luchtverkeersleiders, op basis van hun vergunning, een bijna totale mobiliteit kunnen genieten binnen het geheel van de Europese lidstaten.

In dat kader had de directie inderdaad overwogen om twee Nederlandstalige luchtverkeersleiders te werk te stellen op de luchthaven van Luik. Intussen werd met de syndicale organisaties afgesproken om de problematiek van de mobiliteit geheel aan te pakken en maakt het dossier Mobiliteit het voorwerp uit van sociale dialoog. Zoals ik pas heb vermeld, geschiedt de luchtverkeersleiding in het Engels en onafhankelijk van de taalrol van de luchtverkeersleider. Bijgevolg is er geen mogelijke impact op de veiligheid van de luchthavens.

10.03 Bert Wollants (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, er blijft wel een probleem op Bierset zelf. Luchtverkeersleiding vindt inderdaad hoofdzakelijk of bijna uitsluitend in het Engels plaats. Als men staakt of actie voert omdat er twee Nederlandstaligen stage lopen op een Waalse luchthaven, terwijl mobiliteit onbeperkt is en er geen taalcriterium of taalrol aan de functie vasthangt, zou ik het erg vinden om te komen tot een regeling door Belgocontrol waarbij de Waalse regionale luchthavens enkel door Franstaligen mogen worden bediend, de luchthaven van Zaventem gemengd en de Vlaamse luchthavens enkel door Vlamingen. Het zou spijtig zijn als het die richting uitgaat. Ik vraag u om een oogje in het zeil te houden hoe het verder verloopt. Ik heb begrepen dat het probleem nog altijd niet van de baan is en dreigt op de luchthaven van Bierset. Als het verder die richting uitgaat, moet er toch wel worden opgetreden. Het verhaal krijgt ongetwijfeld nog een staartje.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Question de Mme Linda Musin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "la première réunion de Concertation sur la Sécurité de l'Exploitation ferroviaire" (n° 6345)

11 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de eerste vergadering van het Veiligheidsoverleg Spoorwegexploitatie" (nr. 6345)

11.01 Linda Musin (PS): Madame la présidente, monsieur le secrétaire d'État, le 21 juin 2011 s'est tenue la première réunion de Concertation sur la Sécurité de l'Exploitation ferroviaire, à l'initiative du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF), en collaboration avec le Service Réglementation Rail, le Service Entreprises publiques et Politique ferroviaire et l'Organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires.

Il apparaît, selon les documents repris sur le site du SPF Mobilité et Transports, que le secteur ferroviaire a réagi positivement à cette initiative. Des représentants du groupe SNCB à ceux de la SNCF, des représentants des autorités du port d'Anvers aux représentants des différents groupes industriels, la liste des participants est à tout le moins réjouissante et témoigne d'une véritable volonté de collaborer efficacement en matière de sécurité ferroviaire.

Monsieur le secrétaire d'État, vous comprendrez dès lors mon intérêt pour cette réunion qui s'inscrit directement dans le suivi des recommandations de la commission spéciale Sécurité du rail. J'aimerais en savoir plus. Monsieur le secrétaire d'État, pourriez-vous synthétiser le contenu de cette réunion? Quels en étaient les objectifs? Quelles en seront les suites? Est-ce le début d'une véritable "plate-forme de sécurité" telle que demandée par la commission spéciale sur la Sécurité du rail? Le cas échéant, a-t-on convenu d'un échéancier précis pour la poursuite de ces concertations sur la sécurité de l'exploitation ferroviaire?

11.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame la présidente, madame Musin, le 21 juin dernier s'est en effet tenue la première réunion de Concertation sur la Sécurité de l'Exploitation ferroviaire à l'initiative du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF), connu également sous le nom d'Autorité belge de sécurité.

Quel était le contenu de cette réunion? Il s'agissait de la première réunion de ce genre organisée par l'Autorité de sécurité qui a été placée sous le signe d'un large tour d'horizon, dans le but de présenter le contexte nouveau dans lequel elle s'inscrit et de recueillir les attentes des participants.

En effet, la plate-forme de sécurité se doit d'être un organe de concertation.

Les thèmes abordés ont été: l'influence des trois paquets ferroviaires, l'évolution du SSICF en application de la loi du 26 janvier 2010 et le rôle envisagé pour le SSICF dans les années à venir, les propositions et les objectifs de la concertation, un sondage sur les attentes des parties prenantes, un aperçu de la réglementation européenne et de l'actualité nationale à propos du troisième paquet ferroviaire, l'ECM et les

licences de conducteurs de trains, et la reconnaissance des centres.

Quant aux objectifs, la sécurité de l'exploitation et l'interopérabilité des chemins de fer étant des sujets d'actualité en Belgique comme partout en Europe, il était important que les divers acteurs du secteur ferroviaire, à savoir les services publics, gestionnaire d'infrastructure, entreprises ferroviaires, organismes de formation, organismes médicaux, fabricants et sous-traitants, organismes de certification, fournisseurs de services et de logistique et propriétaires des véhicules ferroviaires, partagent l'information et les connaissances.

Pour donner suite aux suggestions et remarques qui furent formulées par les participants, l'Autorité de sécurité a décidé de travailler plus thématiquement, de manière que chaque participant puisse faire connaître les thèmes qui l'intéressent, de traduire l'actualité en informations concrètes et d'inviter le secteur à proposer des sujets en rapport avec le thème choisi.

En ce qui concerne la plate-forme de sécurité, l'Autorité de sécurité s'est engagée à mettre en œuvre la recommandation de la commission spéciale sur la Sécurité du rail en Belgique.

Enfin, en ce qui concerne la poursuite des concertations sur la sécurité de l'exploitation ferroviaire, je vous annonce que la prochaine concertation est prévue pour le 1^{er} décembre. J'ajoute que ces concertations auront lieu trois fois par an.

11.03 Linda Musin (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour cette réponse complète et détaillée. Je ne peux que me réjouir de cette première réunion qui, selon vos dires, a permis de faire vraiment le tour de la situation et de passer en revue les différents points. J'espère que le choix des thèmes qui seront abordés par la suite a fait l'objet d'un large consensus. Je me réjouis également du fait que le rythme soit soutenu, la prochaine réunion étant prévue le 1^{er} décembre 2011. Maintenant qu'on a commencé, il faut poursuivre avec tous les acteurs qui étaient réunis autour de la table pour pouvoir prendre rapidement des décisions permettant d'avancer par rapport aux recommandations!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de M. Anthony Dufrane au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "le nouveau système de contrôle de sécurité à l'aéroport de Bruxelles National" (n° 6347)

12 Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "het nieuwe systeem voor de veiligheidscontrole op Brussels Airport" (nr. 6347)

12.01 Anthony Dufrane (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, à partir de 2012, l'aéroport de Bruxelles-National va tester un système de contrôle de sécurité des passagers imaginé par l'Association internationale du transport aérien (IATA). Ce dernier s'appuie sur le tri des passagers qui seront séparés en trois catégories: les passagers "connus", les passagers "normaux" et les passagers "à sécurité renforcée".

Suivant son statut, chaque voyageur se verra soumis à un contrôle différencié. Le passager "connu" se contentera de passer sous le portique de détecteur à métaux. Le passager "normal" passera sous le portique et au *full-body* scanner, appareil qui "voit" sous les vêtements. Enfin, le passager "à sécurité renforcée" devra passer sous le portique, au scanner, enlever ses chaussures et subir un contrôle anti-explosif.

La catégorisation des voyageurs se fera par une estimation du risque réalisée par le gouvernement avant leur arrivée à l'aéroport. En Belgique, elle sera réalisée sur la base de données personnelles et de la destination. Une fois "trié", le passager se verra apposer sa catégorie via une puce où celle-ci sera mémorisée et jointe à son passeport ou un autre document de voyage.

D'aucuns verront sans doute un moyen de fluidifier les contrôles pour la plupart des passagers. Pour ma part, j'y vois non plus un contrôle centré sur les objets, mais bien sur les personnes, ce qui, au final, ne pourra que renforcer les discriminations et un fichage généralisé sur la base d'informations largement sujettes à interprétation. Cela me semble en totale contradiction avec la législation tant nationale qu'européenne.

Monsieur le secrétaire d'État, l'IATA est une association privée. Sur quelles bases légales et sur quels critères se permet-elle de proposer des protocoles de sécurité s'immisçant clairement dans la vie privée des passagers?

Selon leur communiqué de presse, ce programme *checkpoint of future* a fait l'objet d'une concertation avec dix-neuf pays et plus particulièrement avec les États-Unis. La Belgique en a-t-elle fait partie? Si oui, avec quel mandat? Quelles sont les modalités pratiques et les critères retenus pour ces contrôles différenciés? Y a-t-il eu concertation avec les ministres de la Justice et de l'Intérieur qui sont également compétents: l'un pour l'aspect "Sûreté de l'État" et l'autre pour l'aspect "police fédérale"?

Enfin, qu'en est-il du rapport que doit vous fournir le comité local de sûreté et qui devrait apparemment servir de base pour les modalités de sélection?

12.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Madame la présidente, en guise de réponse à la question de M. Dufrane, je signale que la Belgique n'envisage pas de contrôle de sécurité divisant les passagers en trois catégories, comme cela a été proposé par l'IATA. Les autorités belges suivent toutefois les programmes de test qui sont en cours à l'étranger. C'est en fonction de leurs résultats qu'une concertation sera organisée en 2012 au sein du Comité national de sûreté de l'aviation civile.

Ce n'est qu'après cette concertation qu'un nouveau concept de contrôle de sécurité sera éventuellement pris en considération.

12.03 Anthony Dufrane (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie de votre réponse. Me voilà rassuré. Mon groupe et moi-même serons fort attentifs aux résultats et conclusions de cette concertation relative à la sûreté qui aura lieu en 2012.

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

13 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister, over "de invoering van een tijdelijke Z-plaat voor waterrecreatiebedrijven" (nr. 6390)

13 Question de M. Tanguy Veys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, sur "l'instauration d'une plaque Z temporaire pour les sociétés de loisirs aquatiques" (n° 6390)

13.01 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik vraag uw aandacht voor een vraag van de waterrecreatiebedrijven. Zij zijn vragende partij voor de invoering van een tijdelijke Z-plaat voor boten, en heel specifiek voor demonstratiemodellen.

Voor handelaars in kleinere boten is het op dit moment immers onmogelijk om een demonstratiemodel te water te laten zonder aan alle verplichtingen inzake inschrijving te voldoen.

Hierdoor wordt een zogenaamde demoboot onmiddellijk een tweedehandsvoertuig, terwijl men bijvoorbeeld in de autobranche wel over de mogelijkheid beschikt om met een Z-plaat een demovoertuig in te zetten.

Een vaartuig moet op dit moment nog steeds voorzien zijn van de nodige papieren, zoals vlaggenbrief, immatriculatie, plaat, snelheidsnummer, zendvergunning, enzovoort. Deze noodzakelijke papieren blijven van toepassing omdat zij geen invloed hebben op de inschrijving.

Als een handelaar een vaartuig wil aanwenden als demovaartuig, moet hij echter een forfaitair bedrag inzake de belasting op inverkeerstelling voldoen van 2 457 euro. Volgens de sector is deze BIV-bijdrage voor kleine vaartuigen niet in verhouding met de verkoopswaarde van het vaartuig en wordt de winstmarge derhalve bijzonder ingedijkt.

Een vrijstellingsmogelijkheid voor een vaarseizoen, bijvoorbeeld van maart tot oktober, zou aan dit euvel kunnen verhelpen. Op deze wijze zou een handelaar bijvoorbeeld per seizoen een maximum van vijf vaartuigen kunnen inschrijven.

Aangezien de vrijstelling gekoppeld kan zijn aan het chassisnummer van het vaartuig kan misbruik worden voorkomen en geldt deze slechts voor een jaar.

Hierdoor kunnen handelaars in vaartuigen hun activiteiten meer promoten op het water, zoals autohandelaars de mogelijkheid hebben om hun wagens te laten testrijden.

Door deze mogelijkheid om demovaartuigen voor slechts een seizoen in te schrijven met vrijstelling van de BIV-bijdrage neemt volgens de sector de verkoopsmogelijkheid toe. Het vaartuig kan hierdoor alsnog worden verkocht als een nieuw, zonder dat de handelaar moet toeleggen op zijn commerciële handeling.

De forfaitaire BIV-bijdrage zal dan worden geboekt ten aanzien van de koper van dit vaartuig na het vaarseizoen.

Als op deze wijze de algemene verkoopscijfers in de sector opgedreven kunnen worden, dan heeft dat volgens de sector ook een invloed op de tewerkstelling. Een toename van de verkoop brengt ook meer vaartuigen in de markt, die ook onderhoud vergen. Boothandelaars zullen daardoor gezamenlijk kunnen instaan voor een toename van de tewerkstelling.

Door de inzetmogelijkheden van demovaartuigen zal de verkoop meerinkomsten genereren in btw en bedrijfsbelastingen. Dat zijn zaken die zeer positief zijn voor een staatssecretaris die ook op de centen wil letten. Het is een win-winsituatie op alle vlakken.

Momenteel is de forfaitaire BIV voor vaartuigen niet alleen nadelig voor de economische activiteiten en de fiscale inkomsten voor de overheid, het is tevens een discriminerende heffing voor al diegenen die aan waterrecreatie willen doen. Een eigenaar van een jetski van grosso modo 18 000 euro dient evenveel te betalen als een eigenaar van een jacht van bijvoorbeeld 1,6 miljoen euro. Dat is een wanverhouding. Dat is niet eens vergelijkbaar met de BIV op voertuigen. Ook met de evolutie van uitstootnormen en het gebruik van milieuvriendelijke grondstoffen wordt in deze sector tot nu toe geen rekening gehouden.

Mijnheer de staatssecretaris, ik hoop dat u zich in uw antwoord niet zult wegstoppen achter het argument dat een toename van het aantal demoboten de veiligheid op het water zou kunnen ondermijnen. Ik wil er u op wijzen dat alle boten voorzien moeten zijn van meer certificaten dan auto's in het verkeer. Iedereen die wil varen, moet beschikken over de nodige diploma's, zoals het kleine vaarbewijs, het grote vaarbewijs, de yachtmans, de zendvergunning enzovoort.

Ik meen dat de forfaitaire BIV van toepassing is op het merendeel van onze vaartuigen aan onze kust, vanaf een minimumsnelheid van 20 kilometer per uur en/of een minimumlengte van 7,5 meter. Dat wil ook zeggen dat kleine vaartuigen, zoals de RIB's en andere goedkope pleziervaartuigen, commercieel gediscrimineerd worden door de huidige maatstaf.

Mijnheer de staatssecretaris, in hoeverre deelt u de analyse en de oplossingen van de sector van de waterrecreatiebedrijven? Welke maatregelen werden genomen?

13.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, met de analyse van de waterrecreatiebedrijven inzake de kwestie van de bedragen die moeten worden betaald voor de BIV en de impact daarvan op de verkoop van pleziervaartuigen ben ik het eens, met de voorstellen om dat te verhelpen door het invoeren van een Z-plaat evenwel niet.

Het invoeren van een Z-plaat is duidelijk geïnspireerd op de regeling die geldt voor het inschrijven van wegvoertuigen.

Die regeling extrapoleren naar pleziervaartuigen is niet haalbaar, omdat het registreren van vaartuigen op een totaal verschillend concept is gebaseerd. Bij vaartuigen, ook pleziervaartuigen, blijft de registratiedifferentie gekoppeld aan het vaartuig, wat niet het geval voor voertuigen.

Het idee om verschillende boten te laten varen met een en dezelfde immatriculatie, een Z-plaat dus, is niet de goede manier om de kwestie op te lossen.

Binnen het federaal overlegplatform voor de pleziervaart is er momenteel een werkgroep belast met de herziening van de registratie inzake de pleziervaartuigen. De bedoeling is om één koninklijk besluit inzake de registratie van pleziervaartuigen te bekomen.

Ik zal deze werkgroep vragen om de mogelijkheid van een aan een pleziervaart aangepaste regeling, in

casu het verlenen van een tijdelijke vergunning, te onderzoeken en uit te werken, uiteraard in samenspraak met de sector.

De kwestie van de BIV dient te worden opgelost via een passende fiscale regelgeving die evenwel behoort tot de bevoegdheid van de minister van Financiën.

13.03 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik begrijp voor een stuk uw argumentatie dat de Z-plaat moeilijk transponeerbaar is naar de sector van de waterrecreatiebedrijven.

Er zijn natuurlijk veel werkgroepen en het kan soms heel lang duren vooraleer er iets uit de bus komt.

Hebt u zicht over welke termijn wij spreken waarop er mogelijks een beslissing of voorstel zal komen? Het heeft immers weinig zin dat wij hier nu over de problematiek praten en wij over vijf jaar nogmaals aan de mouw van uw opvolger, misschien in een ander Parlement, moeten trekken.

Ik wil er in ieder geval op aandringen dat aan het onderwerp in kwestie de nodige aandacht wordt besteed en dat het niet op de Griekse kalender wordt geplaatst. Ik zal in ieder geval niet nalaten uw collega van Financiën uit de federale regering over de problematiek van de belasting op de inverkeerstelling te ondervragen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 17.49 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.49 uur.