

**Sénat de Belgique**

**Session ordinaire 2010-2011**

**5-65COM**

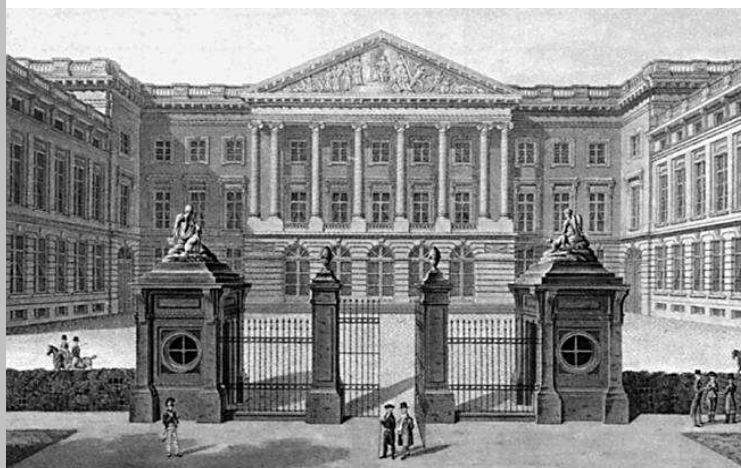
**Commission des Finances et des  
Affaires économiques**

**Mercredi 4 mai 2011**  

---

**Séance de l'après-midi**

**Annales**



**Handelingen**

**Commissie voor de Financiën  
en voor de Economische  
Aangelegenheden**

**Woensdag 4 mei 2011**  

---

**Namiddagvergadering**

**5-65COM**

**Belgische Senaat**  
**Gewone zitting 2010-2011**

Les **Annales** contiennent le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions – *imprimées en italique* – sont publiées sous la responsabilité du service des Comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

La pagination mentionne le numéro de la législature depuis la réforme du Sénat en 1995, le numéro de la séance et enfin la pagination proprement dite.

Pour toute commande des Annales et des Questions et Réponses du Sénat et de la Chambre des représentants: Service des Publications de la Chambre des représentants, Place de la Nation 2 à 1008 Bruxelles, tél. 02/549.81.95 ou 549.81.58.

Ces publications sont disponibles gratuitement sur les sites Internet du Sénat et de la Chambre:  
[www.senate.be](http://www.senate.be)    [www.lachambre.be](http://www.lachambre.be)

#### Abréviations – Afkortingen

CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
cdH	centre démocrate Humaniste
Ecolo	Écologistes confédérés pour l'organisation de luttes originales
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	Parti Socialiste
sp.a	socialistische partij anders
VB	Vlaams Belang

De **Handelingen** bevatten de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling – *cursief gedrukt* – verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

De nummering bestaat uit het volgnummer van de legislatuur sinds de hervorming van de Senaat in 1995, het volgnummer van de vergadering en de paginering.

Voor bestellingen van Handelingen en Vragen en Antwoorden van Kamer en Senaat:  
Dienst Publicaties Kamer van volksvertegenwoordigers, Natieplein 2 te 1008 Brussel, tel. 02/549.81.95 of 549.81.58.

Deze publicaties zijn gratis beschikbaar op de websites van Senaat en Kamer:  
[www.senate.be](http://www.senate.be)    [www.dekamer.be](http://www.dekamer.be)

**Sommaire****Inhoudsopgave**

Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «les vols de nuit» (n° 5-568) .....	4	Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de nachtvluchten» (nr. 5-568).....	4
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la composition de la cellule stratégique Mobilité» (n° 5-570).....	8	Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de samenstelling van de beleidscel Mobiliteit» (nr. 5-570).....	8
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'utilisation abusive de plaques minéralogiques commerciales» (n° 5-571).....	9	Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «oneigenlijk gebruik van commerciële nummerplaten» (nr. 5-571).....	9
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'évasion fiscale par l'utilisation de plaques minéralogiques étrangères» (n° 5-572) .....	11	Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «ontduiking van belastingen bij gebruik van buitenlandse kentekenplaten» (nr. 5-572) .....	11
Demande d'explications de Mme Fatiha Saïdi au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'implantation éventuelle d'un terminal low cost à l'aéroport de Zaventem» (n° 5-622).....	14	Vraag om uitleg van mevrouw Fatiha Saïdi aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de mogelijke bouw van een lowcostterminal op de luchthaven van Zaventem» (nr. 5-622) .....	14
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «le contrôle des conducteurs qui ont été déclarés médicalement inaptes à conduire» (n° 5-623).....	17	Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de controle op bestuurders die medisch ongeschikt zijn verklaard» (nr. 5-623) .....	17
Demande d'explications de Mme Anke Van dermeersch au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la lenteur de fonctionnement du Service d'inspection de la signalisation routière et sur l'état d'avancement de l'introduction de nouveaux panneaux de signalisation concernant les quads et les zones de dépose-minute» (n° 5-679) .....	19	Vraag om uitleg van mevrouw Anke Van dermeersch aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de trage werking van de Inspectiedienst van de Verkeerstekens en de stand van zaken omtrent de invoering van nieuwe verkeersborden inzake quads en zoenstroken» (nr. 5-679).....	19
Demande d'explications de M. Louis Siquet au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'intégration de cours de premiers soins dans les programmes de formation dispensés pour l'obtention du permis de conduire» (n° 5-701).....	21	Vraag om uitleg van de heer Louis Siquet aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «het opnemen van een EHBO-cursus in het lessenpakket voor het behalen van het rijbewijs» (nr. 5-701).....	21
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «le lien entre les aéroports et l'emploi» (n° 5-727) .....	23	Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de relatie tussen luchthavens en werkgelegenheid» (nr. 5-727) .....	23
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la standardisation des bornes de charge pour voitures électriques» (n° 5-730) .....	25	Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de standaardisering van de laadpalen voor elektrische wagens» (nr. 5-730) .....	25
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «le contrôle des compétences des chauffeurs de bus» (n° 5-769).....	26	Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de controle op de competenties van buschauffeurs» (nr. 5-769) .....	26
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «les infractions au Code de la route commises à l'occasion d'événements cyclistes» (n° 5-780).....	28	Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «verkeersovertredingen naar aanleiding van het organiseren van wielermanifestaties» (nr. 5-780).....	28
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la sécurisation de l'aéroport de Zaventem» (n° 5-820) .....	30	Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de beveiliging van de luchthaven van Zaventem» (nr. 5-820).....	30

**Présidence de M. Vandenbroucke***(La séance est ouverte à 14 h 30.)***Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «les vols de nuit» (n° 5-568)**

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – Depuis 2009, le nombre de vols de nuit à Zaventem est limité par le permis d'environnement à 16 000 par an, dont maximum 5 000 slots pour le décollage d'avions. Une interdiction de décollage s'applique aussi pendant les nuits de week-end.

*Le secrétaire d'État peut-il me fournir un aperçu du nombre de vols de nuit actuellement et ces dernières années, en précisant le nombre de décollages et d'atterrissages ? Quelles pistes ont-elles été utilisées à cet effet ? Quel était le pourcentage de répartition de l'utilisation des pistes lors des vols de nuit ?*

*Peut-il me fournir la moyenne journalière du nombre de vols de nuit, en mentionnant le nombre de décollages et d'atterrissages ? Cette moyenne est-elle représentative pour les jours de semaine ou bien existe-t-il d'importantes fluctuations du nombre de vols par nuit ? Peut-il expliquer sa réponse ?*

*Quelle est la situation concernant l'interdiction de décollage pendant le week-end ? Cette mesure est-elle déjà pleinement appliquée ? Le secrétaire d'État peut-il me confirmer que la nuit du samedi et du dimanche, entre minuit et six heures, plus aucun avion ne décolle ?*

*Peut-il me donner l'aperçu actuel des astreintes payées ces dernières années par l'État concernant les vols de nuit ? Des procédures judiciaires contre l'État sont-elles encore en cours au sujet des vols de nuit ? Lesquelles ?*

**M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre.** – Du 1<sup>er</sup> janvier au 31 octobre 2010 compris, 2 834 décollages et 9 008 atterrissages ont eu lieu durant la nuit.

*Je vous transmets le tableau chiffré relatif aux pistes utilisées, données que vous aviez, dans un premier temps, demandées par écrit.*

*Je vous transmets aussi sous forme de tableaux la moyenne journalière du nombre de vols de nuit, avec mention du nombre de décollages et d'atterrissages, des totaux, des moyennes et de l'écart type pour chaque jour de la semaine, du lundi au dimanche.*

*Il ressort de ces tableaux :*

- a) une stabilité durant la semaine et une forte baisse du nombre de décollages le samedi, le dimanche et le lundi, à la suite de l'introduction de périodes sans décollages,*
- b) la variation s'élève à environ 25%, sauf pour les décollages durant le week-end où, en raison du faible nombre de départs, elle peut passer à 50%.*

*Les nuits calmes sont appliquées depuis le 1<sup>er</sup> mai 2009. Il s'agit ici non d'une interdiction de décollage, mais d'une interdiction de slots pour le décollage à certaines heures.*

**Voorzitter: de heer Frank Vandenbroucke***(De vergadering wordt geopend om 14.30 uur.)***Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de nachtvluchten» (nr. 5-568)**

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Sinds 2009 is het aantal nachtvluchten op Zaventem in de milieuvergunning beperkt tot 16 000 per jaar, waarvan maximaal 5 000 slots voor opstijgende vliegtuigen. Ook geldt een opstijgverbod tijdens de weekendnachten.

*Kan de staatssecretaris mij een actueel overzicht geven van het aantal nachtvluchten op dit ogenblik en in de voorbije jaren, met aanduiding van het aantal opstijgingen en landingen? Welke startbanen werden hiervoor gebruikt? Wat was de procentuele verdeling van het baangebruik bij de nachtelijke vliegbewegingen?*

*Kan hij mij het dagelijkse gemiddelde van het aantal nachtvluchten geven, met vermelding van het aantal opstijgingen en landingen? Is dat gemiddelde representatief voor een doordeweekse dag of kan men daarentegen spreken van grote schommelingen in het aantal vluchten per nacht? Kan hij zijn antwoord duiden?*

*Wat is de stand van zaken met betrekking tot het opstijgverbod tijdens het weekend? Wordt die maatregel al volledig toegepast? Kan de staatssecretaris mij bevestigen dat er zaterdagavond en zondagavond tussen middernacht en zes uur geen vliegtuigen meer opstijgen?*

*Kan hij mij een actueel overzicht geven van de dwangsommen die de Staat de afgelopen jaren heeft betaald met betrekking tot de nachtvluchten? Lopen er nog gerechtelijke procedures tegen de Staat met betrekking tot die nachtvluchten? Over welke gaat het hier?*

**De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister.** – Van 1 januari tot en met 31 oktober 2010 vonden 2 834 opstijgingen en 9 008 landingen plaats gedurende de nacht.

*Ik overhandig u hierbij de tabel met cijfers omtrent de gebruikte startbanen, die u eerst schriftelijk had gevraagd.*

*Ik overhandig u ook in een aantal tabellen het dagelijkse gemiddelde van het aantal nachtvluchten, met vermelding van het aantal opstijgingen en landingen met de totalen, de gemiddelden en de standaardafwijking voor elke dag van de week van maandag tot zondag.*

*Uit deze tabellen blijkt dat:*

- a) er stabiliteit is gedurende de week en een sterke daling van het aantal opstijgingen op zaterdag, zondag en maandag als gevolg van de invoering van perioden zonder opstijgingen,*
- b) de variatie ongeveer 25% belooft, behalve voor de opstijgingen in het weekend waar zij door het lage aantal vertrekken kan oplopen tot 50%.*

*De kalme nachten zijn van toepassing sinds 1 mei 2009. Het betreft hier geen verbod tot opstijgen, maar een verbod tot het toekennen van vertrekslots binnen bepaalde uren.*

*In de eerste tien maanden van 2010 vonden 122 opstijgingen*

*Dans les dix premiers mois de 2010, il y a eu 122 décollages durant la période de nuit calme. Six vols n'avaient pas de slot, 44 vols disposaient d'un slot en journée mais avaient du retard, 35 vols n'avaient pas reçu de slot pour les nuits avant l'entrée en vigueur des heures interdites et 37 vols étaient dispensés d'obligation de slot.*

*Ce n'est qu'en cas de vol sans slot que des poursuites sont systématiquement engagées. En cas de retard, chaque cas est examiné séparément en collaboration avec Brussels Slot Coordination. Les vols appartenant aux deux dernières catégories ne contreviennent pas à la législation relative au slot et ne peuvent donc pas être poursuivis. Cette année, un procès-verbal a été rédigé pour huit vols effectués durant la période de nuit calme.*

*Actuellement, tous les vols qui veulent décoller durant cette période, avec ou sans slot, reçoivent leur autorisation de Belgocontrol. Depuis l'entrée en vigueur de la CDM (Collaborative Decision Making), les compagnies aériennes sont informées à l'avance lorsqu'elles ne disposent pas d'un slot. Durant la phase suivante de la CDM, il est prévu que les tours de contrôle interdisent tous les vols sans slot.*

*Concernant les dossiers « nuisances sonores », aucune astreinte n'a encore été versée jusqu'à présent soit parce que la requête des riverains a été rejetée par le tribunal, soit parce que les procédures sont encore en cours.*

*Actuellement, quatre dossiers sont encore pendants.*

*Dans l'affaire Hardy & Co, les requérants – les habitants de l'axe de la piste 02 – demandent au tribunal de première instance de Bruxelles de constater que l'État belge a commis des actes illégaux au sens de l'article 1382 du Code civil, en violation des obligations légales et supranationales (article 8 CEDH, articles 22, 22bis et 23 de la Constitution, Convention relative aux droits de l'enfant) et/ou en violation de son devoir général de précaution, ces faits portant atteinte illégalement aux droits et intérêts des personnes intéressées.*

*Tout récemment, le tribunal de première instance a condamné l'État belge. On examine actuellement la suite qui doit être donnée à ce jugement. Il s'agit naturellement d'un dossier qui date d'une période antérieure aux adaptations en vigueur actuellement.*

*Dans le dossier Anciaux & Co, les habitants de Woluwe-Saint-Pierre ont assigné Belgocontrol et BAC en juin 2004 devant le tribunal de première instance de Bruxelles pour requérir l'arrêt de l'utilisation de la piste 02 pour les atterrissages. Le tribunal a estimé la requête recevable et fondée. En appel, la Cour a ordonné l'arrêt de l'utilisation de la piste 02 pour les atterrissages tel que prévu dans le projet Anciaux, sous peine de sanctions.*

*La Cour de cassation a rejeté le pourvoi du gouvernement fédéral. Le juge des saisies a ordonné à l'autorité fédérale de verser une astreinte d'un montant total de 725 000 euros. Les riverains ont été déboutés en appel ; ils se sont pourvus en cassation en février 2010. Le dossier est toujours pendant.*

*Il y a aussi le dossier Aenspeck & Co, dans lequel 3 200 habitants du noordrand ont assigné l'État belge et la Région flamande devant le président du tribunal de première instance pour faire interdire qu'ils soient davantage survolés par des avions décollant de la piste 25R que les riverains habitant*

plaats tijdens de kalme nachten. Zes vluchten hadden geen slot, 44 vluchten beschikten over een slot voor de daguren maar kenden vertraging, 35 vluchten hadden hun slot verkregen voor de nachturen vóór het ingaan van de verboden uren en 37 waren vluchten vrijgesteld van slotverplichtingen.

Alleen bij vluchten zonder slot wordt systematisch vervolging ingesteld. In geval van vertraging wordt elk geval afzonderlijk onderzocht in het kader van het slottoezicht, in samenwerking met Brussels Slot Coordination. De vluchten behorend tot de laatste twee categorieën begaan geen inbreuken op de slotwetgeving en kunnen dus niet worden vervolgd. Dit jaar werd voor acht vluchten tijdens de periode van de kalme nacht een proces-verbaal opgesteld.

Momenteel krijgen alle vluchten die willen opstijgen tijdens deze periode, met of zonder slot, hun toestemming van Belgocontrol. Sinds de inwerkingstelling van de CDM (*Collaborative Decision Making*) worden luchtvaartmaatschappijen vooraf gewaarschuwd wanneer ze niet over een slot beschikken. In de volgende fase van de CDM is bepaald dat de controletoeren alle vluchten zonder slot tegenhoudt.

Inzake de dossiers 'geluidshinder' werd tot nu toe nog geen enkele dwangsom betaald, aangezien ofwel het verzoek van de omwonenden door de rechter werd afgewezen, ofwel de procedures nog lopende zijn.

Er zijn momenteel nog vier zaken hangende.

In de zaak Hardy & Co vragen de verzoekers – bewoners van de as van baan 02 – de rechtbank van eerste aanleg van Brussel vast te stellen dat de Belgische Staat onrechtmatige handelingen heeft gepleegd in de zin van het artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek, in schending van de wettelijke en supranationale verplichtingen (artikel 8 EHRM, artikelen 22, 22bis en 23 van de Grondwet, Conventie van de rechten van het kind) en/of in schending van zijn algemene opdracht tot voorzichtigheid, waarbij deze daden de rechten en belangen van de betrokkenen op onrechtmatige wijze schenden.

De rechtbank van eerste aanleg heeft zeer recent de Belgische Staat veroordeeld. Momenteel wordt nagegaan welk gevolg aan dit vonnis moet worden gegeven. Het gaat uiteraard om een zaak die dateert van vóór de periode van de nu geldende aanpassingen.

In de zaak Anciaux & Co hebben inwoners van Sint-Pieters-Woluwe de Staat, Belgocontrol en BAC in juni 2004 gedagvaard voor de rechtbank van eerste aanleg van Brussel om te vragen het gebruik van baan 02 voor landingen te staken. De rechter heeft de vraag ontvankelijk en gegrond verklaard. In beroep heeft het hof de voorlopige staking van baan 02 voor landingen zoals zij voortkwam uit het plan-Anciaux bevolen, op straffe van dwangsommen.

Het Hof van Cassatie heeft het beroep van de federale overheid verworpen. De beslagrechter heeft de federale overheid veroordeeld tot de betaling van een dwangsom voor een totaal bedrag van 725 000 euro. De omwonenden werden in beroep in het ongelijk gesteld; ze zijn in februari 2010 in Cassatie gegaan. De zaak is nog steeds hangende.

Dan is er de zaak-Aenspeck & Co, waarin 3 200 inwoners van de noordrand de Belgische Staat en het Vlaams Gewest hebben gedagvaard voor de voorzitter van de rechtbank van

*dans le prolongement de la piste 02 le soient par des avions décollant de cette piste. Dans son jugement, le juge a déclaré la requête introduite contre la Région flamande non fondée et sans fondement juridique.*

*La cour d'appel a interdit à l'État d'exposer les riverains du noordrand et de l'oostrand à des niveaux de bruit supérieurs à ceux qui seraient occasionnés par une utilisation équivalente de toutes les pistes. En attendant, une répartition doit se faire de manière équivalente autour de tout l'aéroport sur un pied d'égalité en termes du nombre de vols, des pics de nuisance et de la charge qui doit être calculée, tant de jour que de nuit et tant en semaine que durant le week-end, et ce sous peine d'une astreinte de 25 000 euros par jour de retard après une première période de mise en œuvre de 30 jours, le plafond des astreintes ayant été fixé à 2 500 000 euros.*

*La Cour de cassation a cassé ce dernier arrêt et renvoyé le dossier à la Cour d'appel de Gand. BAC a également introduit une tierce opposition contre l'arrêt de la cour d'appel et, dans ce dossier également, BAC a introduit un pourvoi en cassation qui est encore toujours pendant. M. Anciaux, qui a été lui-même responsable de ce département, a compris qu'en Belgique, les politiciens et les juges peuvent déterminer dans quelle direction le vent doit souffler. Dans d'autres pays c'est impossible.*

*Le dossier De Becker VI a trait à une contrainte pour le président du tribunal de première instance de Bruxelles, signifiée le 7 mai 2007 par huit habitants de Wemmel, Grimbergen et Diegem. Cette contrainte vise, si la procédure de conciliation échoue, à interdire les mouvements des avions qui dépassent les normes de bruit bruxelloises. Le juge a rejeté la demande pour cause de violation de la séparation des pouvoirs. Les habitants ont introduit un recours contre la décision ; ce dossier est toujours pendant.*

*Il ressort des tableaux que les décollages de nuit se font le plus souvent à partir de la piste 25R : sur les 2 834 décollages, 1 454 ont eu lieu à partir de cette piste, soit 51,3%. 925 décollages ont eu lieu à partir de la piste 20, soit 32,6% ; 0,5% à partir de la piste 02 ; 6,5% à partir de la piste 07L ; 7,2% à partir de la piste 07R et 2,0% à partir de la piste 25L. Ce sont donc surtout les pistes 25R et 20 qui sont utilisées.*

*Pour les atterrissages, ce sont surtout les pistes 25R et 25L qui sont utilisées. 47,1% des atterrissages ont lieu sur la piste 25R et 31,2% sur la piste 25L ; cela représente donc au total 78,3%. 12,6% des atterrissages ont lieu sur la piste 02 – qui provoque tant d'émoi – et 9,1% sur la piste 20.*

*Ce sont les chiffres réels pour une période de dix mois. Je vous ferai parvenir par écrit les détails, moyennes et écarts types.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *J'analyserai les chiffres.*

*Voici quelque temps, monsieur le secrétaire d'État, vous avez conclu un accord contenant certains principes importants. L'un d'entre eux porte sur le fait que, pour des raisons de sécurité, il faut voler contre le vent et que les normes de vent doivent donc être un critère plus essentiel pour le décollage et*

*eerste aanleg om te laten verbieden dat zij meer zouden worden overvlogen door vliegtuigen van baan 25R dan de bewoners in het verlengde van baan 02 overvlogen worden door vliegtuigen van die baan. In zijn vonnis verklaarde de rechter de vraag ongegrond en zonder rechtsgrond tegen het Vlaams Gewest.*

*Het hof van beroep heeft de Staat verboden om de omwonenden van de noordrand en de ooststrand bloot te stellen aan geluidsniveaus die hoger zijn dan degene die het gevolg zouden zijn van een gelijkwaardig gebruik van alle banen. In afwachting moet een gelijkwaardige spreiding omheen de hele luchthaven worden gerealiseerd via een gelijkheid op het vlak van het aantal vluchten, van het aantal geluidspieken en van de belasting, die zowel overdag als 's nachts, in de week als in het weekend moet worden berekend, en dat op straffe van een dwangsom van 25 000 euro per dag vertraging na een eerste uitvoeringstermijn van 30 dagen, waarbij het plafond aan dwangsommen op 2 500 000 euro werd vastgelegd.*

*Het Hof van Cassatie heeft dat laatste arrest verbroken en de zaak verwezen naar het hof van beroep van Gent. BAC tekende eveneens derdenverzet aan tegen het arrest van het hof van beroep en ook in deze zaak heeft BAC een cassatieverzoek ingediend, dat nog steeds hangende is. De heer Anciaux, die zelf ooit verantwoordelijk is geweest voor dit departement, heeft begrepen dat in België politici en rechters kunnen bepalen in welke richting de wind moet waaien. In andere landen is dat onmogelijk.*

*De zaak-De Becker VI heeft betrekking op een dwangbevel voor de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg van Brussel, betekend op 7 mei 2007 door acht inwoners van Wemmel, Grimbergen en Diegem. Dat dwangbevel heeft tot doel om, indien de bemiddelingsprocedure mislukt, de bewegingen van de vliegtuigen die de Brusselse geluidsnormen overschrijden, te verbieden. De rechter heeft het verzoek verworpen wegens een schending van de scheiding der machten. De inwoners hebben tegen de beslissing beroep aangetekend; dat is nog steeds hangende.*

*Uit de tabellen blijkt dat voor de opstijgingen 's nachts de baan 25R het meest werd gebruikt: van de 2 834 opstijgingen vertrokken er daar 1 454, ofwel 51,3%, van die baan. Van de baan 20 waren er 925 opstijgingen, ofwel 32,6%, van de baan 02 0,5%, van de baan 07L 6,5%, van de baan 07R 7,2% en van de baan 25L 2,0%. Vooral de banen 25R en 20 worden dus gebruikt.*

*Voor de landingen worden vooral de banen 25R en 25L gebruikt. De baan 25R is goed voor 47,1% van de landingen en 25L voor 31,2%; samen zijn ze dus goed voor 78,3%. De piste 02, waarover zoveel te doen is, is goed voor 12,6% van de landingen en piste 20 voor 9,1%.*

*Dat zijn de reële cijfers voor een periode van tien maanden. De details, gemiddelden en standaardafwijkingen zal ik u op papier bezorgen.*

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – *Ik zal de cijfers analyseren.*

*Enige tijd geleden, mijnheer de staatssecretaris, hebt u een akkoord gesloten dat bepaalde belangrijke principes bevat. Eén daarvan is dat er om veiligheidsredenen tegen de wind in moet worden gevlogen en dat de windnormen dus een essentiële criterium moeten zijn voor het opstijgen en landen.*

*l'atterrissage. C'est un principe important que je partage entièrement. Je ne sais cependant pas si tous les principes que vous avez avancés sont déjà mis en pratique. Je considère que l'utilisation de la piste 20 pour les départs, par exemple, est une bonne chose car, comme vous le savez, je suis partisan de la dispersion des nuisances. Cela ne se fait cependant pas pour la piste 25R, où il y a encore une grande concentration. Décoller dans la direction à prendre est en soi un principe plutôt logique, mais il n'est pas totalement respecté dans notre pays. Ce sont des problèmes sur lesquels je reviendrai, mais je vais d'abord analyser ces chiffres.*

**M. le président.** – *Puis-je également poser une question concrète ? Pourquoi les chiffres sont-ils arrêtés au mois d'octobre ?*

**M. Etienne Schouppe,** *secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre.* – *Parce que je ne dispose pas encore de l'analyse détaillée complète des vols nocturnes après octobre. Nous avons maintenant analysé dix mois et dans quelques semaines je disposerai vraisemblablement de plus d'informations.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Qui tient aujourd'hui ces chiffres à jour pour vous ?*

**M. Etienne Schouppe,** *secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre.* – *C'est Belgocontrol.*

**M. le président.** – *Je peux me tromper, mais n'avions-nous pas par le passé des chiffres plus récents ? Y a-t-il du retard maintenant ?*

**M. Etienne Schouppe,** *secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre.* – *Le retard se produit surtout lors de l'analyse des chiffres. Il y a une nouvelle donnée dans le contrôle et nous venions seulement de commencer à collecter les données lorsque la question a été posée. Par le passé nous ne le faisons pas, parce que le principe des « nuits calmes » n'existait pas. Il n'a été introduit que lors de la réorganisation des décollages et des atterrissages. Dans quelques semaines, j'aurai des éléments plus récents, pour l'ensemble de l'année dernière et peut-être aussi pour les deux premiers mois de cette année.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Auparavant, nous pouvions voir sur un site web les images radar des vols. Sont-elles encore disponibles aujourd'hui ?*

**M. Etienne Schouppe,** *secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre.* – *En principe oui, mais elles relèvent de la responsabilité de Belgocontrol et du service de médiation. Je ne dois pas vous expliquer comment cela fonctionne. Les responsables de la navigation aérienne sont régulièrement submergés de copies de documents qui sont naturellement choisis pour pouvoir prouver certaines choses. Cela donne lieu à des procédures judiciaires et ensuite, quand on examine les informations sur une période plus étendue, il s'avère que les affirmations ne sont pas exactes.*

*Si je faisais, uniquement sur la base des éléments que j'ai reçus durant les deux à trois dernières semaines, avec le beau temps et les vents d'est, une évaluation de la situation à Zaventem, je pourrais dire qu'il est scandaleux d'atterrir autant sur la piste 02 et de décoller systématiquement de la piste 07 gauche et droite.*

Dat is een belangrijk principe waarmee ik het volkomen eens ben. Ik weet echter niet of alle principes die u toen hebt vastgelegd reeds worden toegepast. Het 'uitwaaien' van de vertrekkende vluchten langs baan 20 bijvoorbeeld vind ik een goede zaak, want zoals u weet ben ik voorstander van de spreiding van de hinder. Langs baan 25R gebeurt dat echter niet, integendeel, daar is nog altijd een grote concentratie. Opstijgen in de richting waar men naartoe moet, is op zich een vrij logisch principe, maar in ons land wordt dat niet geheel nageleefd. Dat zijn problemen waarop ik nog wel zal terugkomen, maar ik zal eerst deze cijfers analyseren.

**De voorzitter.** – *Mag ik ook even een concrete vraag stellen? Waarom lopen de cijfers eigenlijk maar tot oktober?*

**De heer Etienne Schouppe,** *staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister.* – *Omdat ik nog niet beschik over de volledige gedetailleerde analyse van de nachtvluchten na oktober. We hebben nu tien maanden geanalyseerd en over enkele weken zal ik waarschijnlijk over meer informatie beschikken.*

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – *Wie houdt vandaag voor u die cijfers bij?*

**De heer Etienne Schouppe,** *staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister.* – *Dat is Belgocontrol.*

**De voorzitter.** – *Ik kan me vergissen, maar hadden we vroeger geen recentere cijfers? Zit daar nu een vertraging op?*

**De heer Etienne Schouppe,** *staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister.* – *De vertraging zit vooral in de analyse van de cijfers. Er is een nieuw gegeven in het toezicht en we zijn pas begonnen met het verzamelen van de gegevens toen de vraag gesteld was. In het verleden deden we dat niet, omdat het principe van de 'stille nachten' niet bestond. Dat is pas ingevoerd met de reorganisatie van het opstijgen en landen. Over enkele weken heb ik recentere gegevens, voor het hele vorige jaar en misschien ook al voor de eerste twee maanden van dit jaar.*

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – *Vroeger konden we op een website de radarbeelden van de vluchten zien. Zijn die vandaag nog ergens beschikbaar?*

**De heer Etienne Schouppe,** *staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister.* – *In principe wel, maar ze vallen onder de verantwoordelijkheid van Belgocontrol en de ombudsdienst. Ik moet u niet vertellen hoe dat gaat. Luchtvaartverantwoordelijken worden telkens weer om de oren geslagen met kopieën van tracks die uiteraard gekozen zijn om bepaalde zaken te kunnen bewijzen. Dat geeft dan aanleiding tot gerechtelijke procedures en achteraf, wanneer men de informatie over een ruimere periode bekijkt, blijken de beweringen niet te kloppen.*

Als ik alleen op basis van wat ik de afgelopen twee tot drie weken, met het goede weer en de oostenwinden, heb binnengekregen een evaluatie zou maken van het reilen en zeilen in Zaventem, dan zou ik kunnen zeggen dat het een schande is dat men zoveel op de 02 landt en systematisch vanop de 07 rechts en links opstijgt.

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Oui, c'est nouveau et c'est bien.*

**M. Etienne Schouppe,** *secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre.* – *Non, ce n'est pas bien et nous devons être corrects à cet égard.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Par le passé, c'était interdit parce qu'il n'y avait pas d'installation. Maintenant c'est possible, également sans installation.*

**M. Etienne Schouppe,** *secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre.* – *Nous devons aussi être corrects : tous les atterrissages sur la piste 02 provoquent automatiquement une surcharge.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Je parlais de la piste 07, c'est nouveau. Pour la piste 02, ce n'est pas nouveau.*

**M. Etienne Schouppe,** *secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre.* – *J'attends encore l'installation d'un ILS sur la piste 07 et nous pourrions alors aussi procéder à une répartition.*

### **Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur « la composition de la cellule stratégique Mobilité » (n° 5-570)**

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Beaucoup de rumeurs circulent à propos des effectifs des cellules stratégiques fédérales, et bien des questions se posent. Afin de disposer d'une information correcte, je souhaiterais obtenir une réponse aux questions suivantes, portant sur la cellule stratégique qui assiste le secrétaire d'État dans l'exécution de ses compétences.*

*En tout, combien de personnes travaillent-elles pour votre cellule stratégique ? Je souhaiterais un relevé par niveau d'engagement au 1<sup>er</sup> janvier et au 31 décembre 2010. De combien de collaborateurs votre cabinet pouvait-il initialement disposer lorsque le gouvernement est entré en fonction ?*

*En 2010, combien de personnes ont-elles quitté votre cabinet et combien ont-elles été engagées ?*

*Quelle est la ventilation entre collaborateurs féminins et masculins dans votre cellule stratégique ? Je souhaiterais un relevé par niveau au 1<sup>er</sup> janvier et au 31 décembre 2010.*

*Combien d'entre eux ont-ils été détachés d'un service public fédéral ou d'un autre organisme public ? De combien de statutaires et de combien de contractuels s'agit-il ? Je souhaiterais un relevé par niveau au début et à la fin de 2010.*

*Combien d'entre eux exercent-ils un mandat exécutif local ? Je souhaiterais un relevé détaillé au début et à la fin de 2010.*

*Au cours de la législature actuelle, combien de fonctionnaires ont-ils été mis à la disposition de votre cellule stratégique par des administrations ou des institutions qui ressortissent à vos compétences ? De quelles fonctions s'agit-il ?*

*En moyenne annuelle, à combien s'élève le total des frais de personnel et de fonctionnement de votre cellule stratégique, pour la période de juin 2007 à 2010 inclusivement ?*

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – *Dat is nieuw ja, en dat is goed.*

**De heer Etienne Schouppe,** *staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister.* – *Neen, dat is niet goed en we moeten daar correct in zijn.*

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – *Vroeger was het verboden omdat er geen installatie stond. Nu kan het wel, ook zonder installatie.*

**De heer Etienne Schouppe,** *staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister.* – *Maar we moeten ook correct zijn: alle landingen op de 02 geven automatisch een overbelasting.*

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – *Ik had het over de 07, dat is nieuw. De 02 is niet nieuw.*

**De heer Etienne Schouppe,** *staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister.* – *Op de 07 wacht ik nog altijd op de installatie van een ILS en dan kunnen we ook daar tot een verdeling komen.*

### **Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over « de samenstelling van de beleidscel Mobiliteit » (nr. 5-570)**

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – *Over de omvang van de federale beleidscellen doen vele verhalen de ronde en worden dito vragen gesteld. Om over de juiste informatie te kunnen beschikken, kreeg ik graag antwoord op de volgende vragen met betrekking tot de beleidscel waarover de staatssecretaris beschikt voor de uitvoering van zijn bevoegdheden.*

*Hoeveel personen werken er in totaal voor de beleidscel? Graag kreeg ik een overzicht per niveau van aanwerving op 1 januari en 31 december 2010. Over hoeveel medewerkers kon het kabinet initieel beschikken bij de aanvang van de regeerperiode?*

*Hoeveel mensen verlieten het kabinet in 2010 en hoeveel mensen werden aangeworven?*

*Wat is de verhouding tussen de vrouwelijke en mannelijke kabinetmedewerkers in de beleidscel? Graag kreeg ik een overzicht per niveau op 1 januari en 31 december 2010.*

*Hoeveel onder hen werden gedetacheerd door een federale overheidsdienst of een andere openbare instelling? Hoeveel van deze gedetacheerde ambtenaren zijn statutaire ambtenaren en hoeveel zijn contractuele ambtenaren? Graag kreeg ik een overzicht per niveau in het begin en op het einde van het jaar 2010.*

*Hoeveel onder hen hebben een lokaal uitvoerend mandaat? Graag kreeg ik een gedetailleerd overzicht in het begin en op het einde van het jaar.*

*Hoeveel ambtenaren werden in de huidige zittingsperiode door de onder bevoegdheid van de staatssecretaris ressorterende besturen of instellingen ter beschikking gesteld van de beleidscel? Over welke functies ging het?*

*Hoeveel bedragen de jaarlijkse gemiddelde totale personeels- en werkingskosten voor de beleidscel, berekend voor de*



**M. Etienne Schouppe**, *secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre.* – *Ma cellule stratégique et mon secrétariat disposent en tout de 23 personnes : treize collaborateurs politiques et dix collaborateurs d'exécution. Le nombre initial était 21, mais une extension de quatre unités a été consentie en 2010 dans le cadre de la présidence européenne.*

*En 2010, trois membres du cabinet l'ont quitté et deux personnes ont été engagées.*

*La répartition est la suivante : 13 hommes et 10 femmes.*

*Sur les 23 membres du personnel, on compte dix-neuf fonctionnaires et quatre membres du personnel contractuel.*

*Cinq des 23 membres du personnel exercent un mandat politique : deux sont conseillers communaux et trois échevins.*

*Cinq fonctionnaires statutaires du SPF Mobilité travaillent dans ma cellule ou dans mon secrétariat.*

*En 2009, les frais de fonctionnement se sont élevés à 265 000 euros, dont 243 000 pour les frais généraux, 6 000 pour l'informatique, 5 000 pour le patrimoine et 11 000 pour les investissements informatiques.*

*En 2010, les frais de fonctionnement se sont élevés à 195 000 euros, dont 178 000 pour les frais généraux, 5 000 pour le patrimoine, 4 000 pour l'informatique et 8 000 pour les investissements informatiques.*

*En 2009, les frais de personnel ont atteint 962 000 euros, soit 732 000 de rémunérations ordinaires et 230 000 de recouvrements pour le personnel détaché.*

*En 2010, les frais de personnel ont atteint 995 000 euros, soit 855 000 de rémunérations ordinaires et 140 000 de recouvrements pour le personnel détaché.*

### **Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'utilisation abusive de plaques minéralogiques commerciales» (n° 5-571)**

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Il existe deux sortes de plaques minéralogiques pour les véhicules, à savoir les plaques « essai » et les plaques « marchand ». Elles sont mieux connues du grand public comme plaques Z ou ZZ. Elles sont exemptées de la taxe d'immatriculation et de la taxe de mise en circulation.*

*Les véhicules munis d'une plaque « marchand » ne peuvent être prêtés ou loués qu'à des clients qui laissent leur véhicule en réparation dans un atelier pour une durée maximale de sept jours. Voici une dizaine d'années, la réglementation a été adaptée pour éviter la fraude et l'utilisation abusive.*

*J'ai l'impression que l'utilisation de plaques d'immatriculation commerciales a fortement augmenté.*

*Le secrétaire d'État peut-il indiquer combien de plaques d'immatriculation commerciales étaient en circulation en 2010 ? Peut-il aussi communiquer le chiffre pour 2009 ? Comment les chiffres évoluent-ils en comparaison, par*

periode van juni 2007 tot en met 2010?

**De heer Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – *Mijn beleidscel en secretariaat beschikken in totaal over 23 personeelsleden: dertien beleidsmedewerkers en tien uitvoerende personeelsleden. Initieel waren dat er 21, maar in 2010 werd een uitbreiding met vier eenheden toegestaan in het kader van het Europees voorzitterschap.*

*In 2010 verlieten drie personeelsleden het kabinet en werden twee personeelsleden aangeworven.*

*De verhouding man/vrouw is 13/10.*

*Van de 23 personeelsleden waren er negentien gedetacheerde ambtenaren en vier contractuele personeelsleden.*

*Van de 23 personeelsleden bekleden er vijf een politiek mandaat; twee zijn gemeenteraadslid en drie hebben een schepenmandaat.*

*Vijf statutaire ambtenaren van de FOD Mobiliteit werken in mijn beleidscel en secretariaat.*

*De werkingskosten voor 2009 bedroegen 265 000 euro, waarvan 243 000 voor de algemene werking, 6 000 voor informatica, 5 000 voor het patrimonium en 11 000 voor investeringen in informatica.*

*De werkingskosten voor 2010 bedroegen 195 000 euro, waarvan 178 000 voor de algemene werking, 5 000 voor het patrimonium, 4 000 voor informatica en 8 000 voor investering in informatica.*

*De personeelskosten voor 2009 bedroegen in totaal 962 000 euro, waarvan 732 000 gewone bezoldigingen en 230 000 terugvorderingen voor gedetacheerd personeel.*

*De personeelskosten voor 2010 bedroegen in totaal 995 000 euro, waarvan 855 000 gewone bezoldigingen en 14 000 terugvorderingen voor gedetacheerd personeel.*

### **Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «oneigenlijk gebruik van commerciële nummerplaten» (nr. 5-571)**

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – *Er bestaan twee soorten commerciële nummerplaten voor wagens, namelijk proefrittenplaten en handelaarsplaten. Bij het brede publiek zijn ze beter bekend als Z- of ZZ-platen. Ze worden vrijgesteld van de inschrijvingstaks en van de belasting op de inverkeerstelling.*

*Voertuigen met een handelaarsplaat mogen enkel worden uitgeleend of verhuurd aan klanten die hun auto ter herstelling in een werkplaats achterlaten en dat voor maximaal zeven dagen. Een tiental jaar geleden heeft men de regelgeving aangepast om fraude en oneigenlijk gebruik uit te sluiten.*

*Ik heb de indruk dat het gebruik van commerciële nummerplaten sterk is toegenomen, vandaar volgende vragen.*

*Kan de staatssecretaris meedelen hoeveel commerciële kentekenplaten er in 2010 in omloop waren? Kan hij ook het cijfer geven voor 2009? Hoe evolueren de aantallen door een vergelijking bijvoorbeeld tussen de jaren 2000, 2005 en 2008?*

*exemple, des années 2000, 2005 et 2008 ? Y a-t-il une augmentation ? Dans l'affirmative, qu'en déduit-il ?*

*Le secrétaire d'État peut-il m'éclairer à propos des avantages et conditions des plaques d'immatriculation commerciales ? Comment le contrôle des conditions est-il effectué et par qui ? Quels ont été jusqu'à présent les résultats de ces contrôles et quelles mesures sont-elles prises en conséquence ou prévues concrètement ? Quelles sont les conséquences possibles de l'utilisation abusive des plaques d'immatriculation commerciales ?*

*Le secrétaire d'État est-il au courant des fraudes possibles concernant l'utilisation des plaques d'immatriculation commerciales ? Dans l'affirmative, peut-il les expliquer ? Que fera-t-il pour lutter contre ces pratiques ?*

**M. Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *Je ferai parvenir par écrit à M. Anciaux le tableau de chiffres plutôt complexe.*

*En résumé, il s'avère qu'en 2010 on a délivré le nombre le moins élevé de plaques d'immatriculation commerciales, à savoir 10 061 plaques. C'est en 2000 qu'on en a délivré le plus, soit 12 490 plaques. Pour les deux années, la majorité des plaques « marchand » concerne des automobiles. Durant ces années, on n'a octroyé que 300 à 400 plaques d'immatriculation pour des remorques et des motos.*

*Le nombre de plaques « essai » oscille entre 5 567 en 2000 et 7 422 en 2011, jusqu'à fin mars. Ici aussi le nombre de plaques « essai » pour des remorques et des motos est dans l'ensemble négligeable.*

*À la suite de l'instauration de la plaque d'immatriculation européenne, les demandes de prolongation des plaques d'immatriculation commerciales en 2011 pouvaient exceptionnellement être introduites jusqu'au 31 janvier. Les chiffres montrent clairement que le nombre de plaques d'immatriculation commerciales se normalise au niveau des années précédentes.*

*Les plaques d'immatriculation commerciales sont divisées en deux types, à savoir les plaques « marchand » et les plaques « essai ». Pour ce qui est de leur utilisation, les plaques « marchand » sont liées à une personne et/ou un collaborateur de l'entreprise, alors que les plaques « essai » peuvent être utilisées pour des objectifs clairement définis. Les conditions sont clairement fixées dans l'arrêté royal du 8 janvier 1996 portant réglementation de l'immatriculation des plaques commerciales pour véhicules à moteur et remorques.*

*Lors d'un contrôle par la police fédérale, une utilisation abusive peut donner lieu à une saisie. Il en résulte que le SPF Finances, plus précisément l'administration de la TVA, ne délivre plus d'attestation pour une plaque d'immatriculation commerciale. En effet, une attestation est la confirmation qu'aucune infraction fiscale n'a été constatée. Dans sa réglementation, l'administration de la TVA prévoit que les infractions fiscales donnent lieu à une suspension de douze mois pour l'octroi de nouvelles attestations. Les infractions pour utilisation abusive donnent toujours lieu à l'établissement d'un procès-verbal par la police fédérale.*

**M. Bert Anciaux (sp.a)**. – *Les chiffres démentent ma perception du fait que l'utilisation de plaques*

Is er een toename? Zo ja, wat leidt hij daaruit af?

Kan de staatssecretaris mij informeren over de voordelen en de voorwaarden van de commerciële kentekenplaten? Hoe is de controle op de voorwaarden georganiseerd en wie voert ze uit? Wat leveren de controles tot nu toe op en welke beleidsmaatregelen zijn als gevolg daarvan genomen of welke zijn concreet gepland? Wat zijn de mogelijke consequenties bij het oneigenlijke gebruik van commerciële kentekenplaten?

Is de staatssecretaris op de hoogte van mogelijke fraudepraktijken met betrekking tot het gebruik van de commerciële kentekenplaten? Zo ja, kan hij die duiden? Wat zal hij ondernemen om die praktijken aan te pakken?

**De heer Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Ik zal de nogal complexe tabel met cijfers schriftelijk aan de heer Anciaux bezorgen. Zijn vraag om uitleg was overigens eerst schriftelijk gesteld.

Kort samengevat komt het erop neer dat er in 2010 het laagste aantal commerciële kentekenplaten werd verleend, namelijk 10 061 platen. In 2000 werden er het meest toegestaan, namelijk 12 490. Voor beide jaren betreft het merendeel handelaarsplaten voor auto's. In die jaren werden voor aanhangwagens en motoren slechts 300 à 400 kentekenplaten verstrekt.

Het aantal proefrittenplaten schommelt tussen 5 567 in 2000 en 7 422 in 2011, tot einde maart. Ook hier zijn de platen voor proefritten met aanhangwagens en motoren verwaarloosbaar in het geheel.

Ingevolge de invoering van de Europese kentekenplaat mochten de vragen tot verlenging van de commerciële kentekenplaten in 2011 uitzonderlijk gedaan worden tot 31 januari. Uit de cijfers blijkt duidelijk dat het aantal commerciële kentekenplaten zich normaliseert op het niveau van de voorbije jaren.

Commerciële kentekenplaten worden opgesplitst in twee soorten, namelijk handelaarsplaten en proefrittenplaten. De handelaarsplaten zijn wat hun gebruik betreft gebonden aan een persoon en/of bedrijfsmedewerker terwijl de proefrittenplaten mogen worden gebruikt voor duidelijk omschreven doeleinden. De voorwaarden zijn duidelijk omschreven in het koninklijk besluit van 8 januari 1996 tot regeling van de inschrijving van de commerciële platen voor motorvoertuigen en aanhangwagens.

Bij controle door de federale politie kan verkeerd gebruik aanleiding geven tot in beslagname. Een gevolg daarvan is dat de FOD Financiën en meer bepaald de BTW-administratie geen attesten meer geeft voor een commerciële kentekenplaat. Een attest is immers de bevestiging dat er geen fiscale overtreding werd vastgesteld. In zijn regelgeving bepaalt de BTW-administratie dat fiscale overtredingen aanleiding geven tot een schorsing van twaalf maanden in de toekenning van nieuwe attesten. Overtredingen van oneigenlijk gebruik geven steeds aanleiding tot het opstellen van een proces-verbaal door de federale politie.

**De heer Bert Anciaux (sp.a)**. – De cijfers spreken mijn perceptie tegen dat het gebruik van commerciële

*d'immatriculation commerciales a fortement augmenté. Soit ma perception est erronée, soit ces plaques font l'objet d'une utilisation et de copies multiples. Il faudrait contrôler cela. J'ai compris que si j'ai encore des questions à ce sujet, je devrai m'adresser à la ministre de l'Intérieur.*

**Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'évasion fiscale par l'utilisation de plaques minéralogiques étrangères» (n° 5-572)**

*M. Bert Anciaux (sp.a). – Le code de la route prévoit que toute personne inscrite au registre de la population de notre pays et possédant un véhicule doit immatriculer celui-ci en Belgique. Les personnes qui visitent notre pays peuvent circuler avec leur plaque minéralogique étrangère durant six mois au maximum. Les conséquences sont claires : un véhicule non immatriculé chez nous n'est pas taxé ni soumis au contrôle technique. Sans parler des amendes de circulation et de stationnement auxquelles les conducteurs de pareils véhicules échappent.*

*Toujours est-il qu'est apparu le phénomène bien connu des voitures de société luxembourgeoises. Celles-ci apparaissent massivement dans notre pays depuis une dizaine d'années et constituent un moyen astucieux et surtout avantageux pour leurs propriétaires belges d'échapper aux taxes et inspections.*

*Comme Touring, je constate une augmentation étonnante du nombre de plaques minéralogiques étrangères diverses. J'aimerais croire qu'il s'agit de touristes venus stimuler d'une manière significative notre économie. Je crains toutefois qu'il s'agisse d'habitants de la Belgique qui tentent ainsi d'échapper aux taxes et aux inspections.*

*Dans le Westhoek, on connaît le phénomène des Français venus s'établir dans notre pays mais qui conservent leur plaque française. Un autre exemple est celui de l'explosion du nombre de plaques minéralogiques polonaises sur les routes belges.*

*J'aimerais obtenir une réponse à ces questions :*

*Le secrétaire d'État est-il au courant de ce problème ? A-t-il une idée de son ampleur ? Peut-il l'expliquer ? De quelles plaques minéralogiques, de quelle nationalité s'agit-il ? Peut-il fournir une estimation des taxes dont notre pays est ainsi privé ?*

*Une étude a-t-elle déjà été réalisée à ce sujet ? Si oui, quels en ont été les résultats ? Si non, le secrétaire d'État demandera-t-il encore une étude et un suivi de ce phénomène ?*

*Y a-t-il une forme de contrôle de ce phénomène ? Comment et par qui ces contrôles sont-ils organisés ? Qu'ont apporté ces contrôles jusqu'à présent et quelles sont les éventuelles conséquences de l'usage impropre de plaques minéralogiques étrangères ?*

*Quelles mesures le secrétaire d'État a-t-il déjà prises pour lutter contre ces pratiques ?*

*Le secrétaire d'État ou le gouvernement envisagent-ils encore*

nummerplaten fors verhoogd is. Ofwel is mijn perceptie verkeerd, ofwel worden de platen meervoudig gebruikt of gekopieerd. Dat wordt best eens gecontroleerd. Als ik daar nog vragen bij heb, zal ik me moeten wenden tot de minister van Binnenlandse Zaken, heb ik begrepen.

**Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «ontduiking van belastingen bij gebruik van buitenlandse kentekenplaten» (nr. 5-572)**

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Het verkeersreglement bepaalt dat elkeen die in het bevolkingsregister van ons land is ingeschreven en een voertuig bezit, dit voertuig moet inschrijven in België. Personen die ons land bezoeken, kunnen maximaal zes maanden met hun buitenlandse nummerplaat rondrijden. De consequenties zijn duidelijk: een niet ingeschreven voertuig wordt hier niet belast en hoeft geen technische controle te ondergaan. Om nog maar te zwijgen van de verkeers- en parkeerboetes die de bestuurders van zulke wagens hierdoor ontlopen.

Ondertussen ontstond het genoegzaam bekende fenomeen van de Luxemburgse bedrijfswagens. Die duiken sinds een tiental jaar massaal in ons land op, als een slimme en vooral voordelige wijze voor de Belgische eigenaars om belastingen en inspecties te ontlopen.

Samen met Touring constateer ik een opvallende toename van steeds meer en diverse buitenlandse kentekenplaten. Graag wil ik meestappen in het vermoeden dat het hier gaat om toeristen die de economie op significante wijze komen aanzwengelen. Ik vrees echter dat het hier gaat over inwoners van België die op deze manier belastingen en inspecties proberen te ontlopen.

De Westhoek kent het fenomeen van Fransen die zich in ons land vestigen, maar met de eigen nummerplaat blijven rondrijden. Een ander voorbeeld is de enorme toename van het aantal Poolse nummerplaten op de Belgische wegen.

Graag kreeg ik een antwoord op de volgende vragen:

Is de staatssecretaris op de hoogte van dit probleem? Heeft hij een idee van de omvang ervan? Kan hij dit duiden? Over welke kentekenplaten, nationaliteit, gaat het hier? Kan hij een raming bezorgen van de belastinggelden die ons land hierdoor ontloopt?

Is er al onderzoek gevoerd naar deze kwestie? Zo ja, wat waren de resultaten? Zo nee, zal hij dit alsnog onderzoeken en volgen?

Bestaat er een vorm van controle op dit fenomeen? Op welke wijze en door wie worden die controles georganiseerd? Wat leverden deze controles tot nu toe op en wat zijn de mogelijke consequenties bij het oneigenlijke gebruik van buitenlandse kentekenplaten?

Wat heeft de staatssecretaris al ondernomen om deze praktijken aan te pakken?

Plant de secretaris of de regering hiervoor nog nieuwe initiatieven?

*d'autres initiatives à ce sujet ?*

*Le secrétaire d'État a-t-il une idée du nombre de voitures de société immatriculées au Luxembourg qui circulent dans notre pays ? A-t-il déjà cherché à savoir s'il ne s'agissait pas de sociétés boîtes aux lettres et continuera-t-il à le faire ?*

**M. Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *Il ne m'échappe évidemment pas que cela constitue un vrai problème, surtout dans les régions frontalières. Je peux toutefois difficilement y rattacher des nombres et des nationalités mais ce qui saute aux yeux, ce sont bien entendu les véhicules munis de plaques des pays voisins.*

*La recherche sur cet abus et l'évaluation de son ampleur doivent se faire sur la base des contrôles effectués par les services de police. Plusieurs zones de police de la région frontalière, principalement en Flandre occidentale, travaillent à cette question, c'est le cas entre autres des zones de police Grensleie et RIHO, surtout depuis qu'il y a eu des problèmes de société avec des véhicules venant du sud et munis de plaques françaises.*

*Une estimation du manque à gagner résultant de ces pratiques ne relève pas de mes compétences mais de celles de ma collègue de l'Intérieur.*

*Eu égard aux étrangers, outre la loi du 19 juillet 1991 relative aux registres de la population et aux cartes d'identité, il faut aussi tenir compte de la loi du 15 décembre 1980 sur l'accès au territoire, le séjour, l'établissement et l'éloignement des étrangers, sauf pour les étrangers qui sont inscrits au registre d'attente. En ce qui concerne les citoyens européens, la loi a été récemment modifiée et l'on doit distinguer entre le séjour de courte durée – inférieur à trois mois – et le séjour de longue durée, de plus de trois mois.*

*Un citoyen européen qui séjourne dans notre pays pour un temps bref et ne réside pas dans un hôtel ou une pension doit, selon la législation belge, signaler sa présence sur le territoire à la commune dans les dix jours de son arrivée. Il reçoit alors une « déclaration de présence », un document « Annexe 3ter ». Cela n'entraîne aucune inscription dans aucun registre que ce soit. La déclaration de présence n'est pas un permis de séjour et ne mentionne même pas de durée de validité mais une date d'entrée, éventuellement constatée sur déclaration de l'intéressé. À partir de cette date, le citoyen européen a le droit de rester en Belgique durant un maximum de trois mois.*

*Le citoyen européen qui vient en Belgique pour une plus longue période doit, dans les trois mois suivant son arrivée, demander une attestation d'enregistrement. Sur présentation de la preuve de sa citoyenneté de l'Union européenne, la commune l'inscrira immédiatement au registre d'attente, sans contrôle préalable du domicile et lui délivrera une « Annexe 19 », soit une demande d'attestation d'enregistrement. Le problème est que l'on peut difficilement contrôler depuis combien de temps une personne séjourne en Belgique et, du fait qu'en France il n'y a pas de taxe de circulation, les Français ne sont pas enclins à se présenter spontanément pour s'inscrire à la commune. La personne qui ne demande pas d'attestation d'enregistrement dans les trois mois peut se*

Heeft de staatssecretaris een idee van het aantal Luxemburgse bedrijfswagens in ons land? Heeft hij al laten onderzoeken in welke mate het hier gaat om postbusbedrijven en zal hij dit nog onderzoeken?

**De heer Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Het is mij uiteraard niet ontgaan dat dit in ons land, vooral in de grensstreken, een echt probleem is. Ik kan hier echter onmogelijk concrete aantallen en nationaliteiten aan verbinden. De meest in het oog springende zijn uiteraard de voertuigen die kentekenplaten uit onze buurlanden dragen.

Onderzoek en evaluatie van dit misbruik moeten gebeuren op basis van de controles van de politiediensten. Verschillende politiezones uit de grensstreek, hoofdzakelijk in West-Vlaanderen, werken gericht op deze problematiek, bijvoorbeeld de politiezones Grensleie en RIHO, vooral sinds er maatschappelijke problemen waren met wagens die uit het zuiden kwamen en een Franse kentekenplaat hadden.

Een raming van de belastinggelden die door dergelijke praktijken worden ontlopen, behoort niet tot mijn bevoegdheid, maar tot die van mijn collega van Binnenlandse Zaken.

Voor buitenlanders moet, naast de wet van 19 juli 1991 betreffende de bevolkingsregisters en de identiteitskaarten, ook rekening worden gehouden met de wet van 15 december 1980 betreffende de toegang tot het grondgebied, het verblijf, de vestiging en de verwijdering van vreemdelingen, met uitzondering van de vreemdelingen die zijn ingeschreven in het wachtregister. Voor EU-burgers is deze wet recentelijk gewijzigd en dient men een onderscheid te maken tussen een verblijf van korte duur – minder dan 3 maanden – en een verblijf van langere duur, van meer dan 3 maanden.

Een EU-burger die in ons land maar een korte tijd en niet in een hotel of pension verblijft, moet volgens de Belgische wetgeving binnen de tien werkdagen na aankomst zijn aanwezigheid op het grondgebied melden bij de gemeente. Hij ontvangt dan een melding van aanwezigheid of de Bijlage 3ter. Dat heeft geen inschrijving in welk register dan ook tot gevolg. De melding van aanwezigheid is geen verblijfsdocument en bevat zelfs geen geldigheidsduur, maar wel een datum van binnenkomst, eventueel vastgesteld op basis van de verklaring van de betrokkene. Vanaf deze datum heeft de EU-burger recht op een verblijf van maximaal drie maanden.

De EU-burger die naar België komt voor een langer verblijf, dient binnen de drie maanden na aankomst een verklaring tot inschrijving aan te vragen. Op vertoon van het bewijs van het EU-burgerschap zal de gemeente de EU-burger onmiddellijk, zonder voorafgaande woonstcontrole, inschrijven in het wachtregister en geeft ze Bijlage 19 af, of de aanvraag van een verklaring van inschrijving. Het probleem is hier dat amper kan worden gecontroleerd hoelang een persoon al in België verblijft en aangezien bijvoorbeeld Frankrijk geen verkeersbelasting heeft, zijn de Fransen niet geneigd om zich onmiddellijk spontaan in te schrijven bij de gemeente. Indien geen verklaring van inschrijving wordt aangevraagd binnen de drie maanden, kan een administratieve geldboete van 200

*voir infliger une amende administrative de 200 euros.*

*En outre le registre d'attente ne fait pas partie du registre de la population, à la différence du registre des étrangers. Originellement le registre d'attente ne visait qu'à l'inscription des demandeurs d'asile pour la durée de l'examen de leur demande d'asile. Cette catégorie de personnes peut, conformément à l'article 5, §1, 8°, obtenir une inscription temporaire et une plaque d'immatriculation.*

*Pareille inscription ne donne pas lieu au paiement d'une taxe de circulation ni d'une taxe de mise en circulation.*

*L'assouplissement des procédures relatives au séjour des citoyens de l'Union européenne et de l'Espace économique européen a donc eu la conséquence inattendue que ces citoyens ont droit à une inscription provisoire de courte durée avec une durée de validité de six mois. Toutefois, s'il ressort d'un contrôle du lieu réel de résidence que le citoyen européen habite effectivement sur le territoire de la commune, celle-ci l'inscrit au registre des étrangers. Dès ce moment, le véhicule qu'il veut mettre en circulation devra être immatriculé en Belgique.*

*Il peut être verbalisé si lors d'un contrôle de police, il appert que l'intéressé est inscrit au registre des étrangers et que son véhicule est muni d'une plaque minéralogique étrangère.*

*La recherche des infractions et leur évaluation dans le cadre de la fraude à la taxe de circulation appartiennent au champ de compétences du SPF Finances.*

*Cependant, dans le cadre du traité de Prüm, on peut demander au système EUCARIS l'identité du propriétaire d'une voiture sur la base de l'immatriculation du véhicule pour autant qu'il y ait eu une infraction routière.*

*Le 2 décembre 2010, les ministres du Transport de l'Union européenne ont adopté une proposition qui doit mettre fin à l'impunité dont jouissent les conducteurs dans les États membres et leur imposer de payer les amendes, en ouvrant la possibilité de les poursuivre dans leur pays. L'objectif est de poursuivre et punir effectivement les conducteurs qui, dans un autre État, se sont rendus coupables d'une infraction au code de la route, plus particulièrement en cas d'infraction à l'obligation de boucler la ceinture de sécurité, en cas de dépassement de la limitation de vitesse, d'ivresse et de non-respect des feux de signalisation.*

*Lorsque la banque de données des registres de la population pourra être croisée dans un stade ultérieur avec la banque de données d'immatriculation des véhicules, on pourra agir plus rapidement.*

*Les voitures de société immatriculées au Luxembourg sont contrôlées de la manière que nous venons d'expliquer. Hélas, actuellement, le Grand-Duché de Luxembourg montre peut d'empressement à collaborer au transfert de données sur les véhicules.*

*Il n'y a pas de données concrètes. La police fédérale peut toujours verbaliser. Le SPF Mobilité espère que l'on s'attaque aux abus qu'il soupçonne, mais pour lesquels il n'a pas de preuves concrètes.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *La réponse du secrétaire d'État était particulièrement développée et la législation me paraît à première vue très complexe. Je me demande également*

euro worden opgelegd.

Bovendien maakt het wachtregister geen deel uit van het bevolkingsregister, in tegenstelling tot het vreemdelingenregister. Oorspronkelijk was het wachtregister alleen bedoeld voor de inschrijving van asielzoekers voor de duur van het onderzoek van hun asielaanvraag. Deze categorie van personen kan, conform artikel 5, §1, 8°, een tijdelijke inschrijving en kentekenplaat bekomen. Voor zulke inschrijving dient geen verkeersbelasting of belasting op de inverkeerstelling te worden betaald.

De aanpassing van de verblijfsprocedure voor EU- of EER-burgers heeft aldus het onvoorziene gevolg gehad dat ze eveneens recht hebben op een tijdelijke inschrijving van korte duur met een maximale geldigheidsduur van zes maanden. Als uit de controle van de reële verblijfsplaats echter blijkt dat de EU-burger effectief op het grondgebied van de gemeente woont, schrijft de gemeente de EU-burger in het vreemdelingenregister in. Op dat ogenblik moet het voertuig dat hij in het verkeer wil brengen in België worden ingeschreven.

Er kan pas worden geverbaliseerd als bij een politiecontrole blijkt dat betrokkene in het vreemdelingenregister is ingeschreven en het voertuig van betrokkene een buitenlandse kentekenplaat draagt.

Onderzoek en evaluatie in het kader van de ontduiking van de verkeersbelasting behoren tot het bevoegdheidssterrein van de FOD Financiën.

Echter, in het kader van het Verdrag van Prüm kan via het EUCARIS de identiteit van buitenlandse verkeersovertreders op basis van de kentekenplaat worden aangevraagd.

Op 2 december 2010 hebben de ministers van Vervoer van de Europese Unie een voorstel goedgekeurd dat een einde moet stellen aan de straffeloosheid die de chauffeurs in de lidstaten genieten en hen moet verplichten de verkeersboetes te betalen door de mogelijkheid te bieden ze in hun land te vervolgen. Het is de bedoeling de chauffeurs van een andere lidstaat, schuldig aan een inbreuk op het verkeersreglement, effectief te vervolgen en te bestraffen, meer bepaald voor overtredingen betreffende de gordelplicht, overdreven snelheid, dronkenschap en het negeren van verkeerslichten.

Indien de databank van de bevolkingsregisters in een later stadium gekruist kan worden met de voertuigendatabank zal er zeer snel kunnen worden opgetreden.

Luxemburgse bedrijfsvoertuigen worden op dezelfde manier gecontroleerd als hierboven toegelicht. Op dit ogenblik vertoont het Groothertogdom Luxemburg jammer genoeg geen grote bereidheid tot samenwerking voor de overdracht van voertuiggegevens.

Concrete gegevens bestaan er niet. Wel kan de federale politie altijd verbaliserend optreden. De FOD Mobiliteit hoopt dat misbruiken waarvan ze een vermoeden heeft, maar waarover ze geen concrete bewijzen hebben, worden aangepakt.

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Het antwoord van de staatssecretaris was bijzonder uitgebreid en de wetgeving lijkt me op het eerste gezicht vrij ingewikkeld. Ik vraag me daarbij

*comment un agent de police, dans la circulation, peut vérifier si toutes ces immatriculations étrangères sont bien en ordre. Je vais étudier de plus près cette législation pour voir quelles initiatives peuvent être prises.*

**Mme Lieve Maes (N-VA).** – *Quand pourra-t-on croiser les bases de données des registres de la population et celle des véhicules ?*

**M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre.** – *Le SPF Mobilité s'attelle à l'encodage de toutes les données dans la banque carrefour. On espère que ce travail sera totalement terminé pour la fin de cette année.*

*L'accord de Prüm visait originellement l'assistance mutuelle dans la lutte contre la criminalité transfrontière. Les ministres du Transport ont demandé et obtenu que les problèmes spécifiques des infractions routières bénéficient du même régime d'échange de données entre les différents États. Il a cependant été convenu que l'échange soit limité aux quatre infractions les plus graves, à savoir celles qui concernent la vitesse, l'ivresse et les drogues, le port de la ceinture de sécurité et le non-respect d'un feu rouge. Sur la base de l'accord conclu à la fin de l'année dernière, les pays concernés sont occupés à organiser le transfert rapide des informations.*

*Jusqu'à présent il n'y avait aucune procédure automatique d'échange entre les différents pays, sauf dans la région du sud de la Flandre occidentale où, il y a quelques années, régnait une vague de homejacking, surtout dans les rues commerciales et où il y a une collaboration très étroite entre les services de police du Nord-Pas-de-Calais et de Flandre occidentale. Cette collaboration est née sur la base d'accords bilatéraux entre les polices française et ouest-flandrienne.*

*Il ne s'agit toutefois que d'une solution pragmatique. Notre but est d'arriver à une coopération automatique entre tous les pays de l'Union européenne. Ce principe est accepté mais je constate à mon grand étonnement que l'informatisation à laquelle nous nous attelons est loin d'être aussi avancée dans certains pays d'Europe occidentale, même très évolués et très informatisés, leurs responsables estimant que le partage avec des pays étrangers de données sur les personnes et les véhicules qu'elles conduisent comporte de graves atteintes à la vie privée.*

### **Demande d'explications de Mme Fatiha Saïdi au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'implantation éventuelle d'un terminal low cost à l'aéroport de Zaventem» (n° 5-622)**

**Mme Fatiha Saïdi (PS).** – La directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires devait être transposée dans la législation belge le 15 mars 2011 au plus tard.

Selon certaines sources, il semblerait que dans ce cadre, deux projets d'arrêtés royaux susceptibles d'ouvrir la voie à l'exploitation d'un terminal *low cost* à Brussels Airport soient aujourd'hui à l'étude.

ook af hoe een politieagent in het verkeer kan nagaan of al die buitenlandse kentekenplaten wel degelijk in orde zijn. Ik wil deze wetgeving verder onderzoeken om te zien welke initiatieven kunnen worden genomen.

**Mevrouw Lieve Maes (N-VA).** – Wanneer zullen de databases van de bevolkingsregisters met die van de voertuigen worden gekruist?

**De heer Etienne Schouppe,** staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – De FOD Mobiliteit is volop bezig met het inbrengen van alle gegevens in de kruispuntbank. Verwacht wordt dat dit werk tegen het einde van het jaar voltooid zal zijn.

Het akkoord van Prüm had oorspronkelijk de wederzijdse hulp bij de bestrijding van de grensoverschrijdende criminaliteit op het oog. De ministers van transport hebben gevraagd en bereikt dat de specifieke problemen van de verkeersovertredingen eenzelfde regime van gegevensuitwisseling tussen de verschillende landen zouden krijgen. Er is wel afgesproken dat de uitwisseling beperkt blijft tot de vier belangrijkste overtredingen, namelijk overtredingen met betrekking tot snelheid, dronkenschap en drugs, gordeldracht en door het rood licht rijden. Alle betrokken landen zijn nu bezig om op basis van het akkoord dat eind vorig jaar werd gesloten, de werkwijze te organiseren om snel over informatie te kunnen beschikken.

Tot nu toe bestond er geen automatisme tussen de verschillende landen, tenzij voor de regio Zuid-West-Vlaanderen, waar enkele jaren geleden een plaag van homejackings heerste, vooral in de winkelstraten, en waar er een zeer nauwe samenwerking is tussen de politiediensten van Nord-Pas de Calais en West-Vlaanderen. Die samenwerking is er gekomen op basis van bilaterale overeenkomsten tussen de Franse en de West-Vlaamse politie.

Dat is echter een pragmatische oplossing. Het is onze bedoeling tot een automatische samenwerking te komen voor alle landen van de Europese Unie. Dat principe is aanvaard, maar ik stel tot mijn verbazing vast dat de informatisering die wij volop doorvoeren in sommige, zelfs sterk geëvolueerde en geïnformateerde, West-Europese landen lang niet zo ver gaat omdat volgens hen het meedelen aan het buitenland van gegevens over personen en de wagens die ze besturen ernstige schendingen van de persoonlijke levenssfeer inhouden.

### **Vraag om uitleg van mevrouw Fatiha Saïdi aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de mogelijke bouw van een lowcostterminal op de luchthaven van Zaventem» (nr. 5-622)**

**Mevrouw Fatiha Saïdi (PS).** – De richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden moest uiterlijk op 15 maart 2011 in Belgische wetgeving zijn omgezet.

*Volgens sommige bronnen zijn in dat verband twee ontwerpen van koninklijk besluit in voorbereiding die de weg openen voor de exploitatie van een lowcostterminal in Brussels Airport.*

Je voudrais revenir sur l'information selon laquelle cinq communes bruxelloises (Auderghem, Schaerbeek, Woluwe-Saint-Lambert, Evere et Woluwe-Saint-Pierre) ont introduit une action en cessation au tribunal de première instance de Bruxelles, pour s'opposer aux travaux relatifs à la construction du terminal *low cost* mais aussi à l'exploitation de la nouvelle infrastructure réalisée sans concertation avec les communes avoisinantes, sans échange d'informations et surtout, sans permis d'urbanisme ou d'étude d'incidences. Cette situation avait amené le conseil des ministres du 19 décembre 2008 à décider de la création d'un forum de concertation ouvert aux bourgmestres des communes exposées au bruit des avions.

Monsieur le secrétaire d'État, confirmez-vous les informations relatives aux projets d'arrêtés royaux précités ? Pourriez-vous préciser leur état d'avancement ?

L'implantation d'un terminal *low cost* impliquera-t-elle automatiquement un accroissement des nuisances sonores ? Le cas échéant, dans quelle mesure ?

Comment les riverains de l'aéroport seront-ils informés ? Quelles sont leurs voies de recours ?

Les régions concernées ont-elles été informées ?

**M. Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – À Bruxelles, il suffit qu'un journaliste écrive un article, y compris sur un événement inexistant, pour que des dizaines de milliers de personnes et bon nombre de responsables politiques commencent à s'inquiéter. C'est une habitude dont on ne parvient pas à se départir dans cette région.

La presse a en effet publié des articles concernant l'exploitation éventuelle d'un terminal *low cost* à l'aéroport de Bruxelles-National.

Comme vous l'avez souligné, une directive européenne devait absolument être transposée pour le 15 mars de cette année, mais elle porte sur les redevances aéroportuaires et non sur la création d'un terminal *low cost* à l'aéroport de Bruxelles-National. La directive vise à ce que la redevance payée par les voyageurs soit conforme au service et à la qualité du service offert – pour un *low cost*, le service est insignifiant, mais le prix est peu élevé.

Je confirme toutefois que dans les négociations qui ont eu lieu entre l'aéroport national et les compagnies aériennes, la création d'un terminal *low cost* n'a pas fait partie de la consultation portant sur la période 2011-2016.

Je le répète, aucune compagnie aérienne n'a demandé la création d'un terminal *low cost* à Bruxelles, pour la période 2011-2016. J'espère que cette information sera publiée, mais comme c'est une bonne nouvelle, je crains qu'elle ne soit dépourvue d'intérêt.

Vous avez évoqué la transposition en droit belge d'une directive européenne, transposition qui devait être réalisée pour le 15 mars 2011. La situation politique spécifique de notre pays, à savoir un gouvernement en affaires courantes, ne nous a pas permis de procéder à cette démarche en temps utile. Un article du projet de loi portant des dispositions diverses a permis de prolonger le délai jusqu'au 15 mai.

*Ik wil ingaan op het bericht dat vijf Brusselse gemeenten (Oudergem, Schaerbeek, Sint-Lambrechts-Woluwe, Evere en Sint-Pieters-Woluwe) een vordering tot staking bij de rechtbank van eerste aanleg van Brussel hebben ingediend, uit protest tegen de werkzaamheden voor de bouw van een lowcostterminal, maar ook voor de exploitatie van de nieuwe infrastructuur, die worden uitgevoerd zonder overleg met de omliggende gemeenten, zonder uitwisseling van informatie en vooral zonder stedenbouwkundige vergunning of effectenstudie. Ingevolge die situatie heeft de Ministerraad van 19 december 2008 beslist een overlegforum op te richten voor de burgemeesters van de gemeenten die aan het vliegtuiglawaai worden blootgesteld.*

*Bevestigt de staatssecretaris de informatie met betrekking tot de voormelde ontwerpen van koninklijk besluit? Kan hij de stand van zaken meedelen?*

*Zal de vestiging van een lowcostterminal automatisch een verhoging van de geluidshinder tot gevolg hebben? Zo ja, in welke mate?*

*Op welke manier zullen de omwonenden van de luchthaven worden geïnformeerd? Over welke mogelijkheden beschikken ze om bezwaar aan te tekenen?*

*Werden de betrokken gewesten geïnformeerd?*

*De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Zodra een journalist een artikel schrijft, ook al gaat het over een niet bestaande gebeurtenis, beginnen duizenden mensen en heel wat politiek verantwoordelijken in Brussel zich zorgen te maken. Van die gewoonte blijken ze in dit gewest niet af te raken.*

*De pers heeft inderdaad artikels gepubliceerd over de eventuele exploitatie van een lowcostterminal op de luchthaven van Brussel-Nationaal.*

*Een Europese richtlijn moest inderdaad uiterlijk op 15 maart van dit jaar zijn omgezet. Die richtlijn betreft echter de luchthavengelden en niet de oprichting van een lowcostterminal op de luchthaven van Brussel-Nationaal. De richtlijn heeft als doel dat de heffing betaald door de reizigers overeenstemt met de geboden diensten en de kwaliteit ervan – voor een lowcost is die dienst onbeduidend, maar de prijs is niet hoog.*

*Ik bevestig evenwel dat in de onderhandelingen tussen de nationale luchthaven en de luchthavenmaatschappijen de oprichting van een lowcostterminal niet aan bod kwam in de beraadslaging over de periode 2011-2016.*

*Ik herhaal dat geen enkele luchtvaartmaatschappij de oprichting van een lowcostterminal in Brussel heeft gevraagd voor de periode 2011-2016. Ik hoop dat die informatie gepubliceerd wordt, maar aangezien het goed nieuws is, vrees ik dat er geen aandacht aan zal worden besteed.*

*U vermeldde de Europese richtlijn die uiterlijk op 15 maart omgezet moest zijn in Belgisch recht. Door de bijzondere situatie van ons land, namelijk een regering in lopende zaken, hebben we die omzetting niet tijdig kunnen doen. Door middel van een artikel van het wetsontwerp houdende diverse bepalingen kon die termijn worden verlengd tot 15 mei.*

*Bovendien wordt er momenteel overleg gepleegd tussen de verschillende ministeriële kabinetten over twee koninklijke*

En outre, deux arrêtés royaux font actuellement l'objet d'une concertation entre les différents cabinets ministériels, en vue de la transposition de la directive. Il s'agit d'un arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de BIAC – Brussels International Airport Company – en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires et d'un autre arrêté royal de 2004 qui octroie la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la société anonyme BIAC. L'adaptation de ces deux arrêtés permettra d'appliquer les principes de la directive européenne dans la législation belge.

Je répète encore que les négociations entre l'aéroport et les compagnies aériennes n'ont pas porté sur l'introduction d'un terminal *low cost* qui n'est qu'une simple vue de l'esprit.

**Mme Fatiha Saïdi (PS).** – Je tiens tout de même à souligner que les nuisances sonores ne sont ni un fantasme ni un caprice des Bruxellois ou de leurs représentants politiques, hommes et femmes, lesquels ne font pas preuve, non plus, d'un réflexe pavlovien à la moindre publication d'un article dans la presse, comme vous le suggérez. Il s'agit, au contraire, d'une réalité qui affecte la qualité de vie.

Je suis ce dossier depuis de nombreuses années, en tant que députée bruxelloise et échevine de l'environnement à Evere. J'ai donc évidemment bien pris connaissance du plan de développement présenté par l'aéroport de Zaventem, pour la période 2011-2016, qui ne prévoit pas la construction d'un terminal distinct mais cela ne signifie nullement que l'offre *low cost* sera réduite. L'aéroport continuera malheureusement à intégrer les développements à bas prix au sein de l'infrastructure aéroportuaire, ce qui aura les mêmes impacts en termes de nuisances sonores.

Dans le cas qui nous occupe, nous plaignons pour l'interdiction de tous les vols de nuit et le respect de la nuit environnementale, soit entre 23 heures et 7 heures. Ce serait la solution idéale pour le bien-être et la santé de nos concitoyens.

En ce qui me concerne, je continuerai à réclamer la conclusion d'un accord de coopération entre le Fédéral et les régions, accord de coopération qui n'a toujours pas vu le jour, selon mes informations.

Nous aurons encore l'occasion de revenir sur ce dossier à de nombreuses reprises.

**M. Etienne Schoupe**, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – Tout à l'heure, en répondant à la demande d'explications de M. Anciaux sur les atterrissages nocturnes, j'ai signalé que 78% des atterrissages se faisaient en venant de Louvain et que 12,6% étaient pour la piste 02. Certes, le fait d'avoir une concentration sur la piste 02 peut être très ennuyeux mais vous semblez ignorer que l'installation d'un ILS sur la piste 07 réduirait les nuisances de moitié. Il faut veiller au respect de certains équilibres. Heureusement, le monde politique belge n'est pas encore en mesure d'imposer la direction des vents à la nature.

*besluiten met het oog op de omzetting van de richtlijn. Het betreft een koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omvorming van BIAC – Brussels International Airport Company – in een naamloze vennootschap van privaatrecht en betreffende de luchthaveninstallatie en een koninklijk besluit van 2004 dat de exploitatievergunning voor de luchthaven van Brussel-Nationaal toekent aan de naamloze vennootschap BIAC. Door de goedkeuring van die twee besluiten zullen de principes van de Europese richtlijn in de Belgische wetgeving kunnen worden toegepast.*

*Ik herhaal dat de onderhandelingen tussen de luchthaven en de luchthavenmaatschappijen niet over de invoering van een lowcostterminal gingen. Dat is slechts een theoretische gedachte.*

**Mevrouw Fatiha Saïdi (PS).** – *Ik wil toch onderstrepen dat de geluidshinder geen hersenschim is of een gril van de Brusselaars of hun politieke vertegenwoordigers, en het is evenmin een pavlovreactie op het kleinste artikeltje in de pers, zoals u suggereert. Het gaat om feiten die een weerslag hebben op de levenskwaliteit.*

*Ik volg dat dossier al jaren, als lid van het Brussels Parlement en als schepen voor het leefmilieu in Evere. Ik heb dus uiteraard kennisgenomen van het ontwikkelingsplan voor de periode 2011-2016 dat de luchthaven van Zaventem heeft voorgesteld. In dat plan is de bouw van een afzonderlijke terminal niet opgenomen, maar dat betekent geenszins dat het lowcostaanbod zal worden verminderd. De luchthaven zal jammer genoeg de lageprijsrevolutie blijven integreren in de luchthaveninfrastructuur, wat dezelfde gevolgen heeft op het vlak van geluidshinder.*

*In dit geval pleiten we voor een totaalverbod op nachtvluchten en het respect voor de nachtrust, met name tussen 23 uur en 7 uur. Dat zou de ideale oplossing zijn voor het welzijn en de gezondheid van onze burgers.*

*Ik zal blijven eisen dat er een samenwerkingsakkoord wordt gesloten tussen het federale niveau en de gewesten. Volgens mijn informatie bestaat zo een akkoord nog altijd niet.*

*We zullen nog vaak de gelegenheid hebben om het over dit dossier te hebben.*

**De heer Etienne Schoupe**, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – *In antwoord op de vraag om uitleg van de heer Anciaux over de nachtlandingen heb ik daarnet gemeld dat 78% van de landingen vanuit de richting Leuven gebeuren en 12,6% op baan 02. De concentratie op piste 02 kan zeer vervelend zijn maar u lijkt niet te weten dat de installatie van een ILS op piste 07 het geluid met de helft zou verminderen. Er is een bepaald evenwicht dat moet worden gerespecteerd. Gelukkig is de Belgische politiek nog niet in staat de windrichting op te leggen.*



**Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «le contrôle des conducteurs qui ont été déclarés médicalement inaptes à conduire» (n° 5-623)**

*M. Bert Anciaux (sp.a).* – Dans un communiqué de presse, l'Institut belge de sécurité routière, IBSR, demande que l'on intensifie le contrôle des automobilistes déclarés médicalement inaptes à conduire. L'IBSR est préoccupé du fait que l'on ne connaît pas, pas même approximativement, le nombre de Belges qui conduisent chaque jour un véhicule alors qu'ils ont été déclarés inaptes à conduire. Aucune étude n'a en effet jamais été réalisée à ce sujet.

*L'IBSR pense que cela représente beaucoup de personnes. Aucun contrôle digne de ce nom de cette interdiction n'est en effet effectué. Quiconque est déclaré inapte par son médecin doit prendre lui-même l'initiative de rendre son permis de conduire aux services communaux. S'il ne le fait pas, il peut continuer à conduire. Ce n'est qu'en cas d'accident que la réalité apparaît au grand jour, donc trop tard.*

*L'IBSR suppose que plusieurs milliers d'automobilistes déclarés inaptes circulent sur les routes. Je pense notamment aux patients diabétiques ou aux personnes souffrant de troubles moteurs, neurologiques ou cognitifs. Même si seule une partie des personnes déclarées inaptes continuent à conduire, cela représente déjà un groupe considérable.*

*L'IBSR pense que la solution serait d'instaurer un corps de médecins contrôleurs, à l'instar de ce qui se fait en Grande-Bretagne et aux Pays-Bas. Dans ces pays, ces médecins relèvent du ministère des Communications et sont les seuls à pouvoir décider de l'aptitude à la conduite. Les médecins traitants ou spécialistes doivent donc toujours se référer à eux. Les données sont conservées dans une banque centrale de données dans laquelle la police peut vérifier instantanément si un conducteur a ou non été déclaré inapte à conduire. Ce système existerait déjà pour les chauffeurs professionnels.*

*Il est assez interpellant que l'IBSR estime utile de tirer lui-même la sonnette d'alarme à ce sujet. Comme s'il n'était pas entendu par les responsables politiques.*

*Le secrétaire d'État est-il au courant de cette situation préoccupante ? Est-il exact que l'on nage quasiment dans le flou dans ce dossier ? Le secrétaire d'État envisage-t-il de réaliser une étude ? A-t-il été contacté par l'IBSR ? Le secrétaire d'État partage-t-il l'analyse de l'IBSR ? Si non, peut-il donner sa propre interprétation de la situation ? Si oui, qu'a-t-il entrepris ou compte-t-il entreprendre pour remédier à ce problème ? Que pense le secrétaire d'État de la proposition de l'IBSR d'instaurer un corps de médecins contrôleurs ? Y a-t-il une concertation avec les collègues de la Santé publique ou avec d'autres services concernés ?*

*M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre.* – Je voudrais tout d'abord relativiser les déclarations de l'IBSR au sujet du grand nombre de personnes qui ne sont médicalement pas aptes et conduisent néanmoins une automobile. La plupart des personnes à qui leur médecin traitant ou un médecin contrôleur a déclaré

**Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de controle op bestuurders die medisch ongeschikt zijn verklaard» (nr. 5-623)**

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – In een persbericht vraagt het Belgisch Instituut voor verkeersveiligheid, BIVV, strengere controles op bestuurders die medisch ongeschikt zijn verklaard. Het BIVV is duidelijk verontrust omdat niet bekend is, zelfs niet bij benadering, hoeveel Belgen dagelijks achter het stuur zitten hoewel ze rijongeschikt zijn verklaard. Daar werd namelijk nooit onderzoek naar gedaan.

Toch denkt het BIVV dat het hier om veel mensen gaat. Er is immers geen noemenswaardige controle op dit verbod. Wie door zijn arts ongeschikt wordt verklaard, moet zelf het initiatief nemen om zijn rijbewijs bij de gemeentediensten in te leveren. Doet men dat niet, kan men toch gewoon blijven rijden. Dan komt een en ander vaak pas aan het licht als het te laat is: bij een ongeval.

Het BIVV vermoedt dat vele duizenden ongeschikt verklaarde automobilisten op onze wegen rijden. Denken we bijvoorbeeld aan diabetespatiënten, of personen met motorische, neurologische of cognitieve stoornissen. Als nog maar een fractie van hen die ongeschikt worden verklaard, toch rijdt, zitten we al met een aanzienlijke groep.

Het BIVV ziet een oplossing in een korps van keurende artsen, naar Brits en Nederlands voorbeeld. Deze artsen vallen onder het ministerie van verkeer en zijn de enigen die mogen beslissen over rijgeschiktheid. Behandelende huisartsen of specialisten moeten dus altijd naar hen doorverwijzen. De gegevens worden bijgehouden in een centrale databank, waardoor de politie bij een controle meteen kan nagaan of een bestuurder al dan niet geschikt is om te rijden. Dit systeem zou overigens al bestaan voor beroepschauffeurs.

Ik vind het bijzonder vreemd dat het BIVV het nodig acht om hierover zelf de alarmbel te luiden. Alsof ze hiervoor geen gehoor vindt bij de beleidsmakers.

Is de staatssecretaris op de hoogte van deze verontrustende situatie? Klopt het dat men rond deze kwestie nagenoeg volledig in het duister tast? Plant de staatssecretaris hierover een onderzoek? Heeft het BIVV de staatssecretaris benaderd in verband met deze problematiek? Beamt de staatssecretaris de analyse die het BIVV maakt? Zo neen, kan de staatssecretaris zijn interpretatie van de situatie geven? Zo ja, wat heeft de staatssecretaris ondernomen of wat zal hij ondernemen om deze problematiek te verhelpen? Ziet de staatssecretaris heil in het voorstel van het BIVV voor een korps van keurende artsen? Bestaat hierover een overleg met de collega's van Volksgezondheid of met andere betrokken diensten?

**De heer Etienne Schouppe,** staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Allereerst wil ik de uitspraken van het BIVV over het groot aantal mensen dat medisch niet geschikt is en toch met de auto rijdt, relativiseren. De meeste mensen die van hun behandelende of van de keurende arts te horen krijgen dat ze om medische redenen

*qu'elles ne pouvaient plus conduire un véhicule pour des raisons médicales, que ce soit définitivement ou pour une période déterminée, ne rendent pas il est vrai leur permis de conduire, mais ne conduisent en fait plus leur véhicule.*

*De surcroît, il n'est pas vrai que nous ne disposions pas d'un corps de médecins contrôleurs. Les chauffeurs professionnels détenteurs d'un permis de catégorie C ou D doivent se soumettre tous les cinq ans à un examen médical effectué par un médecin contrôleur avec renvoi au CARA en cas de troubles fonctionnels. Les chauffeurs ayant un permis A ou B sont obligés de se soumettre à un examen au CARA lorsque leur médecin traitant constate un trouble fonctionnel. Le CARA détermine alors l'aptitude à la conduite et les adaptations à apporter au véhicule et peut soumettre la conduite automobile à des restrictions éventuelles.*

*L'article 24 du Code de la route est formel en ce qui concerne les obligations de chaque détenteur d'un permis de conduire. Lorsqu'il ne satisfait plus aux critères médicaux d'aptitude, il doit rendre son permis à la commune ou, sur prescription du médecin traitant ou contrôleur, faire inscrire par la commune sur son permis les conditions auxquelles il peut encore conduire. Conduire un véhicule alors que l'on ne remplit plus les critères médicaux est puni sévèrement d'une amende de 1 100 à 11 000 euros et d'une déchéance du droit de conduire pouvant aller jusqu'à cinq ans.*

*Dans la pratique, celui qui ne remplit plus les critères médicaux ne conduit plus non plus de voiture. S'il veut quand même continuer à conduire une automobile, il doit se rendre chez son médecin traitant ou, s'il s'agit d'un trouble fonctionnel, au CARA.*

*L'article 46, §1<sup>er</sup>, de l'arrêté royal sur le permis de conduire oblige tant le médecin traitant que le médecin contrôleur à informer le titulaire d'un permis de conduire de l'obligation de restituer son permis de conduire ou d'y faire annoter des remarques.*

*Lorsque le détenteur d'un permis de conduire rend son permis ou le fait annoter, cette information est reprise dans le fichier central des permis de conduire. Lors d'un contrôle, la police peut consulter ce fichier.*

*Lorsque le titulaire d'un permis de conduire omet de se rendre chez un médecin ou lorsqu'il ne prend pas en considération l'information que lui donne son médecin et ne rend pas son permis ou ne le fait pas annoter, il est effectivement impossible pour la police de contrôler ce fait.*

*Puisque les médecins ne doivent pas transmettre les résultats de l'examen d'aptitude à la conduite aux autorités, nous ne savons pas combien de personnes doivent restituer leur permis pour des raisons médicales. Pour certaines affections, l'aptitude ou l'inaptitude peut être limitée à une période définie et peut ensuite être prolongée. Environ 7 000 permis doivent ainsi être renouvelés chaque année pour raisons médicales. Parmi les conducteurs concernés, on trouve notamment les diabétiques.*

*Nous ne disposons pas davantage de données fiables sur l'inaptitude définitive puisque la plupart des personnes ne rendent pas leur permis de conduire et qu'elles arrêtent néanmoins de conduire. Selon le fichier central des permis de conduire, 150 à 200 automobilistes remettent leur permis de*

definitief of voor een bepaalde tijd geen wagen mogen besturen, leveren hun rijbewijs niet in, maar rijden ook niet meer met de auto.

Bovendien is het niet juist dat wij niet over een korps van keurende artsen zouden beschikken. Voor de professionele chauffeurs van de categorieën C en D is er al een vijfjaarlijks medisch onderzoek door keurende artsen met een doorverwijzing naar het CARA in geval van een functiestoornis. Voor de chauffeurs van de categorieën A en B geldt de verplichting dat, wanneer hun behandelende arts een functiestoornis vaststelt, zij eveneens een onderzoek moeten ondergaan bij het CARA, dat de rijgeschiktheid en de aanpassingen aan het voertuig bepaalt en eventuele rijbeperkingen kan opleggen.

Artikel 24 van de wegverkeerswet is formeel wat betreft de verplichtingen in hoofde van elke houder van een rijbewijs. Iemand die niet meer voldoet aan de medische criteria inzake de rijgeschiktheid, moet zijn rijbewijs inleveren bij de gemeente of op voorschrift van de behandelende of keurende arts de voorwaarden waaronder nog mag worden gereden door de gemeente laten aanbrenen op het rijbewijs. Een voertuig besturen terwijl men niet meer voldoet aan de medische criteria wordt zwaar gestraft met een geldboete, gaande van 1 100 tot 11 000 euro en een verval van het recht op sturen tot vijf jaar.

Zoals ik al zei, is de meest voorkomende praktijk dat wie niet meer voldoet aan de medische criteria, ook niet meer met de auto rijdt. Wie toch nog met de auto wil rijden, moet de behandelende arts raadplegen of, ingeval van een functiestoornis, contact opnemen met het CARA.

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

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

Wanneer de houder van een rijbewijs nalaat om naar een arts te gaan, of wanneer hij de informatie van zijn arts niet in acht neemt en zijn rijbewijs niet inlevert of laat kanttekenen, is het voor de politie inderdaad onmogelijk om dit te controleren.

Aangezien de artsen de resultaten van de medische rijgeschiktheid niet aan de overheid moeten meedelen, weten we niet hoeveel mensen hun rijbewijs moeten inleveren op medische gronden. Voor een aantal aandoeningen wordt men rijgeschikt of -ongeschikt verklaard voor een beperkte periode, waarna deze periode kan worden verlengd. Zo moeten ongeveer 7 000 rijbewijzen jaarlijks om medische redenen worden hernieuwd. Daaronder bevinden zich onder meer ook de diabetici.

Over de definitieve rijongeschiktheid beschikken we al evenmin over betrouwbare cijfers, aangezien de meeste mensen hun rijbewijs niet inleveren en gewoon niet meer rijden. In het centraal bestand van de rijbewijzen leveren jaarlijks 150 tot 200 autobestuurders hun rijbewijs in om medische redenen. Van de 5 000 mensen die door het CARA

*conduire chaque année pour raisons médicales. Sur les 5 000 personnes examinées par le CARA, 250 à 300 sont déclarées inaptes chaque année.*

*Il se pose dès lors la question de savoir s'il ne faut pas obliger le médecin traitant ou le médecin contrôleur à communiquer directement les résultats de l'examen médical d'aptitude au fichier central des permis de conduire. Cela permettrait de vérifier si une personne conduit sans satisfaire aux critères médicaux.*

*Dans le projet de création de la Banque carrefour des permis de conduire, on envisage la possibilité de transmettre directement les résultats de l'examen médical d'aptitude à la conduite par le biais de ce que l'on appelle la plate-forme « eHealth ». Cela fait actuellement l'objet d'une concertation. Il va de soi qu'il sera tenu compte des règles du secret médical et de la protection de la vie privée.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Le secrétaire d'État confirme implicitement la position de l'IBSR à savoir qu'il est impossible d'effectuer un véritable contrôle et de disposer de données. Tout dépend de l'attitude de la personne qui a été déclarée médicalement inapte : c'est elle-même qui décide de remettre ou non son permis de conduire. Cela vaut exclusivement pour les permis de conduire A et B. En ce qui concerne les permis de conduire C et D, je suis d'accord avec le secrétaire d'État.*

*Le CARA vérifie uniquement si le permis de conduire est conforme au véhicule adapté. Il ne vérifie absolument pas si la personne qui a été déclarée médicale inapte a ou non rendu son permis de conduire.*

*Comme le secrétaire d'État, je pense qu'il faut réfléchir à la possibilité d'obliger les médecins qui décident de l'inaptitude à transmettre cette décision au fichier central cela, fût-ce moyennant les garanties nécessaires de protection de la vie privée.*

**M. Etienne Schouppe,** *secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre.* – *Celui qui est déclaré inapte et qui continue quand même à conduire risque, s'il est pris en défaut, une amende de 1 100 à 11 000 euros. Ce n'est pas négligeable.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *C'est vrai, mais je m'étonne quand même qu'ils encourrent en plus cinq années d'interdiction de conduire.*

### **Demande d'explications de Mme Anke Van dermeersch au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la lenteur de fonctionnement du Service d'inspection de la signalisation routière et sur l'état d'avancement de l'introduction de nouveaux panneaux de signalisation concernant les quads et les zones de dépose-minute» (n° 5-679)**

**Mme Anke Van dermeersch (VB).** – *Le service Réglementation routière (Service de signalisation routière) a notamment pour mission, en vertu des articles 18 et 19 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, de faire en sorte que la signalisation soit installée*

worden onderzocht, worden er jaarlijks 250 tot 300 niet meer rijgeschikt bevonden.

De vraag rijst inderdaad of de behandelende of onderzoekende arts niet moet worden verplicht om het resultaat van de medische rijgeschiktheid rechtstreeks mee te delen aan het centraal bestand van de rijbewijzen. Zo zou kunnen worden gecontroleerd of iemand een voertuig bestuurt zonder te voldoen aan de medische criteria.

In het kader van de oprichting van de kruispuntbank voor rijbewijzen zal het mogelijk zijn de resultaten van het medisch rijgeschiktheidsonderzoek rechtstreeks aan de kruispuntbank mee te delen via het eHealth-platform. Daarover is momenteel overleg aan de gang. Uiteraard zal daarbij rekening worden gehouden met de regels inzake het medische beroepsgeheim en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – De staatssecretaris bevestigt impliciet de stelling van het BIVV dat er een ernstig probleem is omdat er geen echte controle mogelijk is en er geen correcte gegevens beschikbaar zijn. Alles hangt er immers van af of de persoon die medisch niet geschikt wordt verklaard, zelf zijn rijbewijs inlevert. Dat geldt uitsluitend voor de rijbewijzen A en B, wat de rijbewijzen C en D betreft ben ik het met de staatssecretaris eens.

CARA controleert alleen of het rijbewijs voldoet aan de aangepaste wagen. Het instituut gaat helemaal niet na of de persoon die medisch niet geschikt is, zijn rijbewijs heeft ingeleverd of niet.

Ik ben het met de staatssecretaris eens dat moet worden onderzocht of de artsen die tot de ongeschiktheid beslissen, ook moeten worden verplicht om die beslissing in een centraal register kenbaar te maken, zij het met de nodige waarborgen inzake de bescherming van de privégegevens.

**De heer Etienne Schouppe,** staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Wie medisch niet geschikt is en toch achter het stuur plaatsneemt, riskeert bij betrapting een boete van 1 100 tot 11 000 euro. Dat is niet onbelangrijk.

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Dat klopt, maar het is wel vreemd dat ze ook nog vijf jaar rijverbod riskeren.

### **Vraag om uitleg van mevrouw Anke Van dermeersch aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de trage werking van de Inspectiedienst van de Verkeerstekens en de stand van zaken omtrent de invoering van nieuwe verkeersborden inzake quads en zoenstroken» (nr. 5-679)**

**Mevrouw Anke Van dermeersch (VB).** – De Dienst Verkeersreglementering (Dienst van de Verkeerstekens) heeft, overeenkomstig de artikelen 18 en 19 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, onder meer de taak ervoor te zorgen dat verkeerstekens door

*d'une manière correcte par les autorités compétentes. Dans le cas contraire, le service demande à celles-ci de se mettre en ordre. Si, après deux avertissements, rien n'a été fait, le service peut charger un commissaire spécial d'effectuer les travaux nécessaires, et cela aux frais du contrevenant.*

*J'ai l'impression que ce service traite les plaintes avec une grande lenteur. Un conseiller communal de Puurs m'a signalé qu'il s'était plaint au sujet d'un panneau placé de manière illégale. Un panneau « kiss and ride » a été placé entre un panneau d'interdiction de stationner et un panneau limitant la durée du stationnement. Il ne s'agit pas d'une infraction spectaculaire, mais il n'empêche que cette signalisation est illégale.*

*Dans un État de droit démocratique, une telle infraction doit être corrigée, d'autant plus qu'il a été expressément déterminé que les panneaux de signalisation non prévus par le code de la route ne peuvent pas être utilisés.*

*Le conseiller communal en question a dès lors déposé plainte, le 17 juin 2009, auprès du service Réglementation routière. Il ne reçut la réponse que deux mois plus tard, à savoir le 24 août 2009 ; un premier avertissement a, alors, été adressé à l'administration communale. Six mois plus tard, le 6 mars 2010, le conseiller communal concerné a averti le secrétaire d'État que l'infraction commise par l'administration communale n'avait toujours pas été corrigée. Le 22 juin 2010, c'est-à-dire trois mois et demi plus tard, le secrétaire d'État a répondu qu'il avait envoyé un deuxième avertissement à l'administration communale de Puurs.*

*Le 6 décembre 2010, le conseiller communal a réécrit au secrétaire d'État pour lui signaler que le panneau litigieux était toujours en place et que l'article 19 de la loi du 16 mars 1968 n'était toujours pas appliqué.*

*Plus de trois mois plus tard, le panneau illégal était toujours là. Il ne fut enlevé que voici quelques jours. Je présume que le dépôt de cette demande d'explications n'y est pas étranger. Ce dossier – le simple retrait d'un seul panneau de signalisation illégal – a donc duré plus d'un an et demi.*

*Si je suis bien informée, on projette d'introduire de nouveaux panneaux car des administrations communales aménagent des zones de dépose-minute et veulent installer la signalisation nécessaire à cet effet. Les Anversois sont également demandeurs d'un panneau officiel visant à éloigner les quads du centre-ville.*

*Comment un dossier aussi simple que celui de Puurs peut-il traîner autant ? Pourquoi le service concerné attend-il si longtemps avant de réagir à une plainte ? Comment les plaintes ou les informations concernant des panneaux illégaux sont-elles suivies par le service ? Quels délais doivent-ils être pris en compte à cet égard ? Le suivi est-il actif ou simplement passif ? Peut-être traite-t-on d'abord les lettres se trouvant au sommet de la pile ? Où en est l'introduction de nouveaux panneaux de signalisation, demandés par certaines communes pour indiquer les zones de dépose-minute ou pour éloigner les quads des zones urbaines ?*

de bevoegde overheden op een correcte manier worden aangebracht. Is dat niet het geval, dan verzoekt de dienst de in gebreke blijvende overheid om de situatie in orde te brengen. Is dit na twee waarschuwingen nog niet gebeurd, dan kan de dienst een speciale commissaris bevelen om de nodige werkzaamheden uit te voeren, en dat ambtshalve op kosten van de overtreder.

Ik heb de indruk dat die dienst de klachten erg traag afhandelt. Een gemeenteraadslid uit Puurs meldde mij dat hij bij de dienst een klacht heeft ingediend tegen een onwettig geplaatst bord. Tussen een parkeerbord en een bord dat beperkt parkeren toelaat was een 'kiss and ride'-bord geplaatst. Op zich is dat geen wereldschokkende inbreuk op het verkeersreglement, maar niettemin wordt hier gebruik gemaakt van verkeerssignalisatie die niet wettig is.

In een democratische rechtsstaat moet een dergelijke inbreuk worden rechtgezet, te meer omdat uitdrukkelijk is bepaald dat verkeersborden die niet in het verkeersreglement zijn voorzien, niet mogen worden gebruikt.

Het betrokken raadslid heeft om die reden op 17 juni 2009 bij de Dienst Verkeersreglementering klacht ingediend. Het antwoord aan de klager en een eerste aanmaning aan het adres van het gemeentebestuur volgden twee maanden later, op 24 augustus 2009. Een half jaar later, op 6 maart 2010, bracht het betrokken gemeenteraadslid de staatssecretaris op de hoogte van het feit dat de inbreuk door het gemeentebestuur nog altijd niet werd rechtgezet. Op 22 juni 2010, drie en een halve maand later dus, antwoordde de staatssecretaris dat hij een tweede aanmaning heeft gestuurd naar het gemeentebestuur van Puurs.

Op 6 december 2010 stuurde het gemeenteraadslid opnieuw een brief naar de staatssecretaris met de mededeling dat de gelaakte verkeerssignalisatie er nog steeds staat en dat artikel 19 van de wet van 16 maart 1968 nog steeds niet wordt toegepast.

Meer dan drie maanden later stond het onwettige bord er nog steeds. Slechts enkele dagen geleden werd het verwijderd. Ik veronderstel dat het feit dat ik deze vraag om uitleg heb ingediend, hieraan niet vreemd is. De zaak, de eenvoudige verwijdering van één onwettig verkeersbord, heeft dus meer dan anderhalf jaar aangesleept.

Indien ik goed ben ingelicht, waren er plannen om nieuwe verkeersborden in te voeren om tegemoet te komen aan situaties waarbij gemeentebesturen zoenstroken aanleggen en daarvoor in de nodige signalisatie willen voorzien. Ook in Antwerpen, waar ik vandaan kom, is men vragende partij voor een officieel bord om quads te weren uit bepaalde delen van het stadscentrum.

Hoe komt het dat een eenvoudige zaak met een probleem betreffende verkeersborden, zoals in Puurs, zo lang kan aanslepen en de Dienst Verkeersreglementering zolang wacht met een reactie op een klacht? Hoe worden klachten of informatie over onwettige verkeerssignalisaties opgevolgd door de dienst zelf? Welke termijnen moeten daarbij in acht worden genomen? Gebeurt die opvolging actief door het opvolgen van de stand van zaken of enkel passief? Behandelt men misschien eerst de brief die bovenaan ligt? Hoever staat het met de invoering van nieuwe verkeersborden, die door sommige gemeenten worden gevraagd, voor het aangeven van

**M. Etienne Schouppe**, *secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre.* – *Tout d'abord, l'oratrice ignore apparemment que depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008, l'État fédéral n'est plus compétent en matière d'approbation des règlements complémentaires de circulation des communes. Le service fédéral d'inspection de la signalisation routière a dès lors été supprimé. Je ne peux donc plus envoyer un commissaire spécial sur place pour corriger les pratiques illégales, ce qui ne s'est d'ailleurs jamais produit.*

*Par conséquent, l'oratrice se réjouira certainement d'apprendre que depuis lors, le contrôle administratif des règlements complémentaires de circulation a été transféré aux régions. En Flandre, conformément au décret du 16 mai 2008 concernant les règlements complémentaires relatifs à la circulation routière et au placement de la signalisation, les règlements complémentaires concernant les voiries communales ne sont plus communiqués qu'au ministre flamand de la Mobilité.*

*Quant à la signalisation illégale de Puurs, il conviendrait de s'adresser à l'autorité flamande, mais la Flandre a choisi de ne pas prévoir de contrôle administratif particulier. Dans le cadre du contrôle administratif général relatif aux communes, on peut éventuellement s'adresser au gouverneur de province.*

*Nous avons effectivement reçu des plaintes concernant la signalisation illégale. Comme toutes les plaintes ou les lettres reçues, elles ont été traitées par mon administration. Des contacts téléphoniques ont eu lieu à quelques reprises avec la commune de Puurs et le bourgmestre a été sommé à trois reprises d'adapter la signalisation non réglementaire, le placement de la signalisation et le code de la route constituant toujours une matière fédérale. Comme indiqué précédemment, nous ne pouvons qu'attirer l'attention des autorités locales.*

*Concernant les zones « kiss and ride », nous n'avons pas l'intention de les intégrer dans le code de la route. Une zone de dépose-minute n'est en effet ni plus ni moins qu'un endroit prévu pour déposer ou faire monter une personne. Par conséquent, on peut recourir à une interdiction de stationner, éventuellement complétée par un panneau situé en dessous et portant la mention « zone de dépose-minute » ou « kiss and ride ».*

*Par contre, le panneau de signalisation concernant les quads figure bien dans un projet de modification du code de la route. Nous étudions la question de savoir si nous pouvons, en période d'affaires courantes, réaliser cette modification ainsi que quelques autres mesures urgentes.*

### **Demande d'explications de M. Louis Siquet au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'intégration de cours de premiers soins dans les programmes de formation dispensés pour l'obtention du permis de conduire» (n° 5-701)**

**M. Louis Siquet (PS).** – Ce 10 février, vous avez donné le coup d'envoi de « Go For Zero », une initiative de l'Institut

zoenstroken of het weren van quads uit stedelijke gebieden?

**De heer Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Allereerst stel ik vast dat de spreker blijkbaar niet weet dat sinds 1 januari 2008 de federale overheid niet meer bevoegd is voor de goedkeuring van de aanvullende verkeersreglementen van de gemeenten. Bijgevolg werd ook de federale dienst voor de inspectie van verkeerstekens afgeschaft. Evenmin kan ik nog een bijzondere commissaris ter plaatse sturen om onwettige praktijken recht te zetten, wat overigens ook nooit is gebeurd.

Het zal de spreker bijgevolg zeker verheugen dat sindsdien het administratief toezicht op de aanvullende verkeersreglementen werd overgeheveld naar de Gewesten. In Vlaanderen moeten, in overeenstemming met het decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing van de verkeerstekens, de aanvullende reglementen die betrekking hebben op gemeentewegen enkel nog ter kennis worden gegeven aan de Vlaamse minister van Mobiliteit.

Wat de onwettige verkeerssignalisatie in Puurs betreft, zou men zich tot de Vlaamse overheid moeten wenden, maar Vlaanderen heeft ervoor gekozen om in geen bijzonder administratief toezicht te voorzien. In het kader van het algemeen administratief toezicht op de gemeenten zou men zich eventueel kunnen wenden tot de provinciegouverneur.

We hebben inderdaad klachten gekregen over de onwettige verkeerssignalisatie, die door mijn administratie, zoals elke klacht of brief, werden behandeld. Er werd een aantal keer telefonisch contact opgenomen met de gemeente Puurs en de burgemeester werd drie keer aangeschreven met de vraag om de niet-reglementaire signalisatie aan te passen, aangezien de plaatsing van de verkeerstekens en het verkeersreglement nog altijd een federale materie zijn. Zoals eerder gezegd, kunnen we, gelet op de afschaffing van het toezicht, niets anders dan de aandacht van de lokale autoriteiten daarop vestigen.

Wat de 'kiss and ride'-zones betreft, zijn we niet van plan om die in het verkeersreglement te introduceren. Een zoenstrook – wat een mooi woord – is immers niet meer of niet minder dan een plaats om iemand te laten in- of uitstappen. Bijgevolg kan men zijn toevlucht nemen tot een parkeerverbod, eventueel aangevuld met een onderbord dat door de gemeente wordt bepaald, met de vermelding 'zoenstrook' of 'kiss and ride'.

Het verkeersbord betreffende de quads daarentegen is wel opgenomen in een ontwerp tot wijziging van het verkeersreglement. We bekijken of we deze wijziging, samen met nog enkele andere dringend noodzakelijke wijzigingen, in lopende zaken kunnen realiseren.

### **Vraag om uitleg van de heer Louis Siquet aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «het opnemen van een EHBO-cursus in het lessenpakket voor het behalen van het rijbewijs» (nr. 5-701)**

**De heer Louis Siquet (PS).** – Op 10 februari jongstleden gaf u het startsein voor 'Go For Zero', een initiatief van het

belge pour la sécurité routière (IBSR) qui vise à inciter les citoyens, les organisations, les entreprises et les médias à entreprendre des actions concrètes pour faire diminuer le nombre de victimes sur nos routes.

L'une de ces actions concrètes ne pourrait-elle pas être d'intégrer des cours de premiers soins dans les programmes de formation dispensés pour l'obtention du permis de conduire ?

En effet, ce type de mesure serait de nature à diminuer sensiblement le nombre de personnes qui meurent sur le lieu de l'accident, faute de soins adéquats – et ma famille a été touchée – et profiterait donc aux citoyens susceptibles de devoir un jour recevoir des premiers soins.

Le gouvernement fédéral a-t-il la volonté d'intégrer des cours de premiers soins dans les programmes de formation théorique ou pratique du permis de conduire ?

Des mesures ont-elles été prises par votre département pour favoriser la qualité des premiers soins prodigués sur nos routes ?

**M. Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – Les matières de l'examen théorique sont reprises dans l'annexe 4 de l'arrêté royal du 23 mars 1998. Celle-ci comprend en son point 12 la connaissance des règles générales spécifiant le comportement que doit adopter le conducteur en cas d'accident, et des mesures qu'il peut prendre pour venir en aide aux victimes d'accidents de la route. Cela figure d'ailleurs aussi au point A, 2.1.5 de l'annexe 2 de la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire, qui entre en vigueur en janvier 2013. On a donc déjà inclus dans l'examen théorique un certain nombre de questions sur les premiers soins.

Cela signifie automatiquement que la matière des premiers soins est abordée lors de la formation à la conduite. Tant les programmes des auto-écoles que les manuels d'apprentissage consacrent un chapitre aux premiers soins. Cette matière, comme le contenu des questions d'examen, se fonde sur les ouvrages de référence de la Croix-Rouge.

Je pense que cette solution, qui a été élaborée dans le temps, est le résultat d'un certain consensus, tenant compte du fait qu'en Belgique – comme le sait M. Siquet – il n'existe pas de cours obligatoires en matière d'apprentissage à la conduite.

**M. Louis Siquet (PS)**. – C'est certes prévu dans les cours ; le problème, c'est que 80% des élèves du secondaire ne suivent pas les cours théoriques. Il y aurait lieu de rendre obligatoire le cours théorique sur les premiers soins. N'a-t-on rien envisagé en ce sens ?

**M. Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – Nous avons eu, durant une très longue période, des contacts avec pratiquement tous les acteurs concernés par le transport automobile, dans le cadre de la préparation du nouveau code et de la nouvelle réglementation en matière de permis de conduire. La question que vous avez posée avait été soulevée par de nombreux acteurs ayant une responsabilité en cette matière.

Cela signifie que sur le plan des principes, nous sommes favorables à cette idée et nous souhaitons la concrétiser.

*Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), dat de burgers, de organisaties, de ondernemingen en de media ertoe wil aanzetten concrete acties te ondernemen om het aantal verkeersslachtoffers in ons land te doen dalen.*

*Kan een van die concrete acties er niet in bestaan een EHBO-cursus op te nemen in het lessenpakket voor het behalen van een rijbewijs?*

*Die maatregel kan het aantal mensen dat sterft op de plaats van het ongeval bij gebrek aan de juiste zorg aanzienlijk doen dalen en ze komt de burgers ten goede die misschien ooit eerste hulp nodig hebben.*

*Is de federale regering van plan EHBO-lessen op te nemen in het theoretische of praktische lessenpakket voor het behalen van een rijbewijs?*

*Heeft uw departement maatregelen genomen om de kwaliteit van de eerstehulpverlening op onze wegen te bevorderen?*

*De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – De leerstof voor het theoretische examen is opgenomen in bijlage 4 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998. Punt 12 van die bijlage omvat de kennis over de algemene regels voor de door de bestuurder te volgen gedragslijn bij ongevallen en maatregelen die hij in voorkomend geval kan nemen om hulp te verlenen aan verkeersslachtoffers. Dat staat overigens ook in punt A, 2.1.5 van bijlage 2 van de richtlijn 2006/126/EG betreffende het rijbewijs, dat in werking treedt in januari 2013. In het theoretische examen zijn dus al enkele vragen over eerste hulp opgenomen.*

*Dat betekent vanzelfsprekend dat de leerstof over de eerste hulp wordt behandeld in de rijopleiding. Zowel de programma's van de autorijscholen als de handboeken wijden een hoofdstuk aan eerste hulp. Die leerstof is, net zoals de inhoud van de examenvragen, gebaseerd op de referentiewerken van het Rode Kruis.*

*Die oplossing, die destijds werd uitgewerkt, is het resultaat van een zekere consensus, rekening houdend met het feit dat er in België geen verplichte lessen zijn voor de rijopleiding.*

*De heer Louis Siquet (PS). – Die materie is inderdaad opgenomen in de lessen, maar het probleem is dat 80% van de leerlingen van het secundair onderwijs geen theoretische lessen volgen. Het zou goed zijn de theoretische lessen over eerste hulp verplicht te maken. Wordt er iets gepland in die zin?*

*De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – In het kader van de voorbereiding van het nieuwe verkeersreglement en de nieuwe reglementering inzake het rijbewijs hebben we gedurende een zeer lange periode contacten gehad met zo goed als iedereen die betrokken is bij het gemotoriseerde vervoer. De vraag die u stelt, werd opgeworpen door verschillende mensen die op dat vlak verantwoordelijkheid dragen.*

*Dat betekent dat we positief staan tegenover het principe en*

Cependant, pour ce faire, une nouvelle réglementation doit être mise sur pied en ce qui concerne le permis de conduire et jusqu'à présent, elle n'a pas pu l'être compte tenu de la situation politique. Elle est en préparation et dès que nous recevrons le feu vert, elle sera finalisée.

**M. Louis Siquet (PS).** – Cela pourrait peut-être se faire grâce à l'initiative d'un parlementaire.

**M. Etienne Schouppe,** secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – Vous avez tout à fait raison. Le fait que le gouvernement soit en affaires courantes n'empêche pas les problèmes de continuer à se poser en matière de mobilité. Il convient dès lors d'y réfléchir.

**M. Louis Siquet (PS).** – Nous pourrions peut-être tirer profit du travail que vous avez déjà réalisé.

**M. Etienne Schouppe,** secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – Le travail est préparé, en effet.

### **Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «le lien entre les aéroports et l'emploi» (n° 5-727)**

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Dans toutes les discussions sur les aéroports, des arguments pour et contre, comparables et prévisibles, resurgissent. Pour les défenseurs des aéroports et ceux qui plaident en faveur d'une extension du trafic aérien, l'emploi est un élément capital. Selon eux, les aéroports attirent diverses industries, stimulent les entrepreneurs et sont le moteur de l'économie locale. Ce raisonnement semble plausible et a donc un poids certain dans le débat en faveur des aéroports et de leur extension. La logique quasi évidente de cette argumentation est soutenue par des chiffres et prévisions qui proviennent généralement du secteur des transports, particulièrement concerné par cette problématique.*

*Toutefois, une étude britannique récente modifie les choses. En dehors de tout parti pris et de toute implication, les auteurs ont analysé l'effet des aéroports sur l'emploi. Dans son rapport, l'économiste britannique Brendon Sewill tire des conclusions étonnantes. J'en cite trois. Premièrement, les politiques et les décideurs ne disposent pas d'informations détaillées et objectives sur le lien entre les aéroports et l'emploi. Tout le monde reprend purement et simplement le message du secteur de l'aviation. Deuxièmement, l'étude conclut carrément qu'après l'implantation de l'infrastructure, souvent payée par les pouvoirs publics, les promesses en matière d'emploi sont à peine respectées, tant pour les emplois directs qu'indirects. Troisièmement, le trafic aérien mis en place a des effets dans deux directions. Bien entendu, les autorités locales et supralocales font tout leur possible pour attirer des investisseurs industriels et commerciaux, et créer de l'emploi. Mais cela produit l'effet inverse. L'aéroport draine l'emploi belge vers des pays où le coût de la main d'œuvre est moindre, où les conditions de travail sont moins bonnes et donc moins coûteuses et où le souci environnemental est minimal.*

*dat we het in de praktijk wensen te brengen. Om dat te kunnen doen moet evenwel een nieuwe reglementering inzake het rijbewijs worden opgesteld. Dat is nog niet gebeurd, gezien de politieke situatie. Een nieuwe reglementering wordt voorbereid en zodra we groen licht krijgen, zal ze worden afgewerkt.*

**De heer Louis Siquet (PS).** – *Er kan daaromtrent misschien een parlementair initiatief worden genomen.*

**De heer Etienne Schouppe,** staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – *U hebt volkomen gelijk. Het feit dat de regering in lopende zaken is, betekent niet dat de problemen op het vlak van mobiliteit niet meer bestaan. We kunnen er dus beter over nadenken.*

**De heer Louis Siquet (PS).** – *Misschien kunnen we het werk benutten dat u reeds hebt gerealiseerd.*

**De heer Etienne Schouppe,** staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – *Het werk is inderdaad voorbereid.*

### **Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de relatie tussen luchthavens en werkgelegenheid» (nr. 5-727)**

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – *In elke discussie over luchthavens duiken vergelijkbare en voorspelbare argumenten pro en contra op. Voor de verdedigers van luchthavens en de pleitbezorgers voor uitbreiding van het vliegverkeer is de werkgelegenheid een cruciaal element. Luchthavens trekken volgens hen diverse industrieën aan, stimuleren ondernemers en zijn de motor voor de plaatselijke economie. Deze redenering lijkt plausibel, klinkt aannemelijk en weegt dus zeker door in het debat ten voordele van de luchthavens en hun expansie. De bijna vanzelfsprekende logica van deze argumentatie wordt ondersteund met cijfers en prognoses die meestal worden geleverd door de transportsector, een bij uitstek betrokken partij.*

*Een recent Brits onderzoek brengt hierin echter verandering. Wars van vooringenomenheid en betrokkenheid onderzochten de auteurs het effect van luchthavens op de werkgelegenheid. De Britse econoom Brendon Sewill trekt in zijn onderzoeksrapport opvallende conclusies. Ik geef er drie. Een, politici en besluitvormers beschikken niet over grondige en onpartijdige informatie over het verband tussen luchthaven en werkgelegenheid. Iedereen blijkt de boodschap van de luchtvaartsector klakkeloos over te nemen. Twee, de studie concludeert onomwonden dat na het inplanten van de infrastructuur, vaak betaald door de overheid, de beloften voor werkgelegenheid nauwelijks worden nagekomen, noch in de rechtstreekse, noch in de onrechtstreekse jobs. Drie, het gecreëerde luchtverkeer sorteert effecten in twee richtingen. Uiteraard doen zowel lokale als supralokale overheden zoveel mogelijk moeite om industriële en commerciële investeerders aan te trekken en jobs te creëren. Maar dat blijkt een averechts effect te hebben. De luchtvaart zuigt werkgelegenheid van het land weg naar landen met goedkopere arbeidskrachten, slechtere en dus goedkopere werkomstandigheden en een minimale milieubekommernis.*

*Cette étude nous ramène à la réalité – en tout cas en ce qui me concerne – et balaye pour une large part l'argument de l'emploi en faveur de l'extension d'un aéroport.*

*Le secrétaire d'État a-t-il connaissance de l'étude britannique de l'économiste Brendon Sewill ?*

*Adhère-t-il aux conclusions de cette étude selon laquelle il y a très peu voire pas de corrélation positive entre l'extension des aéroports et un trafic aérien plus intense, d'une part, et la création d'emplois, d'autre part ? Pense-t-il aussi que les promesses de création d'emplois que le secteur des transports lie à l'extension des aéroports ne correspondent pas à la réalité et servent uniquement d'appât pour persuader l'autorité d'investir dans des infrastructures coûteuses ?*

*Le secrétaire d'État dispose-t-il de preuves du contraire ? Peut-il faire un lien entre les investissements continus entre autres à Zaventem et une augmentation spectaculaire de l'emploi ?*

**M. Etienne Schoupe**, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *L'étude de l'économiste britannique Brendon Sewill n'est pas aussi dénuée de parti pris et d'implication dans le secteur qu'il n'y paraît. M. Sewill est aussi l'auteur d'études antérieures qui soulignent fortement les désavantages du secteur de l'aviation. En 2003, il a notamment écrit « The Hidden Cost of Flying » et, en 2005, « Fly now, grieve later ».*

*On peut aussi s'interroger sur certaines positions prises dans l'étude. Ainsi il prétend que le tourisme à l'étranger n'est pas une bonne chose parce que ces personnes déséquilibrent la balance commerciale de leur pays en dépensant de l'argent à l'étranger.*

*Indépendamment du fait que le tourisme contribue à la culture et au bien-être d'une population, la situation britannique ne peut pas être simplement transposée en Belgique. Le rapport entre les touristes entrants et sortants n'est pas le même en Belgique et au Royaume-Uni.*

*M. Sewill indique également qu'il n'y a aucune relation directe entre les activités d'un aéroport et le nombre d'emplois que celles-ci créent. Il compare pour cela les chiffres de 1998 et ceux de 2004, mais sans beaucoup d'analyse et sans évoquer les attentats terroristes de septembre 2001 et la crise des valeurs dot.com, deux événements qui ont eu un impact négatif sur le secteur de l'aviation. L'existence d'un lien entre l'activité d'un aéroport et l'emploi dans la région qui l'entoure peut être prouvée par la faillite de la Sabena, le déménagement du hub de DHL de Bruxelles vers Leipzig et la diminution du nombre d'emplois qui y est liée ou, à l'inverse, par les chiffres du chômage et de l'emploi dans la région de Vilvorde-Zaventem, une des plus performantes de Belgique.*

*Il existe en Belgique une enquête indépendante sur la valeur ajoutée du secteur de l'aviation. La Banque nationale de Belgique a mené une étude en 2009 sous le titre « Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium ». Cette étude estime l'impact économique de la navigation aérienne à 6,2 milliards d'euros ou 2% du PNB. Dans ce cadre, la BNB a examiné les comptes annuels que les entreprises actives dans le secteur de l'aviation ont déposés*

Dit onderzoek is ontzuenderend – althans voor mij – en veegt het argument van werkgelegenheid voor de uitbreiding van een luchthaven grotendeels van tafel.

Kent de staatssecretaris het Britse onderzoek van econoom Brendon Sewill?

Beaamt hij de conclusies uit dit onderzoek, waaruit blijkt dat er nauwelijks of geen positieve correlatie is tussen uitbreidende luchthavens en meer intensief vliegverkeer, enerzijds, en meer werkgelegenheid, anderzijds? Is hij het ermee eens dat de beloftes voor meer jobs die de transportsector verbindt aan groeiende luchthavens niet met de werkelijkheid overeenstemmen en enkel dienen als lokaas om de overheid tot investeringen in dure infrastructuur te overhalen?

Beschikt de staatssecretaris over bewijzen van het tegendeel? Kan hij de voortdurende investeringen in onder andere Zaventem linken aan een spectaculaire toename van de werkgelegenheid?

**De heer Etienne Schoupe**, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – De studie van de Britse econoom Brendon Sewill is niet zo ontdaan van vooringenomenheid en betrokkenheid bij de sector als het lijkt. De heer Sewill ook de auteur is van eerdere studies die de nadelen van de luchtvaartsector sterk in de verf zetten. In 2003 schreef hij bijvoorbeeld *The Hidden Cost of Flying* en in 2005 *Fly now, grieve later*.

Er zijn ook vragen te stellen bij sommige van de standpunten die hij in de studie inneemt. Zo beweert hij bijvoorbeeld dat toerisme van de eigen bevolking naar het buitenland slecht is, omdat deze mensen door het geld dat ze in het buitenland uitgeven, de handelsbalans van hun land uit evenwicht brengen.

Afgezien van het feit dat toerisme bijdraagt tot de cultuur en het welzijn van een bevolking, kan de Britse situatie niet zomaar op de Belgische overgedragen worden. De verhouding tussen inkomende en uitgaande toeristen ligt anders in België dan in het Verenigd Koninkrijk.

De heer Sewill stelt ook dat er geen directe relatie is tussen de activiteiten op een luchthaven en het aantal jobs dat daardoor gecreëerd wordt. Hij vergelijkt daartoe de cijfers van 1998 met die van 2004, evenwel zonder veel analyse en zonder melding te maken van de terreuraanslagen van september 2001 en de dotcomcrisis, die beide een negatieve impact hadden op de luchtvaartsector. Dat er wel degelijk een verband is tussen de activiteit op een luchthaven en de werkgelegenheid in de omliggende regio, kan aangetoond worden door het faillissement van Sabena of de verhuizing van de Europese hub van DHL van Brussel naar Leipzig en de daaraan verbonden daling van het aantal jobs of, omgekeerd, door te kijken naar de werkloosheids- en tewerkstellingscijfers van de regio Vilvoorde-Zaventem, een van de best presterende regio's in België.

In België bestaat er wel degelijk onafhankelijk onderzoek naar de toegevoegde waarde van de luchtvaartsector. De Nationale Bank van België voerde in 2009 een studie uit onder de titel *Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium*. In die studie werd de economische impact van de luchtvaart berekend op 6,2



*auprès de la Centrale des bilans ainsi que les données mises à disposition par l'Institut des comptes nationaux. Les effets directs ont été calculés, mais les bilans sociaux et les ratios financiers ont aussi été analysés. La BNB met actuellement à jour l'étude de 2009. Les résultats sont attendus pour cet automne.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *J'examinerai l'étude de la Banque nationale. Le secrétaire d'État balaie d'un revers de la main l'étude de Brendon Sewill, mais je ne suis pas persuadé qu'un économiste éminent ait un agenda caché.*

*Je ne comprends pas pourquoi le secrétaire d'État lie les attentats terroristes de septembre 2001 et la crise des valeurs dot.com à l'emploi. Je comprends que cela a eu un impact sur la croissance du secteur de l'aviation mais je ne vois pas les conséquences directes sur l'emploi dans le secteur économique lié à la navigation aérienne.*

**M. Etienne Schoupe,** *secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre.* – *L'étude peut être consultée sur le site internet de la Banque nationale. Après le 9 septembre et la crise des valeurs dot.com, les activités aériennes ont diminué de manière substantielle, avec toutes les conséquences qui en découlent pour l'emploi. Comparer deux périodes non comparables, en l'occurrence 1998 et 2004, est une méthode de travail dangereuse pour un économiste.*

### **Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la standardisation des bornes de charge pour voitures électriques» (n° 5-730)**

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *La promotion en faveur des voitures électriques fait qu'il en circule de plus en plus, mais on ne trouve actuellement en Belgique qu'une centaine de bornes où l'on peut recharger les batteries de ces voitures. La technologie relativement récente n'est pas encore stabilisée, avec pour effet qu'on rencontre treize systèmes incompatibles pour à peine cent bornes de charge, alors qu'il faudrait un standard unique, de préférence européen, pour les prises et les fiches. On fonctionne pour le moment avec beaucoup de raccords et les automobilistes ne sont jamais certains de pouvoir recharger leurs batteries.*

*Apparemment coexistent deux systèmes principaux : l'allemand, surtout populaire en Europe septentrionale, et le français, en vogue en Europe méridionale. Même avec ces deux standards, il est difficile de traverser notre continent sans raccords.*

*Il paraît que l'Union européenne fera une proposition d'ici l'été 2011. Les constructeurs automobiles et les fournisseurs de bornes déplorent cette inertie et cette confusion.*

*Les régions sont aussi responsables, mais je voudrais néanmoins poser quelques questions au secrétaire d'État.*

*Le secrétaire d'État est-il conscient de l'urgence d'un standard européen pour les bornes de charge des véhicules électriques ? À quel point de vue adhère-t-il ? S'est-il déjà*

miljard euro of 2% van het Belgische bnp. Hiertoe onderzocht de NBB de jaarrekeningen die door in de luchtvaartsector actieve bedrijven bij de Balanscentrale neergelegd werden, evenals gegevens die het Instituut voor de nationale rekeningen ter beschikking stelde. De directe effecten werden berekend, maar er werd ook een analyse gemaakt van de sociale balans en de financiële ratio's. De NBB is momenteel bezig aan een update van de studie uit 2009. De resultaten worden dit najaar verwacht.

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Ik zal het onderzoek van de Nationale Bank bekijken. De staatssecretaris veegt de studie van Brendon Sewill van tafel, maar ik ben er niet van overtuigd dat een gewaardeerde econoom zomaar een verborgen agenda heeft.

Ik begrijp niet waarom de staatssecretaris de terreuraanslagen van september 2001 en de dotcomcrisis in verband brengt met de werkgelegenheid. Ik begrijp dat dit een impact heeft gehad op de groei van de luchtvaartsector, maar ik zie niet direct de rechtstreekse gevolgen op de werkgelegenheid in de economische sector die verbonden is met de luchtvaart.

**De heer Etienne Schoupe,** staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – De studie kan worden geraadpleegd op de website van de Nationale Bank. Na 9/11 en na de dotcomcrisis zijn de luchtvaartactiviteiten substantieel verminderd, met alle gevolgen van dien voor de werkgelegenheid. Twee periodes met elkaar vergelijken die niet vergelijkbaar zijn, in dit geval 1998 en 2004, is voor een econoom een gevaarlijke werkwijze.

### **Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de standaardisering van de laadpalen voor elektrische wagens» (nr. 5-730)**

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Door de promotie van elektrische wagens komen er daarvan steeds meer in het verkeer, maar momenteel zijn er in België nog maar een honderdtal laadpalen waar de accu's van deze wagens kunnen worden geladen. De relatief jonge technologie blijkt nog niet gestabiliseerd, met als gevolg dat er dertien incompatibele systemen op de markt zijn, op nauwelijks honderd laadpalen, terwijl er nood is aan één, liefst Europese standaard voor stopcontacten en stekkers. Momenteel werkt men met tal van tussenstukken en zijn de chauffeurs nooit zeker dat ze hun batterijen kunnen opladen.

Blijkbaar bestaan er twee grote systemen: het Duitse, vooral populair in noordelijk Europa, en het Franse, meer populair in Zuid-Europa. Zelfs met deze twee standaarden is het moeilijk om Europa zonder tussenstukken te doorkruisen.

Naar verluidt zou de Europese Unie tegen de zomer van 2011 een voorstel doen. Autobouwers en leveranciers van laadpalen betreuren deze inertie en verwarring.

Uiteraard zijn in deze materie ook de gewesten verantwoordelijk, maar ik wil toch enkele vragen richten tot de staatssecretaris.

Is de staatssecretaris zich bewust van de urgentie van een Europese standaard voor de laadpalen voor elektrische voertuigen? Welk standpunt huldigt hij in deze zaak? Pleegde

*concerté avec ses collègues régionaux ? Avait-il inscrit ce point à l'agenda durant la présidence belge de l'UE ? A-t-il pris ou envisage-t-il des mesures concrètes ? Si oui, lesquelles ? Si non, pourquoi pas ?*

**M. Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *Mon administration comme moi sommes conscients de l'importance d'un standard européen pour les bornes de charge des véhicules électriques. Les pourparlers en vue d'une norme européenne harmonisée sont encore en cours au niveau de la Commission européenne et du CENELEC, l'instance responsable de la normalisation de l'électrotechnique en Europe. Le Comité électrotechnique belge CEB-BEC représente notre pays au CENELEC.*

*La normalisation des bornes de charge ne relève pas de mes compétences, mais de mon collègue Van Quickenborne, ministre pour l'Entreprise et la Simplification.*

**M. Bert Anciaux (sp.a)**. – *C'est donc à lui que je m'adresserai, mais je regrette que les membres du gouvernement ne se parlent pas. Il y a quand même un certain temps que j'ai déposé cette question.*

**M. le président**. – *Le ministre Van Quickenborne est-il compétent en la matière, s'agissant d'un produit privé ?*

**M. Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *Tous les standards électriques doivent être approuvés par le SPF Économie, interlocuteur de la Commission européenne pour ces questions. Nous ne pouvons que reproduire les faits et signaler le besoin, mais l'accord se fait au niveau européen par le truchement du CENELEC, et l'interlocuteur belge du CENELEC doit toujours passer par le SPF Économie.*

### **Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur « le contrôle des compétences des chauffeurs de bus » (n° 5-769)**

**M. Bert Anciaux (sp.a)**. – *Un récent accident de bus sur la E40 à Aalter s'est soldé par deux blessés graves et treize légers. S'agissant d'un bus scolaire, le bilan aurait pu être plus lourd. Chaque jour, chaque semaine, chaque année, des milliers de bus transportent des écoliers, des touristes, des employés sur nos routes. Malgré le mauvais état de celles-ci – l'entretien des routes est une compétence régionale – prendre la route est une entreprise pleine de risques, surtout lorsqu'il s'agit de transporter des groupes importants. C'est pourquoi chacun s'accordera sur le fait que les critères destinés aux chauffeurs de bus doivent être beaucoup plus sévères que pour les conducteurs de voiture.*

*Actuellement, les chauffeurs de bus doivent être examinés par des médecins « accrédités ». Cela semble tout à fait raisonnable, car il s'agit de travailleurs ayant une mission très exigeante sur les plans physique et mental, avec en particulier une énorme responsabilité vis-à-vis des personnes qu'ils transportent dans des conditions de circulation de plus en plus dangereuses.*

*L'accident sur la E40 a peut-être été causé par un malaise du*

*hij hierover al overleg met zijn collega's van de gewesten? Agendeerde hij dit punt tijdens het Belgische EU-voorzitterschap? Nam of plant hij hieromtrent concrete maatregelen? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?*

**De heer Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – *Mijn administratie en ikzelf zijn ons terdege bewust van het belang van een Europese standaard voor de laadpalen voor elektrische voertuigen. De onderhandelingen over een geharmoniseerde Europese norm zijn momenteel nog lopende bij de Europese Commissie en CENELEC, de instantie die verantwoordelijk is voor de Europese normalisatie op het vlak van de elektrotechniek. In CENELEC is ons land vertegenwoordigd door CEB-BEC, het Belgisch Elektrotechnisch Comité.*

*De bevoegdheid voor de normalisatie van de laadpalen ligt echter niet bij mij, maar bij mijn collega Van Quickenborne, de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen.*

**De heer Bert Anciaux (sp.a)**. – *Dan zal ik mij tot hem richten, maar intussen betreur ik wel dat de leden van de regering nooit met elkaar praten. Het is nochtans al een hele tijd geleden dat ik deze vraag heb ingediend.*

**De voorzitter**. – *Is minister Van Quickenborne hiervoor bevoegd, omdat het hier gaat om een privaat product?*

**De heer Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – *Alle elektrische standaarden moeten worden overeengekomen in de FOD Economie, die voor deze aangelegenheden de gesprekspartner is voor de Europese Commissie. Wij kunnen alleen de feiten weergeven en de nood signaleren, maar de overeenkomst wordt Europees via CENELEC afgesproken en de Belgische gesprekspartner van CENELEC moet altijd ageren via de FOD Economie.*

### **Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over « de controle op de competenties van buschauffeurs » (nr. 5-769)**

**De heer Bert Anciaux (sp.a)**. – *Bij een recent busongeval op de E40 in Aalter vielen twee zwaar- en dertien lichtgewonden. Het ging om een schoolbus. De tol van het ongeval had nog veel hoger kunnen zijn. Dagelijks, wekelijks, jaarlijks verplaatsen duizenden bussen met scholieren, toeristen, werknemers enzovoort zich over onze wegen. Ongeacht de slechte staat van die wegen – wegenonderhoud is een gewestbevoegdheid – blijft en blijkt elke deelname aan het verkeer een risicovolle onderneming. Grote groepen mensen vervoeren is bij uitstek een kwetsbare zaak. Daarom twijfelt niemand eraan dat de criteria voor chauffeurs van autobussen beduidend strenger moeten zijn dan die voor chauffeurs van personenwagens.*

*Momenteel worden chauffeurs van autobussen om de vijf jaar medisch gekeurd door 'geaccrediteerde' artsen. Dat lijkt ook helemaal verantwoord, want het gaat over werknemers, dus beroepskrachten, met een opdracht die fysiek en mentaal veeleisend is, met bijzonder veel verantwoordelijkheid tegenover de mensen die ze vervoeren in een steeds gevaarlijker verkeerssituatie.*

*conducteur qui, à mon grand étonnement, avait 75 ans. Il est dangereux de tirer directement des conclusions et d'imputer l'accident à l'âge avancé du conducteur. Un malaise peut en effet survenir à n'importe quel âge et chacun connaît des exemples de personnes particulièrement énergiques à septante, voire quatre-vingts ans. Pourtant, la question de l'âge ne peut et ne doit pas être éludée. Chacun conviendra que les aptitudes physiques et mentales diminuent avec l'âge. Il n'y a pas de lois absolues à ce sujet mais des statistiques. Actuellement, à partir de soixante ans, les chauffeurs de bus sont contrôlés médicalement non plus tous les cinq ans mais tous les trois ans, décision qui n'a pas été prise par hasard.*

*Au départ, je pensais d'ailleurs que le chauffeur concerné était un volontaire, attaché à l'école, mais il s'agissait d'un chauffeur professionnel qui dépendait d'une société de bus.*

*Que pense le secrétaire d'État des contrôles concernant les aptitudes et compétences physiques et mentales des chauffeurs de bus ? La nature et la fréquence des contrôles sont-elles suffisantes pour garantir une sécurité optimale ? Le secrétaire d'État dispose-t-il d'informations suggérant de procéder à des contrôles plus stricts ou plus étendus ? Depuis combien de temps les contrôles existent-ils dans leur forme actuelle et évoluent-ils en fonction de la densification du trafic routier, des changements dans la construction des bus et autres moyens de transport, du relatif délabrement des routes, etc. ? Le secrétaire d'État envisage-t-il de modifier les contrôles ?*

*À quel point l'âge du chauffeur lui paraît-il significatif sur le plan de la sécurité ? Considère-t-il les critères actuels, sans limite d'âge et avec un contrôle tous les trois ans à partir de 60 ans, suffisamment stricts pour garantir une sécurité optimale du transport par bus ? Le secrétaire d'État prévoit-il une modification des critères, par exemple, un âge maximum pour les chauffeurs de bus, des contrôles médicaux et psychologiques plus fréquents et plus adaptés ? Dans l'affirmative, quels sont les projets du secrétaire d'État en vue d'une sécurité optimale ? Je sais qu'il est délicat d'établir un lien entre la sécurité au volant et l'âge. J'éviterai les généralités mais j'espère que le secrétaire d'État comprend ma préoccupation.*

**M. Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *Je ne souhaite pas tirer de conclusions de l'accident de bus proprement dit. L'enquête devra en déterminer la cause exacte.*

*Les chauffeurs de camion et d'autocar sont soumis à des critères médicaux plus stricts que les conducteurs ordinaires et ils doivent subir tous les cinq ans un examen médical. Conformément aux règles applicables depuis le 10 septembre 2008 en ce qui concerne les aptitudes professionnelles, les chauffeurs sont contrôlés tous les cinq ans, y compris ceux ayant dépassé l'âge de 50 ans. Lorsque le médecin contrôleur constate, lors de l'examen, que l'état de santé du conducteur n'est pas optimal, il peut écourter cette période.*

*Selon moi, aucun argument ne justifie l'instauration d'une*

Het ongeval op de E40 werd wellicht veroorzaakt door het onwel worden van de chauffeur, die tot mijn verbazing 75 jaar oud was. Het is gevaarlijk om zomaar conclusies te trekken en het ongeval oorzakelijk te verbinden aan de gevorderde leeftijd van de chauffeur. Men kan immers op elke leeftijd onwel worden en iedereen kent voorbeelden van bijzonder kranige zeventigers en zelfs tachtigers. Toch mag en kan de vraag van de gevorderde leeftijd niet worden ontweken. Niemand zal betwijfelen dat zowel de fysieke als de mentale vaardigheden en mogelijkheden afnemen op een meer gevorderde leeftijd. Daaromtrent zijn er geen absolute wetmatigheden, maar wel statistische gegevens. Er is dus een voorspelbaar gegeven. Momenteel worden buschauffeurs vanaf hun zestigste niet meer om de vijf, maar wel om de drie jaar medisch gecontroleerd, een beslissing die niet toevallig is genomen.

Ik dacht aanvankelijk trouwens dat de betrokken chauffeur een vrijwilliger was verbonden aan de school, maar het ging om een professionele chauffeur die verbonden was aan een busmaatschappij.

Hoe beoordeelt de staatssecretaris de actuele controles van de fysieke en mentale vaardigheden en competenties van de buschauffeurs? Vindt hij de aard en de frequentie van de controles voldoende om een optimale veiligheid te waarborgen? Beschikt hij over aanwijzingen die strengere of meer uitgebreide controles suggereren? Hoe lang bestaan de controles in hun huidige vorm en evolueren ze mee met de toenemende drukte van het verkeer, de wijzigingen in de constructies van de bussen en andere vervoersmiddelen, de relatief slechte staat van vele wegen enzovoort? Denkt de staatssecretaris aan een verandering van de controles?

Hoe significant vindt de staatssecretaris de leeftijd van de buschauffeur voor de veiligheid? Acht hij de huidige criteria zonder leeftijdsgrens en een driejaarlijkse controle vanaf 60 jaar, voldoende streng om een optimale veiligheid van het bustransport te waarborgen? Overweegt de staatssecretaris een wijziging van de criteria, zoals een maximumleeftijd voor autobuschauffeurs, frequentere en meer aangepaste medische en psychologische controles enzovoort? Zo ja, welke plannen heeft de staatssecretaris met het oog op een optimale veiligheid? Ik weet dat het delicaat is een verband te leggen tussen veiligheid in het verkeer en leeftijd. Ik wil geen algemene uitspraken doen, maar ik hoop dat de staatssecretaris mijn bezorgdheid begrijpt.

**De heer Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Ik wens geen conclusies te trekken uit het busongeluk zelf. Het gerechtelijk onderzoek zal moeten uitwijzen wat precies de oorzaak was.

Vrachtwagen- en autocarchauffeurs zijn onderworpen aan strengere medische criteria dan gewone bestuurders en ze moeten om de vijf jaar een medisch onderzoek ondergaan. Ingevolge de vakbekwaamheidsregels die gelden sinds 10 september 2008 worden alle chauffeurs om de vijf jaar gecontroleerd, ook de chauffeurs ouder dan 50 jaar. Wanneer de keurende arts bij het vijfjaarlijks onderzoek tot de bevinding komt dat de gezondheidstoestand van de bestuurder niet optimaal is, kan hij die periode wel inkorten, overeenkomstig zijn medische inzichten.

Volgens mij zijn er geen argumenten die de invoering van een

*limite d'âge pour la conduite d'un véhicule tel qu'un bus, dès lors que l'on dispose de la capacité physique et mentale de conduire un tel véhicule. Le plus souvent, il s'agit de conducteurs qui ont une très grande expérience et font preuve de la prudence requise.*

*Les statistiques en matière d'accidents montrent que le transport par autocar est un des plus sûrs moyens de transport dans notre pays. L'implication de chauffeurs de bus âgés de plus de 75 ans dans des accidents est pour ainsi dire nulle, mais cela est bien entendu également dû au fait qu'il y a peu de personnes qui conduisent encore un autobus à cet âge.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Je comprends que le secrétaire d'État ne veuille tirer aucune conclusion de l'accident et qu'il attend les résultats de l'enquête. Nous ne devons en effet pas généraliser, mais j'estime que nous devons réfléchir à l'instauration d'une limite d'âge pour les chauffeurs.*

*Mon père par exemple doit régulièrement se rendre à l'hôpital pour une réadaptation fonctionnelle. Pour son transport, il reçoit une intervention de la mutuelle s'il fait appel à une société de transport déterminée. La personne chargée d'effectuer les trajets pour le compte de cette société, et qui a donc déjà conduit mon père à l'hôpital, est un homme de 86 ans. Il ne me paraît pas normal que l'on fasse encore appel à une personne de cet âge pour véhiculer des gens. Cette personne est peut-être en pleine forme mais mon père préfère faire appel à un taxi.*

**M. le président.** – *Voilà une anecdote personnelle qui mérite réflexion.*

### **Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «les infractions au Code de la route commises à l'occasion d'événements cyclistes» (n° 5-780)**

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Au cours du Grand Prix cycliste E3, un spectateur a photographié un motard impliqué dans la course en train de couvrir un radar automatique. Un bus VIP a ainsi pu éviter un constat d'excès de vitesse.*

*Indépendamment de ce cas précis, il apparaît que les voitures, bus et motos qui composent la caravane de ces courses ne respectent guère, voire pas du tout, les règles du Code de la route. Certes, il convient de faire la distinction entre le trafic motorisé à l'intérieur de la course et les véhicules VIP et commerciaux qui précèdent ou suivent la course. Il s'avère pratiquement impossible à ces derniers véhicules de suivre la course et de rallier l'arrivée à temps sans enfreindre le Code de la route.*

*Quelles sont les règles du Code de la route qui s'appliquent aux véhicules motorisés circulant à l'intérieur d'une course cycliste ? Sont-ils dispensés de respecter le Code de la route et, si oui, dans quelle mesure et dans quelles circonstances ? Ces règles posent-elles problème ? Le secrétaire d'État estime-t-il que les règles actuelles garantissent suffisamment la sécurité des spectateurs et des coureurs ?*

*Les véhicules concernés par la course cycliste mais circulant*

leeftijdsgrens voor het besturen van een voertuig, zoals een autobus, rechtvaardigen zolang iemand beschikt over de fysieke en mentale geschiktheid om zo'n voertuig te besturen. Doorgaans gaat het over chauffeurs die zeer veel ervaring hebben en meestal de passende voorzichtigheid aan de dag leggen.

Ongevulsstatistieken wijzen uit dat het vervoer per autocar een van de veiligste transportmiddelen is in ons land. De ongevalsbetrokkenheid van autocarchauffeurs ouder dan 75 jaar is vrijwel nihil, maar dat heeft uiteraard ook te maken met het feit dat er weinig personen zijn die op die leeftijd nog een autobus besturen.

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Ik begrijp dat de staatssecretaris geen conclusies wil trekken uit het ongeluk en dat hij het gerechtelijk onderzoek afwacht. We moeten inderdaad niet veralgemenen, maar ik vind toch dat we moeten nadenken over de invoering van een maximumleeftijd voor chauffeurs.

Mijn vader bijvoorbeeld moet de jongste tijd geregeld naar het ziekenhuis voor revalidatie. Voor zijn vervoer krijgt hij een tegemoetkoming van het ziekenfonds indien hij een beroep doet op een bepaalde vervoersmaatschappij. Voor die maatschappij rijdt een man van 86 jaar, die mijn vader dus ook al naar het ziekenhuis heeft gebracht. Ik vind het niet meer normaal dat iemand met die leeftijd nog wordt ingeschakeld voor transport van mensen. Misschien is die 86-jarige chauffeur een bijzonder fitte kerel, maar mijn vader verkiest nu toch een taxi.

**De voorzitter.** – Dat is een persoonlijke anekdote die stemt tot nadenken.

### **Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «verkeersovertredingen naar aanleiding van het organiseren van wielermanifestaties» (nr. 5-780)**

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Tijdens het verloop van de wielervedstrijd E3-prijs, fotografeerde een toeschouwer een man, een motorrijder betrokken bij de wielervedstrijd, tijdens het afdekken van een flitspaal. Daardoor ontsnapte een vipbus aan de vaststelling van overdreven snelheid.

Los van dit specifieke geval, dat hoog scoorde qua media-aandacht, blijkt uit de praktijk van vrijwel alle wielervedstrijden dat de begeleidende wagens, minibussen, autobussen en motoren zich amper of niet aan de verkeersregels houden. Uiteraard dient men hierbij een onderscheid te maken tussen het gemotoriseerde verkeer binnen de wielervedstrijd, wedstrijdagens, journalisten, ploegbestuurders ..., en het verkeer dat zich voor of achter de wedstrijd ontwikkelt met commerciële en vipvoertuigen. Het blijkt voor deze laatste voertuigen vrijwel onmogelijk om de wedstrijd te volgen en onder meer tijdig de aankomst met vipplaatsen te bereiken zonder bijna voortdurend de verkeersregels te negeren of te overtreden.

Welke verkeersregels gelden voor gemotoriseerde voertuigen binnen een wielervedstrijd? Krijgen deze voertuigen vrijstellingen met betrekking tot het opvolgen van

*en marge de celle-ci sont-ils soumis à des mesures particulières ou exceptionnelles quant au respect du Code de la route ? Le secrétaire d'État confirme-t-il que ces véhicules nient ou transgressent souvent le Code de la route ? Le secrétaire d'État observe-t-il une forme de tolérance de la part des policiers et pense-t-il que les voitures suiveuses et bus VIP bénéficient d'un certain laisser-faire ?*

*Quelle est la position du secrétaire d'État à ce sujet ? Est-il plutôt enclin à une forme de tolérance zéro ou à une interprétation plus souple du Code de la route ? Dispose-t-il d'informations sur les points de vue ou directives des services d'ordre et des parquets à ce propos ?*

*Considère-t-il que cette situation soit suffisamment sérieuse pour que l'on édicte des règles ou directives particulières ? Sur quels arguments fonde-t-il sa réponse ?*

**M. Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *L'organisation des courses cyclistes est régie par l'arrêté royal du 21 août 1967 qui porte notamment sur les autorisations, les signaleurs et la protection des participants et des spectateurs.*

*L'article 59.9 du Code de la route prévoit que les participants aux courses cyclistes ne sont pas soumis aux règles normales relatives à la place de cyclistes sur la voie publique.*

*Le groupe de coureurs doit être précédé d'un véhicule arborant un drapeau rouge et suivi d'un véhicule arborant un drapeau vert. Seuls les véhicules qui disposent d'un laissez-passer peuvent suivre la course entre les deux drapeaux. Il s'agit des véhicules de l'organisation, des directeurs sportifs et de la presse.*

*Les voitures suiveuses ne peuvent évidemment pas respecter les règles normales du Code de la route mais sont tenues de se soumettre aux règlements de course, édictés par la Royale Ligue vélocipédique belge ou par l'Union cycliste internationale.*

*Pendant la course, la sécurité est assurée de manière maximale grâce à l'intervention de motards de la police qui peuvent donner des injonctions aux usagers de la route, à la présence de la police aux grands carrefours et de signaleurs qui empêchent l'accès aux autres routes.*

*Hormis pour les véhicules qui prennent part à la course, aucune exception n'est possible pour les véhicules qui opèrent en marge de la course cycliste, et donc pas davantage pour les véhicules mis à disposition par l'organisateur de la course pour transporter des invités d'un endroit à l'autre.*

*La police m'a d'ailleurs fait savoir que, durant les grandes courses cyclistes, elle organise des contrôles particuliers de*

verkeersreglementen en zo ja, in welke mate en in welke omstandigheden? Ervaart de staatssecretaris moeilijkheden met deze regeling? Vindt de staatssecretaris dat de veiligheid van onder andere de toeschouwers en de renners voldoende wordt gewaarborgd door de huidige regelgeving?

Gelden er voor voertuigen binnen de context van een wielervedstrijd, maar buiten de wedstrijd zelf, ook bijzondere of uitzonderlijke maatregelen voor het opvolgen en respecteren van de verkeersregels? Beamt de staatssecretaris de berichten in de media die getuigen dat deze voertuigen, dus buiten de eigenlijke wedstrijd, in vele gevallen de verkeersregels negeren of overtreden? Stelt de staatssecretaris vast dat de politiediensten hieromtrent een vorm van gedoogbeleid ontwikkelen en dat de ruime context van een wielervedstrijd, zeker de volgwagens en vipbussen, profiteren van een laissez-faire-attitude?

Welk standpunt neem de staatssecretaris hierover in? Neigt hij hieromtrent meer naar een vorm van nultolerantie of aanvaardt hij de wat lossere interpretatie van de verkeersregels? Beschikt de staatssecretaris over informatie van standpunten of richtlijnen van ordediensten of parketten hieromtrent?

Vindt de staatssecretaris deze situatie voldoende prioritair en ernstig om hieromtrent speciale regels of richtlijnen uit te vaardigen? Met welke argumenten onderbouwt hij zijn antwoord?

**De heer Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – De organisatie van wielervedstrijden wordt geregeld door het koninklijk besluit van 21 augustus 1967, dat onder meer betrekking heeft op de vergunningen, de signaalgevers en de beveiliging van de deelnemers en de toeschouwers.

Artikel 59.9 van het verkeersreglement bepaalt dat de deelnemers aan wielervedstrijden niet onderworpen zijn aan de normale regels betreffende de plaats van de fietsers op de openbare weg.

De groep renners moet worden voorafgegaan door een voertuig met een rode vlag en moet worden afgesloten met een voertuig met een groene vlag. Alleen de voertuigen die over een vergunning beschikken, mogen de wedstrijd volgen tussen de rode en de groene vlag. Het gaat dan om de voertuigen van de organisatie, van de sportdirecteurs en van de pers.

Die volgwagens kunnen uiteraard de normale verkeersregels niet naleven. Zo zullen ze de rode verkeerslichten niet moeten respecteren en al evenmin de regels betreffende het inhalen, de snelheidsbeperkingen en zo meer. De volgwagens zijn natuurlijk wel onderworpen aan de wedstrijdreglementen die worden uitgevaardigd door de Belgische Wielrijdersbond of door de Internationale Wielervedstrijd UCI.

Bij de doortocht van een wielervedstrijd is de beveiliging maximaal door de inzet van motorrijders van de politie die bevelen kunnen geven aan andere weggebruikers, door de aanwezigheid van politie op de grote kruispunten en door signaalgevers die de andere wegen afzetten.

Behalve wat werd gezegd over de voertuigen die aan de wedstrijd deelnemen, zijn er geen uitzonderingen mogelijk voor voertuigen die in de marge van de wielervedstrijd

*vitesse sur les routes de liaison empruntées par les supporters d'un endroit à l'autre pour attendre le passage des coureurs. Il n'est donc nullement question d'une politique de tolérance en faveur des véhicules qui ne respecteraient pas le Code de la route ou les limites de vitesse lors d'une courses cycliste. L'intervention du parquet d'Audenarde à la suite de la couverture d'un radar au passage d'un bus VIP le prouve et je veillerai à ce que de tels faits ne se reproduisent plus à l'avenir.*

### **Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la sécurisation de l'aéroport de Zaventem» (n° 5-820)**

*M. Bert Anciaux (sp.a). – Le mercredi 26 janvier 2011, j'ai interrogé le secrétaire d'État sur la sécurisation de notre aéroport national à Zaventem. J'estimais et j'estime toujours que quelque chose cloche sérieusement au sujet de cette sécurisation. Mon collègue Richard Miller a déjà posé plusieurs questions à ce sujet. J'ai également interrogé la ministre de l'Intérieur. Je reste toutefois inquiet.*

*Il est notamment ressorti d'une enquête de la justice et de la police que Zaventem fait fonction de plaque tournante du trafic international de cocaïne et d'autres drogues illégales. Alors que les passagers sont de plus en plus contrôlés pour vérifier s'ils ne transportent pas d'objets étranges ou dangereux et des armes, le contrôle du personnel de l'aéroport ressemble toujours à une vraie passoire.*

*Le secrétaire d'État a confirmé que le passage du sol à l'air est rigoureusement contrôlé, y compris pour le personnel. Les contrôles dans l'autre sens sont très peu voire pas du tout effectués, ce qui a également été confirmé par la ministre de l'Intérieur.*

*Le secrétaire d'État a également signalé que la recherche de drogues ne relève pas de la législation sur la sécurité. Je trouve cela très inquiétant. La sécurité et le contrôle dans les zones internationales et les zones de fret, donc du côté piste des aéroports, restent eux aussi médiocres. J'ai déposé à ce sujet une proposition de résolution avec Richard Miller.*

*À ce sujet, de nombreuses questions se posent quant à la répartition des compétences entre le côté piste et le côté ville. L'un relève des compétences du secrétaire d'État à la Mobilité, l'autre de celles du ministre de l'Intérieur. L'évasion récente de deux Algériens illégaux de l'aéroport de Zaventem a confirmé une fois encore qu'on a des raisons de s'inquiéter.*

*Lorsque la police fédérale les a escortés vers le centre de transit 127, dans un coin perdu de l'aéroport, tous deux se sont mis à courir. En zigzaguant entre les avions, les bus et les véhicules de service, ils ont parcouru une distance de plus de cinq cents mètres le long de la jetée nord. Ils ont ensuite*

*opérer, ook niet voor voertuigen die door de organisator van de wielervedstrijd zouden worden ingezet om genodigden van de ene naar de andere plaats te vervoeren.*

*De politie heeft mij trouwens meegedeeld dat zij tijdens de grote wielervedstrijden speciale snelheidscontroles organiseert op de zogenaamde verbindingswegen die de supporters gebruiken om zich van de ene naar de andere plaats te begeven, waar de renners voorbijkomen. Er kan dus zeker geen sprake zijn van enig gedoogbeleid voor voertuigen die zich naar aanleiding van een wielervedstrijd niet zouden houden aan de verkeersregels of aan de snelheidsbeperkingen. Het optreden van het parket van Oudenaarde naar aanleiding van het afdekken van een snelheidscamera bij de doortocht van een vipbus, bewijst dit en zal ervoor zorgen dat dergelijke feiten zich in de toekomst niet meer voordoen.*

### **Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de beveiliging van de luchthaven van Zaventem» (nr. 5-820)**

*De heer Bert Anciaux (sp.a). – Op woensdag 26 januari 2011 ondervroeg ik de staatssecretaris over de beveiliging van onze nationale luchthaven in Zaventem. Ik was en ben nog steeds van mening dat er iets ernstig schort aan deze beveiliging. Collega Miller heeft daarover al enkele vragen gesteld. Ik heb ook de minister van Binnenlandse Zaken daarover ondervraagd. Ik blijf echter ongerust.*

*Uit een onderzoek van justitie en politie bleek onder meer dat Zaventem fungeert als spil in de internationale trafiek van cocaïne en andere illegale drugs. Terwijl de passagiers steeds meer worden gecontroleerd op vreemde of gevaarlijke voorwerpen en wapens, blijkt de controle op het personeel van de luchthaven nog altijd zo lek als een zeef te zijn.*

*De staatssecretaris bevestigde dat de land-naar-luchtzijde, ook voor het personeel, zeer streng wordt gecontroleerd. Omgekeerd gebeurt dit beduidend minder of vrijwel niet, wat ook door de minister van Binnenlandse Zaken werd bevestigd.*

*De staatssecretaris meldde eveneens dat het naar buiten brengen van drugs niet behoort tot de beveiligingswetgeving. Ik vind dat zeer verontrustend. Ook blijven de veiligheid en de controle in de internationale zones en de vrachtzones, dus 'binnen' de luchtzijde van de luchthavens, ondermaats. Ik diende hierover samen met Richard Miller een resolutie in.*

*In dit verband dringen zich vele vragen op over de bevoegdheidsverdeling tussen de luchtzijde en de landzijde. De ene zijde behoort tot de bevoegdheid van de staatssecretaris voor Mobiliteit, de andere tot die van Binnenlandse Zaken. De recente ontsnapping van twee illegale Algerijnen uit de luchthaven van Zaventem bevestigde nogmaals dat er reden is tot ongerustheid.*

*Toen de federale politie hen escorteerde naar het transitcentrum 127, in een uithoek van de luchthaven, zetten de twee het op een lopen. Zigzaggend tussen vliegtuigen, bussen en dienstwagentjes renden ze over een afstand van meer dan vijfhonderd meter langs de noordelijke pier. Vervolgens stalen ze een dienstauto van een van de*

*volé une voiture de service d'un des partenaires chargé du handling de Brussels Airport. Ils ont ainsi roulé sur le tarmac et sur une partie de la piste d'atterrissage de Melsbroek.*

*Ils ont ensuite enfoncé la clôture de l'aéroport et deux barrières. Durant toute la poursuite qui a duré plus d'une heure, le service de sécurité de l'aéroport n'aurait pas été mis au courant. Le trafic aérien n'a donc jamais été interrompu alors que c'est conseillé lorsqu'un projectile non guidé se trouve sur les pistes d'atterrissage.*

*Le secrétaire d'État a répondu à ma dernière question qu'on s'attaquait aux manquements graves et que l'organisation actuelle de la sécurité de l'aéroport donne satisfaction. Cet incident laisse quand même soupçonner le contraire.*

*Le secrétaire d'État confirme-t-il que le service de sécurité de l'aéroport n'a pas été mis au courant de l'incident lors de l'évasion récente ? Est-il d'accord pour dire que l'évasion et la poursuite ont représenté un grave danger pour la sécurité des passagers et du personnel ? Cette mauvaise communication est-elle une conséquence de la répartition de la sécurisation entre le côté piste et le côté ville ? Si oui, le secrétaire d'État confirme-t-il ma thèse selon laquelle une sérieuse évaluation et une révision de la subdivision entre côté piste et côté ville est absolument nécessaire et urgente ? Fera-t-il examiner sérieusement cet incident ?*

*Je suis absolument convaincu que le contrôle lors du passage du côté ville au côté piste est très strict. Tout le monde le reconnaît. On estime toutefois erronément que les avions qui atterrissent à Zaventem sont sûrs. Cela vaut d'ailleurs non seulement pour le trafic voyageurs mais aussi pour le transport de marchandises. Les vols transportant des armes ne sont ainsi pas consignés parce qu'ils n'effectuent qu'une escale. Pour les vols entrants, on se base sur le contrôle lors du départ. Cela me semble non seulement naïf mais aussi particulièrement dangereux.*

*Enfin, le secrétaire d'État estime-t-il normal et acceptable que le trafic de drogues et d'autres affaires illégales ne relèvent pas de la législation sur la sécurité ? Est-il d'accord pour dire que cet aspect de la sécurisation doit lui aussi être revu ?*

**M. Etienne Schouppe**, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *Le récent incident lors duquel deux illégaux ont pu s'échapper est dû à un concours de circonstances où la communication a clairement montré des lacunes. Ce manque de communication n'a toutefois absolument rien à voir avec la répartition des compétences entre le côté piste et de côté ville. Il s'agit plutôt d'un manquement purement opérationnel. La police fédérale a lancé une enquête de manière à ce que cela ne puisse plus se répéter à l'avenir.*

*Les mesures de sécurité dans les aéroports belges sont conformes aux règlements européens et visent à préserver l'aviation civile des actes illégaux.*

*Les mesures de sécurité se composent d'un contrôle d'accès et d'un contrôle de sécurité – la fouille – de toutes les personnes et de tous les véhicules qui peuvent entrer dans les zones de l'aéroport dont l'accès est limité pour des raisons de sécurité.*

*Le contrôle d'accès doit éviter que des personnes et des*

handlingpartners van Brussels Airport en reden ze ermee over het tarmac en een stuk van de landingsbaan van Melsbroek.

Daarna ramden ze de omheining van de luchthaven en twee slagbomen. Tijdens de hele achtervolging, die meer dan een uur duurde, zou de beveiligingsdienst van de luchthaven niet op de hoogte zijn gebracht. Het vliegverkeer werd dus op geen enkel moment onderbroken, hoewel dat is aangeraden wanneer zich een ongeleid projectiel op de landingsbanen bevindt.

De staatssecretaris antwoordde me op mijn jongste vraag dat de ernstige tekortkomingen werden aangepakt en dat de veiligheid van de luchthaven momenteel naar voldoening wordt georganiseerd. Dit voorval doet toch anders vermoeden.

Bevestigt de staatssecretaris dat de beveiligingsdienst van de luchthaven gedurende de recente ontsnapping niet meteen op de hoogte werd gebracht van het incident? Beamt hij dat de ontsnapping en de achtervolging een ernstig gevaar betekenden voor de veiligheid van passagiers en personeel? Is die miscommunicatie een gevolg van de opdeling van de beveiliging tussen de luchtzijde en de landzijde? Zo ja, bevestigt de staatssecretaris mijn stelling dat een grondige evaluatie en herziening van de onderverdeling luchtzijde en landzijde absoluut noodzakelijk en urgent zijn? Laat hij dit incident hoe dan ook grondig onderzoeken?

Ik ben er absoluut van overtuigd dat de controle vanaf de landzijde naar de luchtzijde zeer streng is. Dat wordt ook door iedereen beaamd. Er wordt echter verkeerdelijk van uitgegaan dat de vliegtuigen die op Zaventem landen, veilig zijn. Dat geldt trouwens niet alleen voor het reizigersverkeer, maar ook voor het vrachtvervoer. Zo worden vluchten met wapentransporten niet neergeschreven omdat ze slechts een tussenlanding maken. Bij binnenkomende vluchten wordt uitgegaan van de controle bij vertrek. Dat lijkt me niet alleen naïef, maar ook bijzonder gevaarlijk.

Tot slot, vindt de staatssecretaris het normaal en aanvaardbaar dat de handel in drugs en andere illegale zaken niet tot de beveiligingswetgeving behoort? Is hij het ermee eens dat ook dit aspect van de beveiliging moet worden herzien?

**De heer Etienne Schouppe**, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Het recente voorval waarbij twee illegalen konden ontsnappen, is te wijten aan een samenloop van omstandigheden, waarbij de communicatie duidelijk gebreken vertoonde. Dat gebrek aan communicatie staat echter volledig los van de bevoegdheidsverdeling tussen de luchtzijde en de landzijde. Het gaat eerder om een louter operationele tekortkoming. De federale politie heeft een onderzoek opgestart, zodat een herhaling in de toekomst kan worden voorkomen.

De beveiligingsmaatregelen in de Belgische luchthavens zijn conform de Europese verordeningen en zijn erop gericht de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden te beveiligen.

De beveiligingsmaatregelen bestaan uit een toegangscontrole en een beveiligingsonderzoek – de *fouille* – van alle personen en voertuigen die toegang krijgen tot de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van de luchthaven.

De toegangscontrole moet voorkomen dat onbevoegde

*véhicules non autorisés n'accèdent aux zones sécurisées d'un aéroport. Le contrôle de sécurité, effectué au moyen de méthodes de contrôle approuvées, doit éviter que des objets interdits soient introduits dans les zones sécurisées de l'aéroport. Le contrôle d'accès et le contrôle de sécurité sont concentrés sur l'accès aux zones sécurisées et non sur les sorties de l'aéroport.*

*En ce qui concerne le contrôle de sécurité et le moyen d'éviter que des objets interdits ne soient introduits dans les zones auxquelles l'accès est restreint pour des raisons de sécurité et à bord des avions, on utilise la liste des objets interdits, telle qu'approuvée par la Commission européenne. Cette liste, consignée dans le règlement européen n° 185/2010 de la Commission du 4 mars 2010 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, consiste en une énumération détaillée des objets interdits. Lorsque des drogues sont détectées lors du contrôle de sécurité, le service compétent est toutefois alerté sans délai.*

*La sécurisation de l'aéroport de Bruxelles National est en outre également soumise à des audits réguliers qui sont notamment assurés par les inspecteurs de l'inspection aéronautique, opérant au sein de la DGTA, et par la Commission européenne, via DG MOVE.*

*Lors des derniers audits de la sécurisation de l'aéroport, aucun manquement grave n'a été constaté.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Permettez-moi de poser une simple question. Le secrétaire d'État est-il compétent pour le côté ville ou pour le côté piste ?*

**M. Etienne Schoupe,** *secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre.* – *Le ministre de l'Intérieur est compétent pour le côté piste.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Je peux prouver que la ministre de l'Intérieur a répondu qu'elle est compétente pour le côté ville et que le secrétaire d'État à la Mobilité l'est pour le côté piste. Les deux ministres s'occupent du côté ville et personne de la sécurité du côté piste. Je demanderai la création d'une commission d'enquête sur ce sujet car il s'agit d'un problème grave.*

*(La séance est levée à 16 h 40.)*

personen en voertuigen toegang krijgen tot de beveiligde zones van een luchthaven. Beveiligingsonderzoek door middel van goedgekeurde onderzoeksmethodes moet voorkomen dat verboden voorwerpen worden binnengebracht in de beveiligde zones van de luchthaven. Toegangscontrole en beveiligingsonderzoek zijn toegespitst op het binnenkomen van de beveiligde zones, en niet op het verlaten van de luchthaven.

Wat het beveiligingsonderzoek betreft en het voorkomen dat verboden voorwerpen worden meegenomen in de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones en aan boord van luchtvaartuigen, wordt de lijst van verboden voorwerpen gehanteerd, zoals goedgekeurd door de Europese Commissie. Deze lijst, vervat in de EU-Verordening (EU) nr. 185/2010 van de Commissie van 4 maart 2010 houdende vaststelling van gedetailleerde maatregelen voor de toepassing van de gemeenschappelijke basisnormen op het gebied van de beveiliging van de luchtvaart, bevat een gedetailleerde opsomming van verboden voorwerpen. Wanneer bij het beveiligingsonderzoek drugs worden gedetecteerd, wordt echter zonder verwijf de bevoegde dienst gealarmeerd.

De beveiliging van de luchthaven van Brussel-Nationaal is bovendien ook onderworpen aan geregelde audits, die onder meer worden uitgevoerd door inspecteurs van de luchtvaartinspectie, opererend binnen DGLV, en de Europese Commissie, afhankelijk van DG MOVE. Bij de jongste audits van de beveiliging van de luchthaven werden geen ernstige tekortkomingen vastgesteld.

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Sta me toe een eenvoudige vraag te stellen. Is de staatssecretaris bevoegd voor de landzijde of voor de luchtzijde?

**De heer Etienne Schoupe,** staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – De minister van Binnenlandse Zaken is bevoegd voor de luchtzijde.

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Ik kan aantonen dat de minister van Binnenlandse Zaken heeft geantwoord dat zij bevoegd is voor de landzijde en dat de staatssecretaris voor Mobiliteit bevoegd is voor de luchtzijde. Beide ministers houden zich bezig met de landzijde en niemand met de veiligheid van de luchtzijde. Ik zal vragen hierover een onderzoekscommissie in te stellen, want dit is een ernstig probleem.

*(De vergadering wordt gesloten om 16.40 uur.)*