

Sénat de Belgique

Session ordinaire 2010-2011

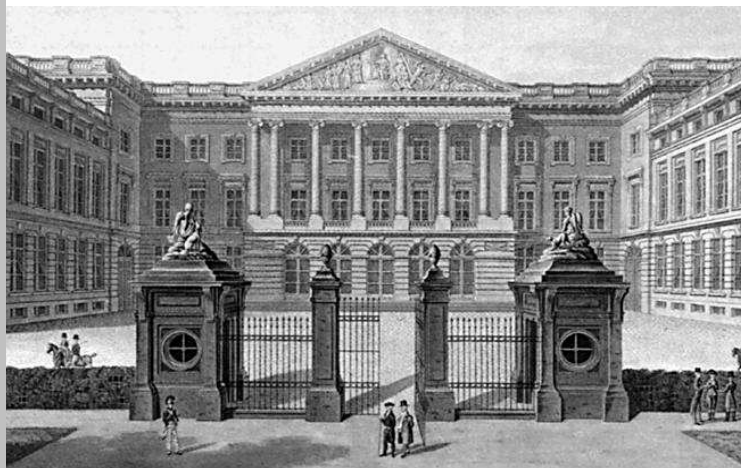
5-17COM

**Commission des Finances et des
Affaires économiques**

Lundi 20 décembre 2010

Séance de l'après-midi

Annales



Handelingen

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

Maandag 20 december 2010

Namiddagvergadering

5-17COM

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 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 www.dekamer.be

Sommaire

Demande d'explications de M. Peter Van Rompuy au ministre pour l'Entreprise et la Simplification sur «l'endettement excessif en Belgique» (n° 5-145).....	4
Demande d'explications de M. Peter Van Rompuy au ministre du Climat et de l'Énergie et au ministre pour l'Entreprise et la Simplification sur «le crédit hypothécaire» (n° 5-147).....	6
Demande d'explications de Mme Helga Stevens au ministre pour l'Entreprise et la Simplification sur «l'état d'avancement du système d'appels d'urgence par SMS» (n° 5-202).....	9
Demande d'explications de M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'obligation des pneus hiver» (n° 5-203).....	12
Demande d'explications de Mme Lieve Maes au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la sécurité du trafic aérien» (n° 5-220).....	15

Inhoudsopgave

Vraag om uitleg van de heer Peter Van Rompuy aan de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen over «de overmatige schuldenlast in België» (nr. 5-145)	4
Vraag om uitleg van de heer Peter Van Rompuy aan de minister van Klimaat en Energie en aan de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen over «het hypothecair krediet» (nr. 5-147)	6
Vraag om uitleg van mevrouw Helga Stevens aan de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen over «de stand van zaken van het dossier van de noodoproepen via sms» (nr. 5-202)	9
Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de verplichting van winterbanden» (nr. 5-203).....	12
Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de veiligheid van het luchtverkeer» (nr. 5-220)	15

Présidence de M. Frank Boogaerts*(La séance est ouverte à 14 h 20.)***Demande d'explications de M. Peter Van Rompuy au ministre pour l'Entreprise et la Simplification sur «l'endettement excessif en Belgique» (n° 5-145)**

M. Peter Van Rompuy (CD&V). – La Centrale des crédits aux particuliers fut instaurée par la loi du 10 août 2001. En vertu de cette loi, la Banque nationale enregistre dans cette centrale les crédits à la consommation, les crédits hypothécaires et les défauts de paiement. Tout prêteur a l'obligation de communiquer à la centrale les données concernant chaque contrat de crédit et chaque défaut de paiement. Il doit également consulter la centrale préalablement à la conclusion d'un contrat de crédit.

Le système présente cependant quelques points faibles. Premièrement, il n'est fiable que si chaque prêteur enregistre scrupuleusement dans la centrale tous les contrats de crédit et tous les défauts de paiement. Deuxièmement, la centrale des crédits ne fournit qu'un aperçu fragmentaire parce que toutes les dettes n'y sont pas reprises.

Le rapport annuel 2009 de la Centrale des crédits aux particuliers renseigne les lignes directrices du recours au crédit en Belgique. On constate que la durée des nouveaux crédits accordés ne cesse de s'allonger. En 2009, 69,9% des crédits avaient une durée de plus d'un an contre 54,1% en 2006.

La problématique du surendettement ne se limite pas aux seules dettes de crédit. Un nombre croissant de personnes doivent en effet faire appel à la procédure de règlement collectif de dettes alors qu'elles n'ont pas de contrat de crédit présentant des arriérés de paiement. La progression de 29,4% fin 2006 à 32,2% fin 2009 montre clairement que la population est confrontée non seulement à des dettes de crédit mais aussi à de nombreuses autres dettes.

Quel est le nombre d'infractions à la loi du 10 août 2001 constatées ces cinq dernières années par l'Inspection économique ? Je souhaite une ventilation par année. Quel est le nombre d'infractions, également ventilé par année, ayant donné lieu à un avertissement, une transaction ou une action en justice ?

Comment le ministre explique-t-il la tendance à l'allongement des délais pour les achats à crédit ?

Quelles est la position du ministre à l'égard d'un registre central dans lequel seraient reprises, outre les dettes de crédit, d'autres dettes comme celles relatives aux services de télécommunications, les dettes sociales et fiscales, les dettes locatives, les dettes pour la fourniture d'énergie, etc.

Le ministre dispose-t-il déjà de chiffres provisoires pour 2010 concernant l'évolution des arriérés de paiement ? Le ministre observe-t-il de nouvelles tendances en matière d'octroi et de recours au crédit à la suite de la récente réforme de la loi sur le crédit à la consommation ?

M. Vincent Van Quickenborne, ministre pour l'Entreprise et la Simplification. – En 2004, trente-quatre enquêtes furent

Voorzitter: de heer Frank Boogaerts*(De vergadering wordt geopend om 14.20 uur.)***Vraag om uitleg van de heer Peter Van Rompuy aan de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen over «de overmatige schuldenlast in België» (nr. 5-145)**

De heer Peter Van Rompuy (CD&V). – De Centrale voor Kredieten aan Particulieren werd opgericht bij de wet van 10 augustus 2001. Overeenkomstig deze wet registreert de Nationale Bank in deze Centrale de consumentenkredieten, de hypothecaire kredieten en de wanbetalingen. Iedere kredietgever is verplicht de Centrale op de hoogte te brengen van de gegevens betreffende elke kredietovereenkomst en elke wanbetaling. Hij is ook verplicht de Centrale voorafgaand aan het sluiten van een kredietovereenkomst te raadplegen.

Het systeem vertoont echter enkele zwaktes. Ten eerste is het systeem alleen dan betrouwbaar als iedere kredietgever nauwgezet alle kredietovereenkomsten en wanbetalingen registreert in de Centrale. Ten tweede biedt de kredietcentrale slechts een fragmentair beeld omdat niet alle schulden erin worden opgenomen.

Het jaarverslag van de Centrale voor Kredieten aan Particulieren van 2009 is richtinggevend voor het kredietgedrag in België. Opmerkelijk is dat de looptijd van nieuw toegekende kredieten steeds langer wordt. In 2009 heeft 69,9% van de kredieten een looptijd van meer dan één jaar, tegenover 54,1% in 2006.

De problematiek van de overmatige schuldenlast beperkt zich niet tot kredietschulden alleen. Een stijgend aantal mensen moet immers een beroep doen op de procedure van de collectieve schuldenregeling zonder dat zij over een achterstallige kredietovereenkomst beschikken (van 29,4% eind 2006 naar 32,2% eind 2009). Dat toont duidelijk aan dat mensen niet enkel met kredietschulden, maar ook met tal van andere schulden worden geconfronteerd.

Hoeveel inbreuken op de wet van 10 augustus 2001, opgesplitst per jaar, stelde de Economische Inspectie de afgelopen vijf jaren vast? Hoeveel inbreuken, opgesplitst per jaar, gaven aanleiding tot een waarschuwing, een minnelijke schikking of een strafvordering?

Hoe verklaart de minister de trend dat verkopen op afbetaling voor een steeds langere looptijd worden gesloten?

Wat is het standpunt van de minister met betrekking tot een centraal register waarin naast kredietschulden ook andere schulden, zoals telecomschulden, fiscale en sociale schulden, huurschulden, energieschulden, enzovoort, worden opgenomen?

Beschikt de minister al over voorlopige cijfers voor 2010 inzake de evolutie van de betalingsachterstand? Merkt de minister nieuwe tendensen inzake de kredietverlening en het kredietgedrag na de recente hervorming van de wet op het consumentenkrediet?

De heer Vincent Van Quickenborne, minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen. – In 2004 waren er

menées par l'Inspection économique. Sept procès-verbaux d'avertissement furent rédigés mais aucun pro justitia. En 2005, vingt-cinq enquêtes furent menées et quatre pro justitia furent rédigés, dont trois accompagnés d'une proposition de transaction, le quatrième ayant été transmis directement au parquet. Aucun procès-verbal d'avertissement ne fut rédigé.

En 2006, sept enquêtes furent menées et un pro justitia accompagné d'une proposition de transaction qui ne fut pas payée fut transmis au parquet. Aucun procès-verbal d'avertissement ne fut rédigé.

En 2007, dix-huit enquêtes furent menées. Elle ne donnèrent lieu à aucun pro justitia ni procès-verbal d'avertissement. En 2008, quinze enquêtes furent menées et deux pro justitia accompagnés d'une proposition de transaction qui fut payée dans les deux cas furent envoyés ainsi que deux procès-verbaux d'avertissement.

En 2009, soixante-neuf enquêtes furent menées et un seul pro justitia accompagné d'une proposition de transaction fut envoyé. Les chiffres sont explicites et montrent que le problème n'est pas important. Manifestement, la centrale des crédits fonctionne correctement.

Il ressort en effet de l'analyse du rapport annuel 2009 de la Centrale des crédits aux particuliers que la période de remboursement des achats à crédit ne cesse de s'allonger et que le montant moyen des nouveaux achats à crédit a augmenté en 2009. L'augmentation pourrait être la conséquence de l'augmentation générale du prix des biens financés. Il serait intéressant de pousser plus loin l'analyse de votre question. Aussi, je la soumettrai au comité d'accompagnement de la centrale des crédits auprès de la Banque nationale.

Votre analyse de l'importance croissante de dettes non financières dans l'ensemble de la problématique de l'endettement est correcte. Le surendettement est de plus en plus causé par des factures de téléphone ou de fourniture d'énergie, des crédits, des factures d'hôpitaux, des factures locatives, etc.

C'est la raison pour laquelle j'ai demandé il y a quelques mois que des dettes importantes relatives aux services de télécommunications ou à la fourniture d'énergie soient également enregistrées auprès de la Banque nationale. Entre-temps, la Banque nationale a mené une enquête qui a prouvé que les dettes pour des services de télécommunications sont un signe précurseur de dettes financières.

Compte tenu des résultats de cette enquête, fin octobre mon collègue, M. Magnette, s'est rallié à ma proposition. Un gouvernement en affaires courantes ne peut toutefois pas prendre d'initiative à ce sujet.

Les chiffres des arriérés de paiement font l'objet d'un suivi structurel uniquement pour les crédits. Fin novembre 2010, 447 000 contrats de crédit présentant des arriérés non régularisés étaient enregistrés pour un montant total de 2,4 milliards d'euros. Fin 2009, ces chiffres étaient moins élevés : 434 000 contrats de crédit présentant des arriérés non régularisés pour un montant total de 2,15 milliards d'euros.

Les chiffres relatifs à l'évolution des arriérés de paiement, provenant de la Centrale des crédits aux particuliers, sont disponibles sur le site web de la Banque nationale de

vierendertig onderzoeken door de Economische Inspectie. Er werd geen enkele pro justitia opgesteld, maar wel zeven processen-verbaal van waarschuwing. In 2005 waren er vijftientig onderzoeken en vier pro justitia's, waarvan drie met een voorstel tot minnelijke schikking; het vierde werd rechtstreeks naar het parket gestuurd. Er was geen proces-verbaal van waarschuwing.

In 2006 waren er zeven onderzoeken en één pro justitia met een voorstel tot minnelijke schikking, die niet werd betaald en naar het parket werd gestuurd. Er was geen proces-verbaal van waarschuwing.

In 2007 waren er achttien onderzoeken, geen pro justitia en geen proces-verbaal van waarschuwing. In 2008 waren er vijftien onderzoeken en twee pro justitia's met een voorstel tot minnelijke schikking, die allebei werden betaald, en twee processen-verbaal van waarschuwing.

In 2009 waren er negenenzestig onderzoeken en één pro justitia met een voorstel tot minnelijke schikking. De cijfers spreken voor zich. Het gaat hier duidelijk niet om een groot probleem. De kredietcentrale levert blijkbaar goed werk.

De analyse van het jaarverslag van de Centrale voor Kredieten aan Particulieren 2009 toont inderdaad aan dat verkopen op afbetaling gemiddeld voor een steeds langere periode worden afgesloten. Ook blijkt dat het mediaan kredietbedrag van de nieuwe verkopen op afbetaling in 2009 toeneemt. De stijging zou het gevolg kunnen zijn van de algemene prijsstijging van de gefinancierde goederen. Het lijkt me interessant uw vraag verder te analyseren. Ik zal ze dan ook voorleggen aan het begeleidingscomité van de kredietcentrale bij de Nationale Bank.

Uw analyse rond het stijgend belang van niet-financiële schulden in de totale schuldenproblematiek is correct. Overmatige schuldenlast wordt meer en meer veroorzaakt door telefoon- en energiefacturen, kredietverstrekking, ziekenhuisfacturen, huur, enz.

Enkele maanden geleden heb ik dan ook een oproep gelanceerd om bijvoorbeeld belangrijke telecom- of energieschulden ook bij de Nationale Bank te registreren. Ondertussen heeft de Nationale Bank een onderzoek uitgevoerd en bewezen dat telecomschulden een voorloper zijn van financiële schulden.

Naar aanleiding van de resultaten van dat onderzoek heeft collega Magnette zich eind oktober ook achter mijn voorstel geschaard. Alleen kan een regering in lopende zaken daaromtrent geen initiatieven nemen.

Cijfers over betalingsachterstanden worden alleen voor kredieten structureel opgevolgd. Eind november 2010 waren 447 000 niet geregulariseerde achterstallige kredietcontracten geregistreerd voor een totaal bedrag van 2,4 miljard euro. Eind 2009 lagen deze cijfers lager: 434 000 niet geregulariseerde achterstallige kredietcontracten voor een totaal bedrag van 2,15 miljard euro.

De cijfers over de evolutie van de betalingsachterstanden, afgeleid uit de Centrale voor Kredieten aan Particulieren, zijn beschikbaar op de website van de NBB.

De wijzigingen van de wet van 12 juni 1991 op het consumentenkrediet zijn pas in werking getreden op

Belgique.

Les modifications de la loi du 12 juin 1991 relative au crédit à la consommation ne sont entrées en vigueur que le 1^{er} décembre 2010. Vous aurez constaté qu'entre-temps, les publicités ont été adaptées afin de mettre l'accent sur le fait qu'emprunter a un coût. Il est trop tôt pour répondre à votre question sur les conséquences des arriérés de paiement. L'Inspection économique et le SPF Économie veillent attentivement au respect de la loi.

M. Peter Van Rompuy (CD&V). – *Il est intéressant de constater que la crise du crédit n'a pas incité les gens à se montrer plus prudents. Par contre, la tendance à conclure des contrats de crédit de plus longue durée se poursuit. On peut aussi inverser le raisonnement en disant que c'est précisément à cause de la crise économique et des difficultés financières que les personnes contractent un crédit.*

Demande d'explications de M. Peter Van Rompuy au ministre du Climat et de l'Énergie et au ministre pour l'Entreprise et la Simplification sur «le crédit hypothécaire» (n° 5-147)

M. Peter Van Rompuy (CD&V). – *La loi du 13 juin 1991 relative au crédit à la consommation a fait l'objet, tant à la Chambre qu'au Sénat, d'une profonde réforme à la suite de la mise en œuvre d'une directive européenne et de nombreuses initiatives parlementaires.*

Les dispositions concernant la publicité pour le crédit ont notamment été renforcées. La publicité axée sur les consommateurs confrontés à des difficultés financières, sur la rapidité ou sur la facilité d'un crédit ou sur le regroupement des crédits n'est plus autorisée.

En consultant internet, j'ai constaté que des prêteurs continuaient à faire de la publicité en faveur du regroupement de différents prêts en un seul prêt hypothécaire, même pour les personnes déjà en retard de paiement. Cette pratique, interdite par la loi relative au crédit à la consommation, est encore autorisée dans le cas des prêts hypothécaires.

En général, le budget du consommateur est davantage affecté par les prêts hypothécaires que par les crédits à la consommation. Il est intéressant, surtout en cette période de réduction du taux d'intérêt, de suivre attentivement cette évolution.

Jusqu'à présent, combien de crédits ont-ils été refinancés en 2010 ? Quel est l'effet de la réduction des taux à long terme ? Combien de crédits ont-ils été regroupés en un seul nouveau crédit ? Y a-t-il, selon le ministre, un rapport avec la récente adaptation de la loi relative au crédit à la consommation ?

M. Vincent Van Quickenborne, ministre pour l'Entreprise et la Simplification. – *Avant de répondre à vos questions, je voudrais clarifier certains éléments. Tout d'abord, une partie des crédits hypothécaires sont déjà soumis à la loi relative au crédit à la consommation en matière de publicité. L'article 6, paragraphe 4, mentionne expressément : « Lorsque la publicité concerne des contrats de crédit qui tombent à la fois*

1 december 2010. U zal merken dat de reclame inmiddels werd aangepast in de zin van 'Geld lenen kost ook geld'. Voor een antwoord op uw vraag over de gevolgen inzake kredietachterstand en achterstallige contracten is het echter nog te vroeg. De Economische Inspectie en de FOD Economie zien uiteraard nauwlettend toe op de naleving van de wet.

De heer Peter Van Rompuy (CD&V). – Het is interessant vast te stellen dat de kredietcrisis er niet toe heeft geleid dat mensen op de rem gaan staan en voorzichtiger met krediet omspringen. De toenemende tendens om kredieten op langere termijn af te sluiten zet zich daarentegen door. Men kan de redenering ook omdraaien. Net wegens de economische crisis en de financiële moeilijkheden nemen mensen krediet op.

Vraag om uitleg van de heer Peter Van Rompuy aan de minister van Klimaat en Energie en aan de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen over «het hypothecair krediet» (nr. 5-147)

De heer Peter Van Rompuy (CD&V). – De wet op het consumentenkrediet van 13 juni 1991 werd naar aanleiding van de implementatie van een Europese richtlijn en talrijke parlementaire initiatieven in zowel Kamer als Senaat grondig hervormd.

Onder andere de bepalingen inzake de kredietreclame werden aangescherpt. Zo is reclame die zich richt op consumenten in financiële moeilijkheden, reclame die de snelheid of het gemak van een krediet benadrukt of reclame gericht op het centraliseren van kredieten niet langer toegelaten.

Een vluchtige kijk op het internet, voor veel mensen het belangrijkste medium voor informatievergaring, leert mij dat er nog altijd kredietgevers zijn die publiciteit maken voor het groeperen van verschillende leningen in één hypothecaire lening, zelfs voor mensen die al een betalingsachterstand hebben. Zoiets is verboden in de wet op het consumentenkrediet, maar voor hypotheekleningen mag het wel nog.

Hypotheekleningen hebben doorgaans een grotere impact op het budget van consumenten dan consumentenkredieten. Zeker in de huidige periode van lage rente is het interessant om die tendens nauwlettend te volgen.

Hoeveel bestaande kredieten werden tot op heden in 2010 geherfinancierd? Wat is de invloed van de lage langetermijnrente? Hoeveel bestaande kredieten werden gecentraliseerd in een nieuw krediet? Merkt de minister een verband met de recente aanpassing van de wet op het consumentenkrediet?

De heer Vincent Van Quickenborne, minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen. – Alvorens op uw vragen te antwoorden, wil ik toch wel enkele zaken verduidelijken, namelijk dat een deel van de hypothecaire kredieten nu al valt onder de wet op het consumentenkrediet inzake reclame. Artikel 6, §4, Wetboek op het consumentenkrediet, vermeldt uitdrukkelijk: 'Wanneer reclame tegelijk betrekking heeft op

dans le champ d'application de la présente loi et en dehors de celui-ci, et que le message publicitaire n'indique pas d'une manière claire, visible et, le cas échéant audible, quelle information concerne quel contrat de crédit, le présent article s'applique alors à toute la publicité. »

Les crédits hypothécaires ont effectivement un impact énorme sur le budget du consommateur. Il nous faut dès lors reconnaître qu'un crédit hypothécaire correspond à un autre processus d'achat qu'un crédit à la consommation. On peut conclure celui-ci rapidement et sous l'influence d'impulsions d'achat à l'égard de produits de luxe ou électroniques. Les dispositions légales en matière de publicité pour le crédit à la consommation visent particulièrement à en limiter l'influence négative. Cet élément ne joue pas pour un crédit hypothécaire. Avant de conclure un crédit hypothécaire, les consommateurs ont, pour la plupart, déjà mené beaucoup de recherches sur le marché immobilier. Rares sont ceux qui, en l'occurrence, cèdent à une impulsion d'achat. Même si l'on a trouvé la maison de ses rêves, il faut encore effectuer un long parcours auprès de la banque et du notaire. S'il est une activité à laquelle le consommateur consacre un jour de congé, c'est bien la tournée des banques pour trouver le crédit le plus intéressant.

Nous ne pouvons donc pas mettre le crédit à la consommation et le crédit hypothécaire sur le même pied. Quand un prêteur camoufle cette différence entre ces formes de crédit en faisant de la publicité à la fois pour les deux, il est soumis, comme cela a été dit, aux dispositions relatives au crédit à la consommation.

Cependant, j'ai bien lu les propositions. Certaines dispositions sont réalisables, notamment celles qui concernent l'interdiction de la publicité axée sur les personnes ne pouvant faire face aux dettes et l'interdiction de la publicité qui décrit l'évaluation d'autres crédits en cours comme étant « accessoire » en cas de nouvelle demande de crédit. Il s'agit ici du devoir de prudence du prêteur.

D'autres dispositions semblent moins pertinentes pour les crédits hypothécaires, notamment l'interdiction de mise en évidence de la facilité avec laquelle on peut obtenir un crédit. Comme je l'ai déjà expliqué, l'obtention d'un crédit hypothécaire n'est ni rapide ni facile, ni liée à un acte impulsif.

En outre, l'interdiction relative au regroupement de crédits hypothécaires laisse supposer que l'on a plusieurs crédits hypothécaires en cours, ce qui est assez rare. De plus, le regroupement implique une longue et coûteuse procédure, suivie de près par un notaire. Cela justifie également l'absence de toute publicité à ce sujet.

À l'échelon européen, on franchit les premières étapes vers une directive concernant le crédit hypothécaire. Il importe dès lors que l'on en tienne compte lors d'éventuelles modifications législatives.

En matière de crédit hypothécaire, il ressort des chiffres de l'Union professionnelle du crédit, l'UPC, que durant les neuf premiers mois de 2010, 11 500 refinancements ont été effectués, sur un total de 192 000 crédits hypothécaires octroyés. Il ne s'agit ici que de refinancements externes, c'est-à-dire de nouveaux crédits destinés à refinancer un crédit conclu précédemment auprès d'une autre institution.

kredietovereenkomsten die zowel binnen als buiten het toepassingsgebied van deze wet vallen en de reclameboodschap niet op een duidelijke, opvallende en desgevallend hoorbare wijze aanduidt welke informatie betrekking heeft op welke kredietovereenkomst, dan is dit artikel van toepassing op de ganse reclame'.

Hypothecaire kredieten hebben inderdaad een enorme impact op het budget van een consument. Net daarom moeten we erkennen dat een hypothecair krediet een ander aankoopproces kent dan een consumentenkrediet. Een consumentenkrediet kan men snel afsluiten en kan beïnvloed worden door koopimpuls ten opzichte van luxegoederen of elektronica. De wettelijke bepalingen inzake reclame voor het consumentenkrediet zijn er net op gericht de nefaste invloed daarvan te beperken. Voor een hypothecair krediet speelt dit eigenlijk niet. Alvorens een hypothecair krediet aan te gaan, hebben consumenten er veelal reeds een lange zoektocht op de vastgoedmarkt opzitten. Weinig mensen gaan hier over tot een impulsaankoop. Zelfs indien men de droomwoning gevonden heeft, moet nog een lang parcours worden afgelegd via de bank en de notaris. Als er een activiteit is waarvoor de consument wel eens een dag verlof neemt, dan is het wel het shoppen langs de banken om het goedkoopste krediet te vinden.

We kunnen een consumentenkrediet dus niet gelijkschakelen met een hypothecair krediet. Wanneer een kredietverschaffer dit duidelijke verschil tussen de 2 kredietvormen verdoezelt door tegelijkertijd voor een consumentenkrediet en een hypothecair krediet reclame te maken, valt hij – zoals gezegd – nu al onder de bepalingen van het consumentenkrediet.

Ik heb de voorstellen echter goed gelezen. Een aantal van die bepalingen is haalbaar, namelijk de verbodsbepaling rond reclame specifiek gericht op personen die het hoofd niet kunnen bieden aan schulden en de verbodsbepaling rond reclame die de evaluatie van andere lopende kredieten als 'ondergeschikt' omschrijft bij de beoordeling van een nieuwe kredietaanvraag. Dit gaat over de zogenaamde voorzichtigheidsplicht van de kredietgever.

Andere voorstellen lijken dan weer iets minder relevant voor hypothecaire kredieten, namelijk de verbodsbepaling rond het benadrukken van het gemak waarmee een krediet kan worden gekregen. Het verwerven van een hypothecair krediet is, zoals ik al toegelicht heb, niet snel of gemakkelijk te realiseren en niet gelinkt aan een impulsieve daad.

Bovendien veronderstelt de verbodsbepaling rond het hergroeperen van hypothecaire kredieten dat men meerdere hypothecaire kredieten heeft. Dit komt al weinig voor. Bovendien is het groeperen een langdurig en duur proces van 'lichten' en 'heffen' van hypotheeken, van dichtbij begeleid door een notaris. Dat zorgt er ook voor dat reclame over dit onderwerp eigenlijk niet voorkomt.

In Europa worden de eerste stappen gedaan voor een richtlijn inzake hypothecair krediet. Het lijkt me dan ook relevant dat men daar bij eventuele wetswijzigingen rekening mee houdt.

Wat het hypothecair krediet betreft, blijkt uit cijfers van de Beroepsvereniging van het Krediet (BVK) dat in de eerste 9 maanden van 2010 ongeveer 11 500 herfinancieringen waren op een totaal van 192 000 verstrekte hypothecaire kredieten. Het gaat hier enkel om externe herfinancieringen, namelijk

Quant aux refinancements hypothécaires internes, c'est-à-dire conclus auprès de la même institution, les données ne sont pas conservées. Il n'existe aucune donnée non plus en ce qui concerne les refinancements sous forme d'un crédit à la consommation.

Le taux à long terme, c'est-à-dire le taux de l'obligation linéaire, influence uniquement le taux hypothécaire fixe. Le taux hypothécaire révisable dépend du taux à court terme, c'est-à-dire de l'Euribor.

Par ailleurs, les ajustements consécutifs à l'inflation, les risques et autres frais sont compris dans le taux hypothécaire. Une forte inflation ou, comme ce fut le cas à la suite de la crise financière, une augmentation des primes de risque peuvent annuler – partiellement ou complètement – une baisse éventuelle du taux à long terme. En d'autres termes, la réduction d'un taux à long terme n'aboutira pas automatiquement à une diminution comparable des taux d'emprunt.

Il existe plusieurs raisons au refinancement d'un prêt hypothécaire :

- quand les taux d'intérêt ont fortement diminué par rapport au taux payé à ce moment-là ;*
- quand l'emprunteur souhaite une conversion d'un taux fixe à un taux variable, ou l'inverse ;*
- en cas de rénovation et de refinancement, dans ce contexte, du crédit en cours.*

L'UPC ne dispose pas de chiffres concernant les regroupements. De façon générale, il ressort d'une table ronde du secteur que de telles données sont très rares. La BNB ne dispose pas davantage de données statistiques. La Centrale des crédits aux particuliers ne fait aucune différence, dans le prêt à tempérament, entre le crédit de refinancement ou le crédit de regroupement. Il en va de même des données extraites des statistiques semestrielles du crédit à la consommation, élaborées par le Service statistiques, l'ancien INS.

Enfin, la modification de la loi relative au crédit à la consommation est trop récente pour que nous puissions déjà en percevoir les effets.

M. Peter Van Rompuy (CD&V). – *Si j'ai bien compris, selon le ministre, aucun mouvement ne s'est produit à la suite de la réduction des taux et il ne peut dès lors être question, lors de l'ouverture d'un autre crédit, d'un refinancement des crédits hypothécaires existants, qui requiert beaucoup moins de formalités et permettrait en quelque sorte de contourner la réglementation. Si j'ai bien compris, les formalités à remplir seraient importantes et les banques de données ne conservent pas ces chiffres.*

M. Vincent Van Quickenborne, ministre pour l'Entreprise et la Simplification. – *Je puis le confirmer. Le refinancement va de soi lorsque l'intérêt baisse. Selon Febelfin, le refinancement par le biais d'un regroupement est toutefois rare.*

nieuwe kredieten ter herfinanciering van een vroeger krediet bij een andere instelling. Voor interne hypothecaire herfinancieringen, namelijk een herfinanciering van een vroeger krediet bij de instelling zelf, worden geen gegevens bijgehouden. Ook voor de herfinancieringen in de vorm van een consumentenkrediet bestaan er geen gegevens.

De langetermijnrente, namelijk de OLO-rentevoeten, heeft alleen invloed op de vaste hypotheekrente. De veranderlijke hypotheekrente is afhankelijk van de kortetermijnrente, dat wil zeggen Euribor.

Los daarvan maken ook vergoedingen voor inflatie, risico en andere kosten deel uit van de hypotheekrente. Een hoge inflatie, of, zoals ingevolge de financiële crisis, een stijging van de risicopremies, kunnen een eventuele daling van de langetermijnrente gedeeltelijk of geheel opheffen. Met andere woorden, een dalende langetermijnrente zal niet automatisch leiden tot een vergelijkbare daling van de rentevoeten voor leningen.

Er zijn verschillende redenen voor de herfinanciering van een hypothecaire lening:

- wanneer de interestvoeten sterk gedaald zijn tegenover de interestvoet die men op dat ogenblik betaalt;
- wanneer de kredietnemer wenst over te schakelen van een vaste naar een veranderlijke rentevoet, of omgekeerd;
- wanneer een verbouwing gebeurt en het lopende krediet in die context wordt geherfinancierd.

BVK beschikt niet over cijfers inzake de hergroeperingen. Algemeen blijkt uit een rondvraag in de sector dat dit haast niet voorkomt. De NBB beschikt evenmin over statistische gegevens. De Centrale voor Kredieten aan Particulieren maakt geen onderscheid binnen de lening op afbetaling naar herfinancierings- of hergroeperingskrediet. Hetzelfde geldt voor de gegevens uit de halfjaarlijkse statistiek van het consumentenkrediet die de Dienst Statistiek, het vroeger NIS maakt.

Tot slot, de wijziging van de wet op het consumentenkrediet is te recent om er nu al een invloed van te kunnen zien.

De heer Peter Van Rompuy (CD&V). – Ik begrijp dat er naar de mening van de minister geen beweging is geweest als gevolg van de lage termijnrente, waarbij bij de opening van een ander krediet geen sprake kan zijn van een herfinanciering van bestaande hypothecaire kredieten, die veel minder formaliteiten vragen omdat het een herfinanciering is en men op die manier de regelgeving zou kunnen omzeilen. Ik begrijp dat dit veel formaliteiten zou vragen en dat de databanken die cijfers niet bijhouden.

De heer Vincent Van Quickenborne, minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen. – Ik kan dat bevestigen. Herfinanciering is evident als de rente daalt. Volgens Febelfin komt herfinanciering via een hergroepering echter nauwelijks voor.

Demande d'explications de Mme Helga Stevens au ministre pour l'Entreprise et la Simplification sur «l'état d'avancement du système d'appels d'urgence par SMS» (n° 5-202)

Mme Helga Stevens (N-VA). – En réponse à une demande d'explications de janvier 2009 sur la possibilité d'atteindre les services de secours en envoyant un SMS, le ministre a annoncé qu'il déposerait bientôt un projet de loi à la Chambre pour l'installation d'une plate-forme de repérage automatique des appels d'urgence par téléphone mobile. Dans le même temps, il annonçait que le groupe de travail sur les appels d'urgence de l'Institut belge des postes et télécommunications (IBPT) réactiverait les contacts avec les opérateurs de mobilophonie. On examinerait si l'on peut éliminer les obstacles techniques persistant dans la localisation des appels par mobilophone et dans l'octroi d'une priorité aux SMS envoyés aux numéros 100, 101 et 112. Dans l'hypothèse où ces obstacles peuvent être surmontés, le groupe de travail vérifierait, en concertation avec les opérateurs, la faisabilité financière du système.

En réponse à une précédente question sur le même sujet, à savoir si le groupe de travail sur les services d'urgence avait examiné s'il y avait déjà à l'étranger des systèmes d'appel d'urgence par SMS qui soient opérationnels, le ministre avait expliqué que le groupe de travail n'avait pas fait cette recherche et n'était pas au courant de l'existence de pareils systèmes. À la lumière du rapport du Comité des communications de l'UE, déjà rendu public depuis juillet 2008, j'ai trouvé ces réponses à mes questions peu satisfaisantes. Il ressort en effet de ce rapport que, dans plusieurs pays européens, entre autres en Grèce, en Espagne, au Luxembourg, en Pologne et en Suède, un système d'appel d'urgence par SMS est déjà opérationnel depuis quelque temps. Dans ces pays, les obstacles techniques et financiers sont apparemment levés depuis un certain temps. Je ne puis donc que difficilement admettre qu'un tel système puisse être opérationnel dans ces pays depuis longtemps alors que la Belgique est toujours dans une phase d'étude. Je ne comprends pas que le groupe de travail sur les services d'urgence de l'IBPT n'ait pas fait l'effort de recourir à l'expertise présente dans ces pays européens.

J'ai l'impression que le groupe de travail et l'IBPT n'accordent à ce dossier qu'une priorité faible. Pourtant le ministre s'était engagé dès juin 2008 dans un entretien radiophonique à rendre possible l'appel au services d'urgence par SMS dans un proche avenir.

Où en est la préparation du projet de loi qui était annoncé pour janvier 2009 ?

Les problèmes de localisation des appels par mobilophone et l'attribution de la priorité aux SMS sont-ils résolus ? Si non, pourquoi ce qui est possible dans les États européens que je viens de citer ne l'est-il pas en Belgique ?

L'aspect financier de la mise en œuvre d'un système d'appel d'urgence par SMS a-t-il été éclairci lors des contacts entre le groupe de travail et les opérateurs de mobilophonie ? Si oui, comment ce système sera-t-il financé ? Dans le cas

Vraag om uitleg van mevrouw Helga Stevens aan de minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen over «de stand van zaken van het dossier van de noodoproepen via sms» (nr. 5-202)

Mevrouw Helga Stevens (N-VA). – In antwoord op een vorige vraag om uitleg van januari 2009 over het bereikbaar maken van de nooddiensten voor sms-oproepen, kondigde de minister aan op korte termijn in de Kamer een wetsontwerp in te dienen voor het implementeren van een platform om automatisch noodoproepen van gsm's te lokaliseren. Tegelijk stelde hij dat de werkgroep nooddiensten van het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie (BIPT) de contacten met de mobiele operatoren zou heractiveren. Men zou nagaan of de overblijvende technische hinderpalen, met name het lokaliseren van de gsm-oproep en het verlenen van prioriteit aan sms-oproepen naar de nummers 100, 101 en 112, konden worden weggewerkt. Als dat het geval was, zou de werkgroep in overleg met de operatoren bekijken of het op te zetten systeem financieel haalbaar is.

In antwoord op een eerdere vraag over dezelfde thematiek, met name de vraag of de werkgroep nooddiensten had nagegaan of in het buitenland reeds noodoproepsystemen via sms operationeel waren, stelde de minister dat de werkgroep hier nooit onderzoek naar had gedaan en van dergelijke systemen niet op de hoogte was.

In het licht van het al in juli 2008 gepubliceerde rapport van de Europese Communications Committee vind ik die antwoorden op mijn vragen weinig bevredigend. Uit dat rapport blijkt immers dat in verschillende Europese landen, onder andere in Griekenland, Spanje, Luxemburg, Polen en Zweden, een noodoproepsysteem via sms al enige tijd operationeel is. In die landen zijn de technische en financiële hindernissen blijkbaar al lang van de baan. Ik kan maar moeilijk aanvaarden dat een dergelijk systeem in die landen al lang mogelijk is, terwijl België nog steeds in de studiefase zit. Ik begrijp niet dat de werkgroep nooddiensten van het BIPT niet de moeite heeft gedaan een beroep te doen op de expertise die in de voornoemde Europese landen is opgebouwd.

Ik krijg de indruk dat dit dossier weinig prioriteit heeft voor de werkgroep nooddiensten en het BIPT. Nochtans heeft de minister zich al in juni 2008 tijdens een radio-interview geëngageerd om de noodoproep via sms binnen afzienbare tijd tot een realiteit te maken.

Hoe staat het met de voorbereiding van het al in januari 2009 aangekondigde wetsontwerp?

Werden de problemen inzake lokalisatie van een gsm-oproep en het verlenen van prioriteit aan een sms-noodoproep al opgelost? Zo nee, waarom is in de genoemde Europese landen wel mogelijk wat in België nog steeds niet mogelijk is?

Werd het financiële aspect van het opzetten van een noodoproepsysteem via sms reeds uitgeklaard tijdens de contacten tussen de werkgroep nooddiensten en de mobiele operatoren? Zo ja, hoe zal dit systeem gefinancierd worden? Zo nee, waarom niet en tegen wanneer zal dit wel het geval

contraire quand une solution sera-t-elle trouvée ?

Le groupe de travail sur les services d'urgence fera-t-il appel à l'expertise des pays précités en vue de rendre opérationnel aussi vite que possible un système d'appel d'urgence par SMS ?

M. Vincent Van Quickenborne, ministre pour l'Entreprise et la Simplification. – *En 2008 et 2009, le cadre réglementaire européen sur les communications électroniques a été revu en profondeur. Lors de cette révision, des propositions radicales ont été formulées concernant la possibilité de joindre les services d'urgence en utilisant différentes technologies nouvelles des télécommunications. Cette révision a accouché de plusieurs textes réglementaires européens, le « paquet télécom » qui a été rendu public le 18 décembre 2009 par l'Union européenne. C'est précisément en raison de l'harmonisation de l'accès aux services d'urgence par l'entremise de moyens de communications électroniques que nous avons voulu éviter que la Belgique ne prenne une initiative qui ne serait pas dans la ligne de la réglementation européenne.*

Les services d'urgence qui se déplacent pour offrir leur aide, à savoir les services d'aide médicale urgente, les pompiers et les services de police en cas de situation urgente et qui peuvent être joints en appelant un des numéros d'urgence, ont l'obligation légale de réagir à tout appel qu'ils recevraient. Une obligation identique vaut aussi au cas où il y a une connexion même sans conversation. Cette obligation de répondre aux appels silencieux est une sécurité pour les sourds, les malentendants ou les personnes ayant un trouble de la parole.

Depuis quelques années, on peut recourir à une deuxième manière d'appeler des secours. Les centraux de gestion des services d'urgence qui offrent l'aide sur place sont en effet joignables par télécopie. En collaboration avec les organismes représentant les sourds, les malentendants et les personnes ayant un trouble de la parole et avec les services d'urgence, on a élaboré un formulaire type pour les appels d'urgence à envoyer par télécopie. Les organismes ont diffusé ce formulaire type parmi leurs membres.

Le SMS est un sous-ensemble de la norme de mobilophonie. Pour transférer un message textuel sur le réseau fixe, il faut effectuer certaines adaptations techniques.

Les systèmes de SMS, comme les connaît l'IBPT, ont trois défauts fondamentaux qui sont propres aux normes SMS et GSM : pas de délivrance du message en temps réel ; pas de mécanisme de priorité pour les appels d'urgence ; pas de données de localisation de l'appelant.

Les SMS sont transmis selon un principe de stockage et réexpédition (store and forward). Ils sont envoyés par l'expéditeur au réseau qui prend en charge le reste du processus. Pour les textos, il n'y a pas à proprement parler une vraie communication à deux voies en temps réel comme elle existe dans la télécopie. En cas d'envoi d'une télécopie, le réseau va d'abord établir une connexion entre l'expéditeur et le destinataire, puis envoyer le fax et ensuite l'expéditeur va recevoir un rapport l'informant de la réussite ou non de l'envoi.

Dans le système SMS, il n'y a aucun mécanisme de priorité

zijn?

Zal de werkgroep nooddiensten met het oog op het zo snel mogelijk operationeel maken van een noodoproepsysteem via sms een beroep doen op de expertise van de voornoemde landen?

De heer Vincent Van Quickenborne, minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen. – *In 2008 en 2009 werd het Europese regelgevende kader voor de elektronische communicatie grondig herbekeken. Bij deze herziening werden ingrijpende voorstellen geformuleerd op het vlak van de bereikbaarheid van de nooddiensten en het gebruik van diverse nieuwe communicatietechnologieën. Deze herziening vond haar beslag in een aantal regelgevende Europese teksten, de zogenaamde *telecompackages* die op 18 december 2009 door Europa werden gepubliceerd. Precies ten behoeve van de harmonisatie op het vlak van de bereikbaarheid van de nooddiensten met elektronische communicatiemiddelen hebben we willen vermijden dat een Belgisch initiatief werd opgestart dat niet in de lijn ligt met de gepubliceerde Europese regelgeving.*

De nooddiensten die ter plaatse hulp bieden, te weten de dringende medische hulpverlening, de brandweer en de politiediensten voor dringende bijstand die op ons grondgebied kunnen worden bereikt door één van de noodnummers, hebben de wettelijke verplichting te reageren op elke oproep die tot hen wordt gericht. Dezelfde verplichting geldt ook wanneer een verbinding tot stand wordt gebracht, maar het niet tot een gesprek komt. Deze zogenaamde stille oproepen vormen een veiligheid voor doven, slechthorenden of personen met een spraakstoornis.

Sinds enkele jaren bestaat een tweede specifieke oproepmogelijkheid. De beheercentrales van de nooddiensten die ter plaatse hulp bieden zijn immers ook bereikbaar per fax. In samenwerking met de belangenorganisaties van doven, slechthorenden of personen met een spraakstoornis en de nooddiensten werd een standaard faxformulier opgesteld om een noodoproep per fax te kunnen initiëren. De belangenorganisaties hebben dit faxformulier onder hun leden verspreid.

De sms is een onderdeel van de gsm-standaard. Om een tekstbericht over het vaste netwerk verder te leiden zijn bepaalde technische aanpassingen van het vaste netwerk nodig.

Sms-systemen, zoals ze bekend zijn bij het BIPT, hebben drie fundamentele zwakheden die eigen zijn aan het sms-systeem en de gsm-standaard: geen aflevering in werkelijke tijd van het bericht; geen prioriteitsmechanisme voor noodoproepen; geen lokalisatiegegevens van de oproeper.

*Sms-berichten werken volgens het *store and forward*-principe. Zij worden door de afzender aan het netwerk gegeven waarna het netwerk de verdere afwikkeling op zich neemt. Met sms is er geen echte, onvertraagde tweewegcommunicatie zoals die door een fax wordt opgebouwd. Voor een verzending van een fax zal het netwerk eerst de verbinding tot stand brengen, de fax overbrengen en krijgt de verzender een statusrapport of de overbrenging succesvol was of niet.*

In het sms-systeem bestaat geen prioriteitsmechanisme

qui permettrait de faire passer en premier lieu un appel d'urgence et il n'y a aucune garantie de ce que le texto arrive à son destinataire. Il est donc possible qu'un tel appel subisse un retard notable.

Aucune donnée de localisation n'est transmise en même temps que le texto de sorte qu'un service d'urgence n'est pas en mesure de déterminer l'origine géographique de l'appel.

À cause de ces défauts et parce que se pose la question de la responsabilité civile des services d'urgence si l'aide n'arrive pas ou trop tard, il y a une grande réticence à utiliser pareils systèmes pour des appels d'urgence.

En 2009, l'IBPT a effectué une étude approfondie sur les systèmes qui pouvaient exister dans les États de l'UE. Il a été constaté que le défaut de livraison en temps réel et le manque de données de localisation ont été les raisons pour lesquelles les systèmes d'appel d'urgence par texto annoncés en Grèce et au Luxembourg n'ont pas été activés. En Pologne, seules quelques villes et communes disposent d'un système local qui permet les appels d'urgence par texto, mais il s'agit de SMS normaux, sans priorité, sans garantie de livraison et sans données de localisation de l'appelant.

En 2009, en Suède, le projet SMS 112 a été réalisé pour examiner la possibilité d'avoir un mécanisme d'avis et de réponse entre l'appelant et le service d'urgence en utilisant le texto. Le système recourt à des SMS standards donc sans priorité. Le système est également disponible pour les personnes ayant un handicap auditif ou un trouble de la parole. Avant d'utiliser le système, ces personnes doivent s'inscrire en passant par un site web. Le système comporte donc un seuil. Aucune donnée de localisation n'est mise à disposition par le réseau de mobilophonie et il n'est pas précisé comment ces données étaient obtenues.

Il appert de tout cela que l'expertise disponible est ténue.

Lors de cette étude sur la possibilité de résoudre la question de l'octroi d'une priorité aux SMS d'urgence, nous avons également examiné l'aspect du financement. Les faiblesses des systèmes de messageries actuels sont de telle nature que le groupe de travail sur les services d'urgence de l'IBPT ne peut proposer de solution. Les solutions doivent être mises en œuvre au niveau du réseau. Le coût prévisible de ces aménagements n'est pas à la portée du marché belge et il faut plutôt viser une solution harmonisée au plan européen.

C'est pourquoi, le groupe de travail sur les services d'urgence, en collaboration avec les services d'urgence, s'est centré sur une solution de rechange, à savoir l'amélioration de la localisation des appels d'urgence émis depuis un téléphone mobile. La localisation est opérée en recourant aux possibilités présentes dans la norme GSM. Un système amélioré de transmission des données vers les services d'urgence est en cours de mise au point technique.

Le financement du système dispose d'une base légale inscrite dans la loi portant diverses dispositions en matière de communication électronique. Les textes des arrêtés d'exécution sont prêts mais n'ont pas pu encore être soumis par l'IBPT au gouvernement.

Mme Helga Stevens (N-VA). – Je remercie le ministre pour

waarmee aan noodroepen per sms voorrang kan worden gegeven en is er geen gegarandeerde aflevering van het sms-bericht. Er zijn dus aanzienlijke vertragingen mogelijk.

Met een sms-bericht worden geen lokalisatiegegevens meegezonden zodat het voor een nooddienst niet mogelijk is te bepalen van waaruit de noodoproep kwam.

Wegens die gebreken en de vraag of de nooddiensten aansprakelijk kunnen worden gesteld wanneer hulp niet of te laat ter plaatse wordt gestuurd, bestaat grote terughoudendheid om dergelijke systemen te gebruiken voor noodoproepen.

Het BIPT heeft in 2009 een grondig onderzoek gevoerd naar mogelijke nationale systemen die zouden bestaan in Europese lidstaten. Er is vastgesteld dat het ontbreken van de aflevering in werkelijke tijd en het ontbreken van lokalisatiegegevens de redenen zijn waarom aangekondigde systemen voor noodoproepen met sms in Griekenland en Luxemburg niet werden geactiveerd. In Polen hebben enkele steden en gemeenten wel een lokaal systeem dat het mogelijk maakt sms-noodberichten te sturen naar de nooddiensten, maar dit zijn standaard sms-berichten zonder prioriteit, zonder gegarandeerde aflevering en zonder lokalisatiegegevens voor de nooddienst.

In 2009 heeft in Zweden het project SMS 112 gelopen om te onderzoeken of het mogelijk is een systeem van bericht en antwoord tussen oproepeer en nooddienst via sms op te zetten. Het systeem maakt gebruik van standaard sms, dus zonder prioriteit. Het systeem staat ook open voor personen met beperking van spraak- of hoorzin. Zij dienen zich vooraf voor het systeem te registreren via een website. Er is dus een drempel ingebouwd. Er worden geen lokalisatiegegevens door de mobiele netwerken ter beschikking gesteld en er is niet gemeld hoe deze worden verkregen.

Uit dat alles blijkt dat weinig expertise voorhanden is.

Bij het voormelde onderzoek naar een oplossing voor de problematiek van het verlenen van prioriteit aan een sms-oproep, hebben we ook naar de financiering gekeken. De zwakheden van de bestaande sms-systemen zijn van die aard dat de werkgroep nooddiensten bij het BIPT zelf geen oplossing kan voorstellen. De oplossingen moeten worden geïmplementeerd op het niveau van de netwerken. De vermoedelijke kostprijs hiervoor overstijgt de Belgische markt en er dient veeleer naar een geharmoniseerde oplossing op Europees vlak te worden gestreefd.

Daarom heeft de werkgroep nooddiensten, in samenwerking met de nooddiensten, zich geconcentreerd op een alternatief, namelijk de verbetering van de lokalisatie van mobiele noodoproepen. De lokalisatie wordt gerealiseerd met de mogelijkheden die in de gsm-standaard aanwezig zijn. Een verbeterd systeem voor het doorsturen van de gegevens naar de nooddiensten is technisch uitgewerkt.

Voor de financiering van het systeem is door de wet diverse bepalingen inzake elektronische communicatie een wettelijke basis gecreëerd. De tekst van de uitvoeringsbesluiten hiervoor zijn klaar, maar konden door het BIPT nog niet aan de regering worden voorgelegd.

Mevrouw Helga Stevens (N-VA). – Ik dank de minister voor

le détail de sa réponse.

Peu de choses ont changé en un an. J'apprends seulement qu'un mouvement d'harmonisation s'est mis en branle au niveau européen mais que les applications concrètes se font toujours attendre. Je le déplore quelque peu parce qu'il est important de pouvoir joindre les services d'urgence, a fortiori pour les sourds et les malentendants. Je connais personnellement quelqu'un qui a essayé d'atteindre les services d'urgence au milieu de la nuit parce que sa femme se trouvait mal. Il semblait qu'elle avait eu une hémorragie cérébrale et que le secours fut porté en vain parce que les services n'ont pu être contactés à temps. C'est un cas poignant. J'ai compris qu'il n'y a pas de garantie que les SMS soient délivrés à temps, mais je pense toutefois que la plupart d'entre eux peuvent être reçus rapidement.

En ce qui concerne la priorité, je pense que si quelqu'un ne reçoit aucune réponse à un texto envoyé dans une situation d'urgence, il renverra au plus vite un nouveau texto. C'est ainsi que ce défaut peut-être contourné.

J'ai compris que le problème technique de la localisation peut-être résolu au moins partiellement.

Je demande au ministre de réfléchir à la manière dont les sourds pourront atteindre les services d'urgence, c'est parfois une question de vie ou de mort.

Le ministre fait également allusion au formulaire de télécopie, mais je me demande combien de personnes utilisent encore un télécopieur. Je connais nombre de sourds dont le télécopieur en panne n'a pas été remplacé. Lors d'une visite au central 100 d'Anvers, l'on m'a dit que le nombre de télécopies reçues était négligeable.

J'insiste donc auprès du ministre pour que l'on trouve une autre solution. Si ce ne peut être le texto, pourquoi cette solution ne pourrait-elle être la vidéophonie mobile en plein essor actuellement.

M. Vincent Van Quickenborne, ministre pour l'Entreprise et la Simplification. – *La Belgique mettra en œuvre les accords européens. Nous allons donc transposer en droit belge le paquet télécom, qui a été approuvé par le parlement européen. La loi en question, qui se trouve sur le site de l'IBPT, est à l'étude et règle la question du financement de la localisation du téléphone mobile. Cela signifie que l'on pourra déterminer très précisément le lieu d'où se fait l'appel au service d'urgence. La transposition de la directive est à l'étude jusqu'au 31 janvier 2011. Elle sera ensuite soumise au parlement. J'espère avoir pu apporter une réponse à votre préoccupation parfaitement justifiée.*

Demande d'explications de M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité sur «l'obligation des pneus hiver» (n° 5-203)

M. François Bellot (MR). – Pour des raisons de sécurité, avant tout, et de mobilité, les pneus hiver ne devraient-ils pas être rendus obligatoires dans notre pays ? Ne faudrait-il pas légiférer à ce sujet ? Cette proposition revient sur le tapis à chaque hiver, face au constat de blocage de notre réseau

zijn uitgebreid antwoord.

In één jaar tijd is er eigenlijk weinig veranderd. Alleen verneem ik dat er op Europees niveau toch een harmonisatiebeweging aan de gang zou zijn, maar de concrete uitvoering laat toch op zich wachten. Ik betreur dat enigszins omdat het, zeker voor doven en slechthorenden, belangrijk is de nooddiensten te kunnen bereiken. Ik ken persoonlijk iemand die midden in de nacht de nooddiensten probeerde te bereiken omdat zijn vrouw onwel was geworden. Ze bleek een hersenbloeding te hebben gehad en hulp kon niet meer baten omdat de hulpdiensten te laat konden worden bereikt. Dat is een schrijnend geval. Ik heb begrepen dat er geen garantie bestaat dat de sms-berichten tijdig worden afgeleverd, maar ik denk dat de meeste toch wel snel worden bezorgd.

Wat de prioriteit van aflevering betreft, denk ik dat iemand die in geval van een noodsituatie geen antwoord krijgt op een sms, zo snel mogelijk opnieuw een sms moet sturen. Zo kan het probleem van dat gebrek aan prioriteit worden opgevangen.

Ik heb begrepen dat het technische probleem van de lokalisering toch al gedeeltelijk zou zijn opgelost. Ik vraag de minister te bekijken hoe doven de hulpdiensten zouden kunnen bereiken; soms is het een zaak van leven of dood.

De minister verwees ook naar het faxformulier, maar ik vraag mij af hoeveel mensen nu nog een faxtoestel gebruiken. Ikzelf gebruik het nog, maar ik denk dat ik de enige ben. Ik ken heel wat doven van wie het toestel kapot is en niet werd vervangen. In de 100-centrale van Antwerpen, waar ik op bezoek geweest ben, heeft men mij gezegd dat het aantal faxen verwaarloosbaar is.

Ik pleit er bij de minister dus voor een andere oplossing te zoeken. Als het niet via sms kan, waarom dan niet via de mobiele videotelefonie die nu in opkomst is.

De heer Vincent Van Quickenborne, minister voor Ondernemen en Vereenvoudigen. – België zal de Europese afspraken uitvoeren. We zullen dus het telecompakket, dat door het Europees Parlement werd goedgekeurd, omzetten in Belgisch recht. De bewuste wet daartoe, die op de website van het BIPT staat, is nu in onderzoek en regelt de problematiek van de financiering voor de lokalisatie van gsm's. Dat betekent dat bij een noodoproep vrij precies zal kunnen worden bepaald waar de oproeper zich bevindt. De omzetting van de richtlijn wordt onderzocht tot 31 januari 2011. Daarna komt ze naar het Parlement. Ik hoop dat ik daarmee een antwoord kan geven op deze terechte bekommernis.

Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de verplichting van winterbanden» (nr. 5-203)

De heer François Bellot (MR). – *Moeten winterbanden in ons land niet verplicht worden, allereerst om veiligheidsredenen, maar ook om redenen van mobiliteit? Moet daarover geen wetgeving komen? Dit voorstel komt elke winter weer op tafel bij de vaststelling dat ons wegnnet bij*

routier dès la moindre chute de neige. J'ai d'ailleurs été très surpris d'apprendre que, même en Ardenne, la plupart des véhicules de transport en commun n'étaient pas équipés de pneus hiver.

Or, un pneu hiver offre de meilleures prestations qu'un pneu été dès que la température baisse. À partir de 7° et en dessous, sur route humide et à 80 km/h, il faut six mètres de moins – 34 mètres contre 40 – pour s'arrêter lorsque la voiture est équipée de pneus hiver. Sur neige, l'écart se creuse encore : à 50 km/h, une voiture équipée de pneus hiver a besoin de 32 mètres pour s'arrêter, contre 63 mètres pour les pneus été. Enfin, les sculptures plus profondes de ces pneus les rendent plus efficaces en cas d'aquaplanage.

Les pouvoirs publics ont-ils, ces dernières années, financé des campagnes de sensibilisation afin de convaincre les automobilistes d'adapter correctement leurs véhicules aux mois d'hiver ? Dans l'affirmative, ces campagnes ont-elles été efficaces ?

En matière d'accidents de la route, dispose-t-on de statistiques fiables et significatives pour la période la plus sombre, la plus froide et la plus humide de l'année, statistiques prenant en compte les caractéristiques des pneus des véhicules impliqués ?

Ne faudrait-il pas au moins rendre obligatoires les pneus hiver pour les poids lourds et les véhicules utilitaires de plus de 3,5 T ?

Cette obligation pourrait être facilitée par des incitants fiscaux, des bonus accordés par les assureurs, etc. J'ai d'ailleurs appris qu'un certain nombre de compagnies prévoient, dans leurs dispositions et leurs clauses, qu'en cas de glissade sur de la neige ou sur du verglas, le taux de couverture était moins élevé lorsque le véhicule n'était pas équipé de pneus hiver.

M. Etienne Schoupe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – Selon les statistiques relatives à la période hivernale, les journées enneigées sont plutôt rares, même si nous avons, en ce moment, l'impression contraire.

Indépendamment d'autres facteurs qui jouent un rôle en matière de sécurité, comme la profondeur des rainures ou une vitesse adaptée, l'IBSR conclut que l'opportunité de monter des pneus hiver dépend fortement de la façon dont les automobilistes utilisent leur voiture. Par exemple, pour une personne qui circule beaucoup en voiture, sur de grands axes et dans des conditions d'enneigement, le recours aux pneus hiver doit être recommandé. C'est probablement la raison pour laquelle les sociétés en général et celles de leasing en particulier proposent le montage de pneus hiver.

Les campagnes de sensibilisation et la publicité organisées, cet hiver, par ces sociétés et par les fabricants ou les centres de montage de pneus doivent être considérées comme suffisantes.

En ce qui concerne les accidents, les statistiques récoltées en Belgique ne prennent pas en compte les caractéristiques des pneus des véhicules impliqués. Par contre, ces statistiques confirment que seul un nombre très limité d'accidents corporels se produisent sur un revêtement enneigé, c'est-à-dire dans les conditions où les pneus hiver sont les plus

de minste sneeuwval geblokkeerd raakt. Het verwondert mij trouwens dat zelfs in de Ardennen de meeste bussen niet met winterbanden zijn uitgerust.

Een winterband levert betere prestaties dan een zomerband zodra de temperatuur daalt. Vanaf 7 graden en minder, op nat wegdek en met een snelheid van 80 kilometer per uur heeft een voertuig dat met winterbanden is uitgerust zes meter minder nodig om te stoppen – 34 meter in plaats van 40 meter. Bij sneeuw is het verschil nog groter: met een snelheid van 50 kilometer per uur heeft een voertuig met winterbanden 32 meter nodig om te stoppen tegen 63 meter met zomerbanden. De diepere groeven van die banden maken ze ook efficiënter bij aquaplaning.

Heeft de overheid de jongste jaren bewustmakingscampagnes gefinancierd om de automobilisten ervan te overtuigen hun voertuigen gedurende de wintermaanden aan te passen aan de weersomstandigheden? Zo ja, zijn die campagnes efficiënt geweest?

Beschikt men over betrouwbare en betekenisvolle statistieken van verkeersongevallen voor de donkerste, de koudste en de natste periode van het jaar? Wordt daarbij rekening gehouden met de aard van de banden van de betrokken voertuigen?

Moeten winterbanden niet op zijn minst verplicht worden voor vrachtwagens en bestelwagens van meer dan 3,5 ton?

Die verplichting kan worden vergemakkelijkt door fiscale stimuli, bonussen van verzekeraars, enz. Ik vernam trouwens dat een aantal maatschappijen in hun voorschriften en clausules bepalen dat de vergoeding bij een ongeval minder hoog is wanneer een voertuig dat niet met winterbanden is uitgerust, op sneeuw of ijsel slipt.

De heer Etienne Schoupe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – Volgens de statistieken betreffende de winterperiode zijn sneeuwdagen veeleer zeldzaam, ook al hebben we momenteel een tegenovergestelde indruk.

Los van andere factoren die een rol spelen inzake veiligheid, zoals de diepte van de groeven of een aangepaste snelheid, besluit het BIVV dat de voordelen van het gebruik van winterbanden sterk afhangen van de manier waarop chauffeurs hun wagen gebruiken. Voor iemand die bijvoorbeeld veel met de wagen rijdt op de grote verkeerswegen en bij sneeuw worden winterbanden aanbevolen. Dat is waarschijnlijk de reden waarom maatschappijen in het algemeen en in het bijzonder leasingmaatschappijen winterbanden aanbieden.

De bewustmakingscampagnes en de publiciteit die deze winter door die maatschappijen en de fabrikanten of bandencentrales wordt gevoerd, moeten als voldoende worden beschouwd.

Wat de ongevallen betreft, wordt in de Belgische statistieken geen rekening gehouden met de eigenschappen van de voertuigbanden. Daarentegen bevestigen die statistieken dat enkel een zeer beperkt aantal lichamelijke ongevallen op een besneeuwde ondergrond gebeuren, dat wil zeggen in omstandigheden waarin winterbanden het meest doeltreffend

performants en termes de sécurité.

Pour ce qui concerne les poids lourds et les véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes, la logique reste la même que pour les autres types de véhicules. En d'autres termes, étant donné que lors d'un hiver belge moyen, le revêtement est soit sec soit humide mais généralement non recouvert de neige, les conditions dans lesquelles un pneu hiver peut réellement faire la différence en termes de sécurité sont rarement réunies. En outre, ces conditions peuvent fortement varier selon la zone géographique. Pour ces raisons, une obligation généralisée d'utilisation de pneus hiver sur les poids lourds et les véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes n'est pas envisagée.

Je vous signale qu'en Allemagne, il est seulement obligatoire de monter des pneus hiver aux essieux moteurs des camions et non à la semi-remorque, ce qui n'est pas une solution adéquate.

La solution la plus sûre pour chaque type d'utilisateur, y compris les conducteurs de poids lourds et de véhicules utilitaires, consiste à toujours adapter son comportement aux circonstances, particulièrement en cas de conduite en conditions hivernales, ce qui signifie réduire sa vitesse et augmenter la distance de sécurité par rapport au véhicule qui précède, que le véhicule soit équipé de pneus hiver ou non.

Je comprends parfaitement les préoccupations de M. Bellot. Chaque fois que l'on m'interroge sur le fait de rendre obligatoires les pneus hiver, je réponds qu'il faut conseiller aux conducteurs qui circulent régulièrement dans les provinces de Luxembourg, Liège et Namur d'utiliser de préférence de tels pneus. Il s'agit d'une recommandation et non d'une obligation. En Belgique, prévoir des obligations en fonction des régions où l'on circule, c'est une nouveauté que nous n'avons pas encore appliquée. De plus, sur un total théorique de 6,5 millions de véhicules sur les routes belges, quelque 500 000 à 750 000 sont équipés de pneus hiver. Si nous rendions obligatoire l'utilisation de tels pneus, nous assisterions à une soudaine explosion de la demande. Or, nous avons déjà constaté cet hiver-ci, avec quelques jours enneigés, que le prix des pneus a augmenté de pratiquement 25% en quelques semaines, la demande étant nettement supérieure à l'offre.

Je ne conteste pas l'utilité des pneus hiver mais celle-ci dépend de l'utilisation qui est faite du véhicule. Pour les personnes qui parcourent beaucoup de kilomètres, particulièrement dans les Ardennes, au sens large, où les routes sont davantage et plus souvent enneigées que dans d'autres régions, ces pneus sont à conseiller. Si nous devons décider de les rendre obligatoires, il conviendrait de prévoir un délai suffisamment long et d'appliquer cette obligation d'abord aux véhicules neufs. Bref, les pneus hiver présentent des avantages mais ils existe de grandes réticences au sujet d'une obligation d'utilisation généralisée. Cet hiver-ci, nous avons eu de la neige à la côte, mais cela n'arrive en moyenne qu'une fois tous les dix ans. Rendre de tels pneus obligatoires en Flandre occidentale n'a donc aucun sens. Par contre, les rendre obligatoires en province du Luxembourg me paraîtrait logique.

Entre les deux extrêmes, nous devons opérer un choix. C'est pourquoi, nous nous limitons à formuler des

zijn qua veiligheid.

Voor vrachtwagens en bestelwagens van minder dan 3,5 ton blijft de redenering dezelfde als voor andere voertuigtypes. Aangezien in een gemiddelde Belgische winter het wegdek ofwel droog ofwel nat, maar over het algemeen niet besneeuwd is, zijn de omstandigheden waarin een winterband echt het verschil qua veiligheid kan maken, zelden voorhanden. Die omstandigheden variëren bovendien van de ene geografische zone tegenover de andere. Om die redenen wordt een algemene verplichting voor het gebruik van winterbanden op vrachtwagens en bestelwagens van minder dan 3,5 ton niet overwogen.

Ik wijs erop dat in Duitsland enkel een verplichting bestaat om winterbanden op de aandrijfassen van vrachtwagens te monteren en niet op de oplegger, wat geen geschikte oplossing is.

De veiligste oplossing voor elk type gebruiker, ook chauffeurs van vrachtwagens en bestelwagens, bestaat erin ten alle tijde zijn gedrag aan te passen aan de omstandigheden, in het bijzonder wij winterweer. Dat betekent zijn snelheid minderen en de veiligheidsafstand tegenover het vorige voertuig vergroten, of het voertuig nu is uitgerust met winterbanden of niet.

Ik begrijp volledig de bezorgdheid van de heer Bellot. Elke keer dat men me ondervraagt over de kwestie om winterbanden verplicht te maken, antwoord ik dat het voor chauffeurs die geregeld in de provincies Luxemburg, Luik en Namen rijden, raadzaam is dergelijke banden te gebruiken. Het gaat om een aanbeveling en geen verplichting. In België een verplichting opleggen naargelang van de regio waar men rijdt, is een nieuwigheid die we nog niet hebben toegepast. Op een theoretisch totaal van 6,5 miljoen wagens op de Belgische wegen zijn er 500 000 tot 750 000 uitgerust met winterbanden. Indien we het gebruik van die banden verplicht zouden maken, zou de vraag ernaar plotseling sterk toenemen. Na enkele sneeuwdagen van deze winter is de prijs van die banden in enkele weken tijd met bijna 25% gestegen omdat de vraag veel groter is dan het aanbod.

Ik betwist het nut van winterbanden niet, maar dat nut hangt af van het gebruik dat van het voertuig wordt gemaakt. Voor mensen die veel kilometers afleggen, zeker in de Ardennen in de brede zin van het woord, waar de wegen meer en vaker besneeuwd zijn dan in andere regio's, zijn die banden aan te bevelen. Indien wij zouden beslissen ze verplicht te maken, zou het raadzaam zijn te voorzien in een voldoende lange tijdsperiode en die verplichting eerst op te leggen aan nieuwe voertuigen. Kortom, winterbanden bieden voordelen, maar er bestaat een grote terughoudendheid tegenover een veralgemeend verplicht gebruik. Deze winter hebben we sneeuw aan de kust gehad, maar dat gebeurt gemiddeld slechts één keer in de tien jaar. Dergelijke banden verplicht maken in West-Vlaanderen heeft dus geen enkele zin. Ze verplicht maken in de provincie Luxemburg lijkt me daarentegen logisch.

Tussen die twee uitersten moeten wij een keuze maken. Daarom beperken wij ons ertoe positieve aanbevelingen te formuleren, afhankelijk van het gebruik van het voertuig.

recommandations positives en fonction du type d'utilisation que l'automobiliste fait de sa voiture.

M. François Bellot (MR). – Comme vous, je pense que même si l'on rendait les pneus hiver obligatoires en Belgique, il serait impossible de les imposer aux conducteurs étrangers. Or notre pays occupe une position centrale et est un lieu de passage. Toutefois, il me semble que vous devriez, avec l'IBSR, prendre l'initiative de démontrer l'utilité de ces pneus, non seulement en cas de neige ou de verglas mais aussi lorsque la température est inférieure à 7° : ces pneus garantissent alors une bien meilleure adhérence et accroissent donc la sécurité du conducteur et des autres.

Pour les conducteurs qui parcourent un nombre important de kilomètres et qui gardent leur voiture pendant quatre ou cinq ans, les pneus hiver seront donc amortis comme les pneus habituels. Nous avons vu ces derniers jours qu'il suffit d'un véhicule n'étant pas équipé des pneus adaptés pour bloquer la circulation. Une campagne en faveur des pneus hiver me paraît souhaitable ; ils ne coûtent pas si cher.

En les rendant obligatoires, on se heurterait toutefois à des difficultés comme celles que rencontre l'Allemagne actuellement : certains automobilistes sont dans l'impossibilité d'acheter ces pneus. De plus, dans notre climat tempéré, de telles conditions climatiques sont très rares.

Demande d'explications de Mme Lieve Maes au secrétaire d'État à la Mobilité sur «la sécurité du trafic aérien» (n° 5-220)

Mme Lieve Maes (N-VA). – En novembre 1948, la direction *Météorologie et Télécommunications aéronautiques de l'ancienne Régie des voies aériennes* a envoyé plusieurs lettres aux fabriques d'église des communes situées autour de l'aéroport de Zaventem, notamment Sint-Martinus à Zaventem, Woluwe-Saint-Étienne, Diegem et Steenokkerzeel.

Plusieurs mesures de sécurité étaient mentionnées dans ces lettres. Elles ont été appliquées peu de temps après afin de respecter les standards de l'OACI, l'Organisation de l'aviation civile internationale.

On trouve ainsi sur le clocher de l'église Sint-Martinus à Zaventem une échelle et une balise lumineuse. L'échelle en question est pour l'instant franchement dangereuse car elle menace de se détacher. En outre, une des ampoules de l'installation lumineuse est défectueuse et doit être remplacée. La fabrique d'église met tout en œuvre pour qu'il soit remédié à ces problèmes mais elle n'a jusqu'à présent nullement été entendue parce qu'on ne sait pas clairement qui est responsable et doit procéder aux réparations nécessaires.

Cet exemple n'est probablement pas le seul. C'est pourquoi j'aimerais obtenir une réponse aux questions suivantes.

1. Les éléments de sécurité, balises, échelles sont-ils encore réellement nécessaires maintenant que tant de nouvelles technologies sont disponibles ?
2. Qui a repris cette responsabilité après la disparition de la Régie des voies aériennes ?
3. Comment cette situation est-elle aujourd'hui réglée ? En

De heer François Bellot (MR). – Ik ben net zoals u van mening dat het onmogelijk is winterbanden aan buitenlandse chauffeurs op te leggen, ook al worden ze in België een verplichting. Ons land heeft een centrumligging en is een doorgangsland. Toch denk ik dat u, samen met het BIVV, het initiatief moet nemen om het nut van die banden aan te tonen, niet enkel bij sneeuw en ijsel, maar ook wanneer de temperatuur lager is dan 7°: die banden garanderen dan een betere wegligging en verhogen de veiligheid van de chauffeur en van anderen.

Voor chauffeurs die veel kilometers afleggen en hun voertuig vier of vijf jaar houden, worden winterbanden zoals gewone banden afgeschreven. Wij hebben de jongste dagen gezien dat één voertuig zonder aangepaste banden alle verkeer kan blokkeren. Een campagne ten voordele van winterbanden lijkt me wenselijk. Ze zijn niet zo duur.

Door ze verplicht te maken kan men soms geconfronteerd worden met problemen zoals nu in Duitsland. Sommige automobilisten kunnen die banden niet kopen. Bovendien zijn in ons gematigde klimaat dergelijke weersomstandigheden zeer zeldzaam.

Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de staatssecretaris voor Mobiliteit over «de veiligheid van het luchtverkeer» (nr. 5-220)

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – In november 1948 schreef de Directie Meteorologie en Luchtvaarttelevindingen van de toenmalige Regie Der Luchtwegen een reeks brieven naar de kerkfabrieken van de gemeenten rondom de luchthaven van Zaventem. Dat is onder meer het geval voor Sint-Martinus in Zaventem, Sint-Stevens-Woluwe, Diegem en Steenokkerzeel.

Daarin werden een aantal veiligheidsmaatregelen aangekondigd, die kort daarop ook werden uitgevoerd, teneinde de standaarden van de ICAO – de internationale organisatie van de burgerluchtvaart – na te leven.

Zo bevindt zich op de kerktoeren van de Sint-Martinuskerk in Zaventem een ladder en lichtbakens. De ladder in kwestie is momenteel ronduit gevaarlijk, aangezien ze dreigt los te komen. Ook één van de lampen van de lichtinstallatie is defect en moet worden vervangen. De kerkfabriek doet er alles aan om deze zaken te laten verhelpen, maar kreeg tot nu toe nergens gehoor, omdat niet duidelijk is wie hiervoor verantwoordelijk is en de nodige herstellingen moet uitvoeren.

Bovenstaand voorbeeld is waarschijnlijk geen alleenstaand geval. Daarom had ik graag een antwoord gekregen op volgende vragen:

1. Zijn de veiligheidselementen, lichtbakens, ladders, echt nog nodig nu er zoveel nieuwe technologie beschikbaar is?
2. Wie heeft deze verantwoordelijkheid overgenomen na het verdwijnen van de Regie Der Luchtwegen?

d'autres termes, à qui revient la responsabilité d'entretenir ces équipements et comment sont communiquées les informations à ce sujet ?

4. Dispose-t-on d'un relevé des installations encore existantes et des déficiences actuelles ? Un tel relevé semble déjà exister pour les ampoules défectueuses. Comment envisage-t-on de s'attaquer à ces problèmes spécifiques ?

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre. – *Conformément aux dispositions de l'annexe 14 de la Convention de Chicago du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale, applicable aux exploitants des aérodromes et aéroports, on doit éviter autant que possible de placer des obstacles autour des aéroports afin de garantir la sécurité et la régularité du trafic aérien.*

Ce n'est toutefois pas possible pour les obstacles historiques comme le clocher de l'église Sint-Martinus à Zaventem ou pour les obstacles nécessaires à la navigation aérienne, par exemple les équipements d'aide à la navigation.

Sur la base des normes internationales et des pratiques recommandées, ces obstacles sont toujours indiqués par des bandes colorées et/ou des balises lumineuses. Ils sont en outre mentionnés dans un relevé qui doit être publié de manière à ce que les pilotes puissent en tenir compte. Ces deux mesures doivent assurer un niveau de sécurité acceptable.

Depuis 1948, la Régie des voies aériennes a décidé que plusieurs obstacles historiques doivent être balisés pour la sécurité de l'aéroport.

Dans la région de Mme Maes, cela vaut entre autres pour les églises de Diegem, Zaventem et Steenokkerzeel et pour le château d'eau de cette dernière localité. Puisqu'il s'agit toutefois de bâtiments existants, la Régie des voies aériennes a à cette époque installé et entretenu le balisage à ses propres frais.

Puisque The Brussels Airport Company (BAC) a repris de l'ancienne Régie des voies aériennes les obligations relatives à la sécurité de l'exploitation de l'aéroport, j'estime qu'elle doit aussi endosser la responsabilité de l'installation et du balisage de ces obstacles historiques. Jusqu'à présent, la BAC a repris à sa charge les coûts de fonctionnement de ce balisage.

Depuis peu, la BAC conteste toutefois sa responsabilité telle que je l'ai expliquée. La direction générale Transport aérien confirmera bientôt par écrit à la BAC son point de vue selon lequel elle est et reste bel et bien responsable.

Les inspecteurs aéroportuaires veillent au contrôle visuel du bon fonctionnement des installations de balisage et avertissent les pilotes lorsqu'une de ces installations est en panne.

Mme Lieve Maes (N-VA). – *Les données relatives au type d'ampoules ne sont plus disponibles.*

(La séance est levée à 16 h 15.)

3. Hoe is dit nu geregeld? Met andere woorden bij wie ligt de verantwoordelijkheid om deze onderdelen te onderhouden en hoe is dit gecommuniceerd?

4. Is een overzicht beschikbaar van de nog bestaande installaties en de huidige mankementen? Er blijkt alvast een overzichtspaneel te zijn dat de defecte lampen oplijst. Wat is het plan van aanpak voor deze specifieke problemen?

De heer Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister. – *Overeenkomstig de bepalingen van de bijlage 14 bij het Verdrag van Chicago van 7 december 1944 inzake de internationale burgerluchtvaart, van toepassing op de exploitanten van vliegvelden en luchthavens, moeten de hindernissen rondom de luchthavens zoveel mogelijk vermeden worden ten behoeve van de veiligheid en de regelmaat van het luchtverkeer.*

Voor historische hindernissen zoals de kerktoren van de Sint-Martinuskerk in Zaventem of voor de luchtvaart noodzakelijke hindernissen, bijvoorbeeld de navigatiehulpmiddelen, is dat niet mogelijk.

Deze hindernissen worden op basis van internationale normen en aanbevolen praktijken nog steeds bebakend met gekleurde banden en/of lichtbakens. Bovendien worden die hindernissen opgemeten en gepubliceerd, zodat de piloten er rekening mee kunnen houden. Beide maatregelen moeten een aanvaardbaar veiligheidsniveau garanderen.

De Regie der Luchtwegen heeft sinds 1948 geoordeeld dat verschillende historische hindernissen voor de veiligheid van de luchtvaart bebakend dienen te worden.

In de regio van mevrouw Maes geldt dat onder meer voor de kerken van Diegem, Zaventem en Steenokkerzeel en voor de watertoren van Steenokkerzeel. Aangezien het echter om bestaande gebouwen gaat, heeft de Regie der Luchtwegen de bebakening destijds op eigen kosten aangebracht en onderhouden.

Aangezien The Brussels Airport Company (BAC), de verplichtingen inzake het veilig exploiteren van de luchthaven van de vroegere RLW heeft overgenomen, ben ik van mening dat deze laatste de verantwoordelijkheid voor de installatie en de bebakening van deze historische hindernissen moet overnemen. Tot nog toe heeft BAC de verbruikskosten voor deze bebakening op zich genomen.

Sinds kort betwist BAC echter de verantwoordelijkheid zoals ik ze heb toegelicht. Het Directoraat-Generaal Luchtvaart zal zijn standpunt, namelijk dat BAC wel degelijk verantwoordelijk is en blijft, binnenkort schriftelijk aan BAC bevestigen.

De luchthaveninspecteurs van BAC staan in voor de visuele controle op de goede werking van de bebakeningsinstallaties en waarschuwen de piloten mocht een van die installaties defect zijn.

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – *De gegevens over het soort lampen zijn niet meer beschikbaar.*

(De vergadering wordt gesloten om 16.15 uur.)