



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

16-10-2006

Après-midi

maandag

16-10-2006

Namiddag

SOMMAIRE

Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la nécessité d'instaurer une réglementation pour les mini ronds-points" (n° 12406)

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'adaptation de la réglementation sur les zones 30 aux abords des écoles" (n° 12564)

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Questions jointes de 4

- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion des vols" (n° 12638)

- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "le suivi par le ministre de l'arrêt de la Cour de cassation du 6 octobre dernier et ses conséquences sur le plan de dispersion des vols autour de l'aéroport de Zaventem" (n° 12639)

- M. David Lavaux au ministre de la Mobilité sur "les suites du dernier arrêt de la Cour de cassation et les conséquences sur le plan de dispersion des vols" (n° 12642)

Orateurs: **Marie Nagy, David Lavaux, Karine Lalieux, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de M. David Lavaux au ministre de la Mobilité sur "les dernières données disponibles en matière de sécurité routière et la fiabilité de ces données" (n° 12641)

Orateurs: **David Lavaux, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la gratuité totale et le stationnement illimité pour les personnes détentrices d'une carte de stationnement pour personnes handicapées" (n° 11990)

Orateurs: **Melchior Wathelet**, président du groupe cdH, **Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

INHOUD

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de noodzakelijke reglementering van mini-rotondes" (nr. 12406)

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de aanpassing van de reglementering voor de zone-30 in de schoolomgeving" (nr. 12564)

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 4

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan voor de vluchten" (nr. 12638)

- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "het gevolg dat door de minister aan het arrest van het Hof van Cassatie van 6 oktober jongstleden wordt gegeven en de consequenties ervan voor het spreidingsplan van het luchtverkeer rond Zaventem" (nr. 12639)

- de heer David Lavaux aan de minister van Mobiliteit over "de gevolgen van het jongste arrest van het Hof van Cassatie en de consequenties voor het spreidingsplan voor de vluchten" (nr. 12642)

Sprekers: **Marie Nagy, David Lavaux, Karine Lalieux, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Mobiliteit over "de meest recente gegevens die beschikbaar zijn inzake verkeersveiligheid en de betrouwbaarheid van deze gegevens" (nr. 12641)

Sprekers: **David Lavaux, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "gratis en onbeperkt parkeren voor personen die over een parkeerkaart voor personen met een handicap beschikken" (nr. 11990)

Sprekers: **Melchior Wathelet**, voorzitter van de cdH-fractie, **Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

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

du

LUNDI 16 OCTOBRE 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 16 OKTOBER 2006

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 20 sous la présidence de M. David Lavaux.

01 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la nécessité d'instaurer une réglementation pour les mini ronds-points" (n° 12406)

01.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Le concept de « rond-point » a été inscrit dans le Code de la route en 1997. Mais la définition qui en a été donnée est si restrictive que les mini ronds-points en sont exclus. En effet, l'article 2.39 du Code de la route prévoit que les ronds-points doivent comporter un dispositif central matérialisé autour duquel la circulation s'effectue en un seul sens. Or, les mini ronds-points comportent, non pas un dispositif central matérialisé, mais un dispositif central signalé sur lequel peuvent rouler camions et bus. Les mini ronds-points sont utiles dans la mesure où, aux petits carrefours, là où un rond-point classique poserait des problèmes, ils permettent à la fois de limiter la vitesse et d'augmenter la capacité en termes de trafic.

L'administration a-t-elle connaissance de ce hiatus dans le Code de la route ? S'agit-il d'une lacune malheureuse ou était-ce le but recherché ? Est-il envisagé d'adapter le Code de la route ?

01.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : La notion de « rond-point », telle qu'elle est définie dans le Code de la route, ne fait pas obstacle à l'aménagement de mini ronds-points et il n'y a donc pas lieu de modifier le Code de la route à cet effet. Le gestionnaire de la route est

De vergadering wordt geopend om 14.20 uur door de heer David Lavaux.

01 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de noodzakelijke reglementering van mini-rotondes" (nr. 12406)

01.01 Jef Van den Bergh (CD&V): In 1997 werd het begrip 'rotonde' in het verkeersreglement ingevoerd. De omschrijving ervan werd echter dermate beperkend opgevat dat de zogenaamde minirotondes ervan uitgesloten zijn. Artikel 2.39 van het verkeersreglement bepaalt immers dat rotondes een aangelegd middeneiland moeten bevatten waarrond het verkeer in één richting verloopt. Bij een minirotonde is echter geen sprake van een dergelijk aangelegd middeneiland, wel van een gemarkeerd middeneiland waarover vrachtwagens en bussen kunnen rijden. Minirotondes bewijzen hun nut door op kleinere kruispunten, waar een klassieke rotonde problemen zou opleveren, toch een snelheidsremmend en capaciteitsverhogend effect in de verkeersstroom te realiseren.

Is deze hiaat in het verkeersreglement bekend bij de administratie? Gaat het om een ongelukkige lacune of was dit effectief zo bedoeld? Zijn er plannen om het verkeersreglement alsnog aan te passen?

01.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Het begrip 'rotonde', zoals het omschreven wordt in de wegcode, vormt geen hinderpaal voor de inrichting van minirotondes. De wegcode moet dus niet worden gewijzigd om de aanleg van dergelijke minirotondes mogelijk te maken. De wegbeheerder

compétent pour en décider. Les termes « dispositif central » sont utilisés dans le Code de la route pour définir le « rond-point », mais ils ne sont définis nulle part pour le reste. La législation fédérale n'empêche donc pas de construire un dispositif central qui soit complètement plan.

01.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Le ministre minimise le problème. La revue *De Verkeersspecialist* a pourtant consacré une large attention à ce problème. Les définitions concernées doivent être soigneusement examinées dans le souci d'exclure de la réglementation toute confusion possible.

L'incident est clos.

02 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'adaptation de la réglementation sur les zones 30 aux abords des écoles" (n° 12564)

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : On a déjà pu lire la réponse à cette question dans les quotidiens de vendredi, ce que je déplore.

De toute évidence, le ministre ne projette plus de limiter le respect des zones 30 aux abords des écoles à la période comprise entre 7 heures du matin et 7 heures du soir. L'arrêté royal qu'il avait préparé à cet effet ne verra donc pas le jour. D'après le ministre, le respect des limitations de vitesse ne donne plus lieu à des contrôles absurdes. Cependant, la police a toujours la possibilité de procéder à pareils contrôles la nuit, aux abords des écoles, par exemple. Laisser l'interprétation des règles du Code de la route aux services de police et aux usagers, m'apparaît en outre comme un dangereux précédent.

Toujours d'après le ministre, les zones de police peuvent financer dès à présent les panneaux de circulation variables par le biais du fonds de la sécurité routière. C'est ce que nous avons toujours demandé. En réalité toutefois, les communes ayant déjà installé ce type de panneaux sont aujourd'hui pénalisées puisqu'elles ne peuvent plus se faire rembourser les frais par le fonds. De plus, les abords d'écoles situés en bordure de voies régionales flamandes sont très nombreux. La Région flamande ne peut pas récupérer les frais dus pour ces panneaux variables auprès du fonds de la sécurité routière et doit donc les financer elle-même.

Qu'en pense le ministre ?

is bevoegd om hierover te beslissen. Het begrip 'middeneiland' wordt in de wegcode gebruikt in de definitie van de term 'rotonde', maar wordt voor het overige nergens gedefinieerd. De federale wetgeving staat de volledig vlakke inrichting van een middeneiland dus niet in de weg.

01.03 Jef Van den Bergh (CD&V): De minister minimaliseert het probleem. Het tijdschrift *De Verkeersspecialist* heeft nochtans uitgebreid aandacht besteed aan deze problematiek. De betrokken definities moeten zorgvuldig worden bestudeerd om elke verwarring in de regelgeving uit te sluiten.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de aanpassing van de reglementering voor de zone-30 in de schoolomgeving" (nr. 12564)

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Het antwoord op deze vraag stond vrijdag al in de kranten. Ik betreur dat.

Blijkbaar is de minister niet meer van plan om de zone-30 in de schoolomgeving te beperken tussen zeven uur 's ochtends en zeven uur 's avonds. Het KB dat de minister daarvoor had voorbereid, zal er dus niet komen. Volgens de minister vinden er geen onzinnige controles meer plaats inzake de naleving van de snelheidsbeperking. Toch blijft het nog steeds mogelijk dat de politie bijvoorbeeld 's nachts in een schoolomgeving controleert op het naleven van de snelheidsbeperking. Ik vind het bovendien een gevaarlijk precedent dat de interpretatie van de verkeersregels wordt overgelaten aan de politiediensten en de weggebruikers.

Volgens de minister kunnen de politiezones vanaf nu de variabele verkeersborden financieren via het verkeersveiligheidsfonds. Wij zijn daarvoor steeds vragende partij geweest. De gemeenten die deze borden echter al geplaatst hebben, worden daarvoor nu eigenlijk gestraft, want zij kunnen de kosten niet verhalen op het fonds. Er zijn bovendien ook erg veel schoolomgevingen langsheen Vlaamse gewestwegen. Het Vlaams Gewest kan de kosten voor variabele borden evenmin verhalen op het verkeersveiligheidsfonds en moeten ze dus zelf financieren.

Wat denkt de minister hiervan?

02.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Je ne suis pas responsable de la publication de certaines informations dans la presse. Des journalistes semblent vouloir poser des questions avant même qu'une conférence de presse ait eu lieu. Le quotidien *La Dernière Heure* m'a téléphoné jeudi. D'autres journaux ont reproduit cette information mais les faits ne sont pas toujours rapportés correctement.

Nous évaluons actuellement la procédure de contrôle. Il est important de réaliser les contrôles aux moments opportuns. Lors de la concertation relative au Fonds de la sécurité routière, nous nous sommes exprimés avec les Régions en faveur d'une signalisation variable. Les zones de police peuvent bénéficier avec effet rétroactif de l'intervention du Fonds de la sécurité routière pour les investissements relatifs à la signalisation variable.

Nous vérifierons dans quelle mesure ces principes sont appliqués et quelles zones posent encore des difficultés. Ce sont surtout les abords des écoles le long des voies régionales de grande affluence qui posent encore problème.

On examine actuellement la possibilité de déplacer l'entrée de ces écoles ou de prévoir une signalisation variable qui serait peut-être plus appropriée.

02.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : La Région ne peut faire appel au fonds de sécurité routière.

Dans de nombreux cas, l'infrastructure routière n'est pas adaptée à la définition d'une zone 30. Il faut espérer qu'elle sera aménagée en conséquence. Nous insistons pour que la présence d'une zone 30 se reflète clairement dans l'aménagement de la voirie. La simple pose de panneaux n'est pas suffisante.

Selon le ministre, il n'y aura plus de contrôles absurdes. Mais je pense que des problèmes juridiques subsistent, notamment lorsqu'un accident se produit de nuit dans une telle zone 30.

02.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Lorsqu'il est appelé à statuer sur un accident, le juge prend en considération non seulement l'infraction mais aussi le lien de cause à effet entre

02.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Het is niet mijn schuld dat bepaalde berichten in de pers verschijnen. Sommige journalisten vinden het blijkbaar nodig om al vragen te stellen vooraleer er een persconferentie heeft plaatsgevonden. *La Dernière Heure* heeft mij donderdag gebeld. Andere kranten hebben die berichtgeving overgenomen, maar de feiten zijn niet altijd correct weergegeven.

We zijn nu bezig met de evaluatie van de manier van controleren. Het is belangrijk dat er op de juiste momenten gecontroleerd wordt. Bij het overleg over het verkeersveiligheidsfonds hebben wij met de Gewesten afgesproken dat wij voorstander zijn van variabele borden. Politiezones kunnen de investeringen voor variabele borden verhalen op het verkeersveiligheidsfonds en dit met terugwerkende kracht.

Nu gaan we nakijken in welke mate deze principes worden toegepast en welke zones nog voor moeilijkheden zorgen. Vooral de schoolomgevingen langs drukke gewestwegen zorgen nog voor problemen.

Daar wordt nu nagegaan of de ingang van deze scholen eventueel kan worden verplaatst, of dat er toch bete variabele borden worden geplaatst.

02.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Het Gewest kan geen beroep doen op het verkeersveiligheidsfonds.

De infrastructuur van de wegen wordt in veel gevallen niet aangepast aan een zone-30. Laten we hopen dat die aanpassingen er nog komen. Wij dringen erop aan dat de aanwezigheid van een zone-30 duidelijk zichtbaar is aan de weginrichting. Enkel het plaatsen van een bord is niet voldoende.

Volgens de minister zouden er geen onzinnige controles meer gebeuren. Volgens mij blijven er echter juridische moeilijkheden bestaan wanneer er bijvoorbeeld 's nachts toch een ongeval gebeurt in een dergelijke zone-30.

02.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Bij de beoordeling van een ongeval houdt de rechter niet enkel rekening met de overtreding, maar ook met het oorzakelijk verband tussen de overtreding

l'infraction et l'accident. Mais dans l'exemple cité par M. Van den Bergh, le juge ne tiendra donc pas compte d'un éventuel excès de vitesse car il n'y a pas de lien de cause à effet entre la vitesse à laquelle roulait le conducteur concerné et l'accident survenu.

Dans son budget, la Région flamande a programmé des investissements d'un montant de 12,5 millions d'euros pour la pose de panneaux variables aux abords des écoles. En outre, les zones de police débordent sur les limites des régions ou des communes.

02.05 Jef Van den Bergh (CD&V) : Le budget de la Région flamande pour la pose de panneaux variables a été arrêté depuis longtemps déjà. Toutefois, dans beaucoup de cas, ces panneaux n'ont pas été posés tout de suite parce que le ministre avait annoncé l'adoption prochaine d'un règlement légal.

Au sens strict, l'excès de vitesse peut encore être invoqué en cas d'accident nocturne. Il est fort possible que la plupart des juges n'en tiennent pas compte mais je trouve que le ministre traite cette question avec beaucoup de désinvolture. J'espère qu'aucune difficulté ne surgira.

02.06 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Les malentendus à ce sujet sont plutôt rares !

L'incident est clos.

Présidente : Mme Karine Lalieux.

03 Questions jointes de

- Mme Karine Lalieux au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion des vols" (n° 12638)
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "le suivi par le ministre de l'arrêt de la Cour de cassation du 6 octobre dernier et ses conséquences sur le plan de dispersion des vols autour de l'aéroport de Zaventem" (n° 12639)
- M. David Lavaux au ministre de la Mobilité sur "les suites du dernier arrêt de la Cour de cassation et les conséquences sur le plan de dispersion des vols" (n° 12642)

03.01 Marie Nagy (ECOLO) : L'arrêt rendu par la Cour de cassation ce 6 octobre donne pour la première fois gain de cause aux riverains, dont les droits fondamentaux sont enfin reconnus. Cet arrêt

en het ongeval. In het voorbeeld van de heer Van den Bergh zal de rechter dus geen rekening houden met een eventuele snelheidsovertreding, want er is geen oorzakelijk verband tussen de snelheid en het ongeval.

Het Vlaams Gewest heeft in haar begroting investeringen gepland van 12,5 miljoen euro voor variabele borden aan schoolomgevingen. Bovendien zijn de politiezones gewest- of gemeenteeverschrijdend.

02.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Het budget voor de plaatsing van variabele borden door het Vlaams Gewest is al lang vastgelegd. Men heeft echter in veel gevallen gewacht met het plaatsen van de borden, omdat de minister had aangekondigd dat er een wettelijke regeling zou komen.

Strikt gezien kan er bij een nachtelijk ongeval nog steeds de snelheidsovertreding worden ingeroepen. Het is best mogelijk dat de meeste rechters er geen rekening mee houden, maar ik vind dat de minister er toch wel heel licht overgaat. Ik hoop dat er geen problemen zullen ontstaan.

02.06 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Op dat vlak zijn er zelden misverstanden.

Het incident is gesloten.

Voorzitster: Mevrouw Karine Lalieux.

03 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan voor de vluchten" (nr. 12638)
- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "het gevolg dat door de minister aan het arrest van het Hof van Cassatie van 6 oktober jongstleden wordt gegeven en de consequenties ervan voor het spreidingsplan van het luchtverkeer rond Zaventem" (nr. 12639)
- de heer David Lavaux aan de minister van Mobiliteit over "de gevolgen van het jongste arrest van het Hof van Cassatie en de consequenties voor het spreidingsplan voor de vluchten" (nr. 12642)

03.01 Marie Nagy (ECOLO): In het arrest van het Hof van Cassatie van 6 oktober jongstleden worden de omwonenden voor het eerst in het gelijk gesteld en worden hun fundamentele rechten eindelijk

valide et confirme l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 17 mars 2005, lequel était déjà plus sévère qu'un jugement du tribunal des référés de Bruxelles du 14 décembre 2004.

L'État belge ne dispose plus d'aucun recours et l'interdiction de toute utilisation de la piste d'atterrissage 02 est désormais constatée, sauf dans des conditions exceptionnelles de vent ou d'indisponibilité des autres pistes.

Qu'aura coûté ce litige à l'État belge depuis la première action ? Où en est le nouveau plan exigé par la Cour de cassation en remplacement du plan de dispersion ? Quand l'État payera-t-il les astreintes aux riverains ? En quoi la stricte application de cet arrêt est-elle liée à un éventuel accord de coopération avec les Régions, comme le ministre l'a déclaré dans la presse ?

03.02 David Lavaux (cdH) : La politique de votre gouvernement en matière de gestion des nuisances aériennes est déplorable, comme en attestent les différentes décisions de justice condamnant l'État belge. Ces décisions ont démonté pièce par pièce le plan de dispersion Anciaux, qui augmentait les nuisances sonores et les risques d'accident. Le cdH demande à nouveau que l'on tienne compte des principes élémentaires de précaution en matière de sécurité et de respect de la santé des habitants, compétences dont l'exercice relève de la seule responsabilité du gouvernement fédéral. Il faut d'urgence objectiver des procédures de décision relatives à l'utilisation des pistes de l'aéroport et des trajectoires de survol, et assurer la cohérence de l'ensemble de ce dossier. Il faut éviter le survol des zones densément peuplées et renoncer à une dispersion des vols qui donne à chaque Région sa part égale de nuisances. Un programme d'isolation des zones les plus exposées doit être élaboré, et, le cas échéant, il faudra racheter les habitations trop exposées. Pourquoi ne pas lancer une réflexion sur la fin progressive des vols de nuit ?

Confirmez-vous la suppression de toute utilisation de la piste 02 à l'atterrissage, conformément à l'arrêt ?

erkend. Dat arrest bekrachtigt en bevestigt het arrest van het hof van beroep van Brussel van 17 maart 2005, dat reeds strenger was dan een vonnis dat de rechtbank van Brussel op 14 december 2004 in kort geding heeft geveld.

De Belgische Staat beschikt over geen enkele beroepsmogelijkheid meer en het algemeen verbod op het gebruik van landingsbaan 02 is nu een gegeven behalve bij uitzonderlijke windomstandigheden of indien de overige pistes niet beschikbaar zijn.

Hoeveel heeft dit geschil de Belgische Staat reeds gekost, vanaf de eerste gerechtelijke stappen die werden ondernomen? Hoever staat het nieuwe plan ter vervanging van het huidige spreidingsplan, dat door het Hof van Cassatie wordt geëist? Wanneer zal de Staat de dwangsommen aan de omwonenden betalen? In hoeverre houdt de strikte toepassing van dit arrest verband met een eventueel samenwerkingsakkoord met de Gewesten, zoals de minister in de pers heeft verklaard?

03.02 David Lavaux (cdH): Het beleid dat uw regering voert op het stuk van de beheersing van de door het luchtverkeer veroorzaakte overlast is lamentabel, zoals ook moge blijken uit de onderscheiden rechterlijke beslissingen waarbij de Belgische Staat veroordeeld wordt. Door die veroordelingen werd het plan-Anciaux, dat de geluidsoverlast en het ongevalrisico vergrootte, alvast punt voor punt afgebroken. De cdH vraagt eens te meer dat het elementaire zorgvuldigheidsbeginsel gerespecteerd wordt op het gebied van de veiligheid en de gezondheid van de omwonenden. Dit is een exclusieve bevoegdheid van de federale overheid. De besluitvormingsprocedures met betrekking tot het gebruik van de start- en landingsbanen van de luchthaven en de vliegroutes boven de woongebieden moeten dringend geobjectiveerd worden, en het hele dossier moet op een coherente manier worden aangepakt. Dichtbevolkte zones mogen niet langer overvlogen worden, en men moet afstappen van een spreidingsplan waarbij elk Gewest evenveel overlast moet verduren. Voor de zones waar de grootste lawaaihinder gemeten wordt, moet een isolatieprogramma worden uitgewerkt, en daar waar de geluidsoverlast te groot is, moeten woningen worden opgekocht. En waarom zouden we niet eens nadenken over een afbouwscenario en het einde van de nachtvluchten?

Bevestigt u dat baan 02 conform het arrest niet meer gebruikt wordt voor de landing?

Quelles seraient les modifications du plan de dispersion des nuisances et en quoi ces modifications respecteraient-elles les différents jugements interdisant notamment certaines combinaisons de pistes ?

Où en est l'élaboration d'un plan de répartition des pistes tenant compte des principes élémentaires de précaution en matière de sécurité et de santé ?

03.03 Karine Lalieux (PS) : Je me joins aux questions de mes deux collègues. Avez-vous pris des mesures pour respecter cet arrêt que l'on ne peut plus contester ?

03.04 Renaat Landuyt, ministre (en français) : Nous respectons cet arrêt depuis qu'il sort ses effets. Pour le surplus, comme pour chaque arrêt, nous avons interjeté un recours en cassation. La Cour de cassation a dit que l'arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles est valide. Donc c'est valide. Je ne vois pas quoi ajouter.

03.05 Marie Nagy (ECOLO) : Il y a comme toujours une difficulté majeure à obtenir du ministre une réponse claire. Mais nous continuerons à poser des questions. Mes questions étaient pourtant précises...

03.06 Renaat Landuyt, ministre (en français) : En ce qui concerne votre première question, j'ai demandé à mon administration de faire les comptes. Je vous les ferai parvenir dès que possible. Mais je puis déjà vous indiquer que j'ai déjà répondu à ce sujet à M. Wathelet il y a quelques mois.

Concernant vos trois autres questions, ma réponse est un peu répétitive : après l'arrêt de la Cour de cassation, nous avons respecté cet arrêt. Il faut le lire attentivement. Je ne peux rien ajouter.

03.07 Marie Nagy (ECOLO) : Il vous faut donc plus de quatre jours pour simplement totaliser le coût des dispositions.

03.08 Renaat Landuyt, ministre (en français) : Je reconnais que je ne le fais pas moi-même pendant le week-end mais que j'en charge l'administration. Les chiffres sont dispersés, il faut s'assurer de les

In welk opzicht zou het spreidingsplan voor de overlast gewijzigd worden, en in hoeverre zou dit in overeenstemming zijn met de onderscheiden vonnissen waarbij onder meer bepaalde combinaties van banen niet meer toegestaan zijn?

Hoe ver staat men met een spreidingsplan voor het gebruik van de start- en landingsbanen met inachtneming van het elementaire zorgvuldigheidsprincipe op het gebied van veiligheid en gezondheid?

03.03 Karine Lalieux (PS): Ik sluit me aan bij de vragen van mijn twee collega's. Heeft u maatregelen genomen om dat arrest, dat niet meer kan worden aangevochten, na te leven?

03.04 Minister Renaat Landuyt (Frans): Wij leven dat arrest na sinds het uitwerking heeft. Overigens hebben we, zoals voor alle andere arresten het geval is, cassatieberoep aangetekend. Het Hof van Cassatie stelt dat het arrest van het hof van beroep van Brussel rechtsgeldig. Ik zie niet in wat ik daaraan zou kunnen toevoegen.

03.05 Marie Nagy (ECOLO): Zoals altijd blijkt het erg moeilijk om van de minister een duidelijk antwoord te krijgen. We zullen echter vragen blijven stellen.

Mijn vragen lieten nochtans aan duidelijkheid niets te wensen over...

03.06 Minister Renaat Landuyt (Frans): Wat uw eerste vraag betreft, heb ik mijn administratie gevraagd de berekening te maken. Ik bezorg u het antwoord zo snel mogelijk. Ik kan u nu alvast zeggen dat ik enkele maanden geleden al heb geantwoord op een vraag van de heer Wathelet in hetzelfde verband.

Wat uw drie overige vragen betreft, val ik in herhaling: sinds het Hof van Cassatie een arrest velde, hebben we dat nageleefd. U moet het aandachtig lezen. Meer heb ik daar niet aan toe te voegen.

03.07 Marie Nagy (ECOLO): U heeft dus meer dan vier dagen nodig, louter om uit te rekenen hoeveel de maatregelen kosten.

03.08 Minister Renaat Landuyt (Frans): Ik geef toe dat ik me daar niet zelf mee bezig hou in het weekend, maar dat ik dat aan mijn administratie vraag.

rassembler tous. Cela prend un certain temps.

De cijfers zijn her en der verspreid en moeten eerst allemaal worden verzameld, wat enige tijd vraagt.

03.09 Marie Nagy (ECOLO) : J'espère qu'il ne vous faudra pas autant de temps pour rassembler ces chiffres que pour vous rendre à l'évidence que votre plan n'est pas un bon plan.

03.09 Marie Nagy (ECOLO): Ik hoop dat u niet evenveel tijd nodig zal hebben om in te zien dat uw plan niet deugt.

03.10 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Mais ce n'est pas *mon* plan : il n'existe pas de plan Landuyt.

03.10 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Het gaat helemaal niet om mijn plan, er bestaat geen plan-Landuyt.

03.11 Marie Nagy (ECOLO) : Cette addition n'est pourtant pas si compliquée à faire.

03.11 Marie Nagy (ECOLO): Die optelling lijkt me nochtans niet zo moeilijk.

03.12 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Mais si, justement.

03.12 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Toch wel.

03.13 Marie Nagy (ECOLO) : Il y a un coût pour le citoyen. Si on lit l'arrêt, on constate qu'il faut en revenir aux normes de vent de dix nœuds pour la piste 25. Avez-vous modifié les arrêtés ?

03.13 Marie Nagy (ECOLO): Er hangt een prijskaartje aan voor de burger. Uit het arrest blijkt dat moet worden teruggekeerd naar de windnorm van tien knopen voor baan 25. Heeft u de besluiten in die zin aangepast?

03.14 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Non, vous avez mal lu l'arrêt.

03.14 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Neen, u heeft het arrest niet goed gelezen.

03.15 Marie Nagy (ECOLO) : J'ai bien lu l'arrêt. Donc, vous ne modifierez pas les normes de vent.

03.15 Marie Nagy (ECOLO): Ik heb het arrest heel goed gelezen. U bent dus niet van plan de windnormen aan te passen.

03.16 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Vous interprétez toujours les mots que j'utilise. Je veille pourtant à bien les peser...

03.16 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): U interpreteert mijn woorden altijd. Ik wik en weeg ze nochtans zorgvuldig...

03.17 Marie Nagy (ECOLO) : Je pose à nouveau ma question, pour voir si, pour une fois, vous cesserez de jouer avec mes pieds. Comptez-vous modifier les normes de vent de la piste 25 ?

03.17 Marie Nagy (ECOLO): Ik zal mijn vraag nogmaals stellen om uit te maken of u voor één keer zal ophouden met me voor de gek te houden. Bent u van plan de windnormen voor baan 25 te wijzigen?

03.18 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Je respecte les décisions judiciaires et un accord politique pris au sein du gouvernement avant que je sois en charge du dossier.

03.18 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Ik eerbiedig de gerechtelijke beslissingen en een politiek akkoord dat door de regering werd gesloten vóór ik bevoegd werd voor het dossier.

03.19 Marie Nagy (ECOLO) : Mais allez-vous modifier les normes de vent de la piste 25 ?

03.19 Marie Nagy (ECOLO): Maar zal u de windnormen voor baan 25 aanpassen?

03.20 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Je vais faire ce qui a été convenu avec mes collègues du gouvernement et ce qui a été arrêté par décision judiciaire.

03.20 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Ik zal doen wat met mijn collega's binnen de regering werd overeengekomen en wat bij gerechtelijke beslissing werd bepaald.

03.21 Marie Nagy (ECOLO) : Allez-vous modifier les normes de vent de la piste 25 ?

03.21 Marie Nagy (ECOLO): Zal u de windnormen voor baan 25 wijzigen?

03.22 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Vous avez mal lu l'arrêt.

03.22 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): U hebt het arrest slecht gelezen.

03.23 Marie Nagy (ECOLO) : Vous êtes grotesque. Je fais mon boulot, je pose des questions précises et vous êtes incapable de répondre. Cette situation est lamentable, c'est en dessous de tout ce que l'on a connu ici. Je trouve lamentable d'avoir de tels personnages dans une salle de commission.

03.23 Marie Nagy (ECOLO): U bent grotesk. Ik doe mijn werk en stel gerichte vragen, en u bent niet in staat ze te beantwoorden. Dit is erbarmelijk, zoiets heb ik hier nog nooit meegemaakt. Ik vind het lamentabel dat dergelijke figuren hun opwachting maken in een commissiezaal.

03.24 David Lavaux (cdH) : Je n'ai pas de réplique à faire. Le ministre ne dit rien. On reste coi face à cette attitude déplorable. Pendant ce temps, des personnes sont amenées à prendre des risques.

03.24 David Lavaux (cdH): Ik wens niet te repliceren. De minister zegt niets. Ik sta versteld van zo'n deplorabele houding. Ondertussen zijn er wel mensen die risico's moeten nemen.

03.25 Karine Lalieux (PS) : Un vrai débat est nécessaire. On ne peut continuer à poser des questions sans obtenir de réponse.

03.25 Karine Lalieux (PS): Er is een echt debat nodig. We kunnen niet gewoon vragen blijven stellen zonder een antwoord te krijgen.

03.26 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Si on n'écoute pas mes réponses.

03.26 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Als men niet naar mijn antwoorden luistert.

03.27 Karine Lalieux (PS) : Les membres de la commission ont le droit de reposer leurs questions.

03.27 Karine Lalieux (PS): De commissieleden hebben het recht om hun vragen opnieuw te stellen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. David Lavaux au ministre de la Mobilité sur "les dernières données disponibles en matière de sécurité routière et la fiabilité de ces données" (n° 12641)

04 Vraag van de heer David Lavaux aan de minister van Mobiliteit over "de meest recente gegevens die beschikbaar zijn inzake verkeersveiligheid en de betrouwbaarheid van deze gegevens" (nr. 12641)

04.01 David Lavaux (cdH) : Nous nous réjouissons de voir que les statistiques en matière de sécurité routière portant sur 2005 sont aujourd'hui déjà disponibles, ce qui constitue une amélioration appréciable par rapport au passé. Il semblerait toutefois que ces chiffres ne soient pas totalement fiables.

04.01 David Lavaux (cdH): We stellen met genoegen vast dat de statistieken inzake verkeersveiligheid voor 2005 nu al beschikbaar zijn, wat een hele verbetering is. Naar verluidt zouden ze echter niet helemaal betrouwbaar zijn.

Le *Fietsers Bond* estime que les statistiques sous-évaluent le nombre d'usagers faibles victimes d'accidents de la route, ce qui engendrerait des réponses politiques inappropriées.

Volgens de Fietsersbond zouden de statistieken het aantal zwakke weggebruikers dat het slachtoffer werd van verkeersongevallen onderschatten, zodat daar niet de gepaste beleidsmaatregelen aan worden gekoppeld.

Qu'entendez-vous faire pour remédier au manque de fiabilité des données officielles en matière de sécurité routière? Pouvez-vous expliquer votre action en vue de disposer de données non seulement fiables mais également analysées et interprétées?

Wat zal u ondernemen om de betrouwbaarheid van de officiële gegevens inzake de verkeersveiligheid te verbeteren? Welke maatregelen neemt u om niet alleen over betrouwbare gegevens te beschikken, maar er ook voor te zorgen dat deze geanalyseerd en geïnterpreteerd worden?

Nous souhaitons que vous nous communiquiez, comme vous vous y étiez engagé, les dernières données vérifiées, fiables et analysées pour les cinq dernières années disponibles, sur le nombre d'accidents de la circulation, les accidents avec tués et blessés sur les routes, les données relatives à l'activité policière en matière de sécurité routière, notamment les données relatives aux infractions et les données relatives aux amendes et transactions et leur comparaison avec celles d'avant la réforme de 2005.

04.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Les chiffres parus dans les journaux doivent être relativisés. Ils sont basés sur une comparaison entre les données de deux hôpitaux et les données de la police des années 2000 à 2003. Or, le système d'enregistrement a été modifié suite à la réforme des polices.

Néanmoins, il existe en effet un sous-enregistrement des victimes de la route et, en particulier, des usagers faibles. Cela est surtout dû au fait que les données des accidents de la route sont basées sur les enregistrements de la police. Or, si la police n'est pas appelée sur place, elle ne peut pas enregistrer l'accident. Ce sous-enregistrement est connu depuis longtemps. Les études scientifiques en tiennent compte autant que possible.

De plus, comme nous connaissons ce sous-enregistrement, les usagers faibles reçoivent une attention toute particulière dans toutes nos actions.

Nous estimons très important de disposer de données fiables, complètes et rapidement utilisables pour définir les politiques.

En 2004, le baromètre de la sécurité routière a été créé afin de fournir rapidement les tendances en matière d'accidents de la route. Cette stratégie semble porter ses fruits.

La priorité en matière d'enregistrement est d'améliorer la base de données principale des accidents de la route, à savoir celle qui se base sur les enregistrements de la police.

Une fois cette base de données rendue complètement opérationnelle, nous pourrions chercher dans quelle mesure la compléter via d'autres sources d'informations, notamment celles

We wensen dat u ons, zoals beloofd, de jongste geverifieerde, betrouwbare en geanalyseerde gegevens zou bezorgen die voor de laatste vijf jaar beschikbaar zijn over het aantal verkeersongevallen, het aantal ongevallen met doden en gewonden, de gegevens betreffende het politietoedren op het stuk van de verkeersveiligheid, meer bepaald de gegevens betreffende de overtredingen en betreffende de boetes en de minnelijke schikkingen, alsook een vergelijking met de gegevens met betrekking tot de periode vóór de hervorming van 2005.

04.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): De door de dagbladers gepubliceerde cijfers moeten gerelativeerd worden. Ze berusten op een vergelijking van de gegevens van twee ziekenhuizen en de gegevens van de politie voor de jaren 2000-2003. Na de politiehervorming werd het registratiesysteem echter gewijzigd.

Het is echter wel degelijk zo dat niet alle verkeersslachtoffers geregistreerd worden. Met name de zwakke weggebruikers verschijnen niet altijd in de statistieken. Dat komt in de eerste plaats doordat de gegevens met betrekking tot verkeersongevallen gebaseerd zijn op de registratie door de politie. Als de politie evenwel niet opgeroepen wordt bij een ongeval, kan ze het ongeval ook niet registreren. Dat probleem in verband met de onvolledige registratie is al langer bekend. In de wetenschappelijke studies wordt daar ook zo veel mogelijk rekening mee gehouden.

Net omdat we weten dat dat probleem bestaat, besteden we bovendien in al onze acties bijzondere aandacht aan de zwakke weggebruiker.

Het is voor ons erg belangrijk dat we over betrouwbare, volledige en snel bruikbare gegevens kunnen beschikken om het beleid uit te stippelen.

In 2004 werd de verkeersveiligheidsbarometer in het leven geroepen. Bedoeling was om snel tendensen te onderkennen inzake verkeersongevallen. Die strategie werpt nu kennelijk vrucht af.

Wat de gegevensregistratie betreft, komt het erop aan verbeteringen aan te brengen aan de belangrijkste databank inzake verkeersongevallen, namelijk de databank die gebaseerd is op de registratiegegevens van de politie.

Eens die databank volledig operationeel is, zullen we kunnen nagaan hoe ze met andere informatiebronnen, bijvoorbeeld van de ziekenhuizen of de verzekeringssector, kan worden

des hôpitaux ou des assurances, qui devraient dès lors également être fiables et complètes.

En préparation aux seconds états généraux de la sécurité routière, un groupe de travail proposera des recommandations.

En ce qui concerne votre seconde question, je vous renvoie à ma première réponse.

Concernant votre troisième question, un chiffre global n'existe pas, puisque seuls les accidents avec blessés font l'objet d'un enregistrement par la police.

Pour les accidents corporels, le chiffre global s'élevait en 2001 à 47 444, en 2002, à 47 619, en 2003, à 50 478, en 2004 à 48 670 et en 2005 à 49 286.

Une analyse plus détaillée sera possible lorsque le SPF Économie fournira les bases de données détaillées définitives.

Un outil statistique relatif à l'activité policière est prévu pour 2007 au plus tôt.

Les données relatives aux amendes et transactions avant et après la réforme de 2005 relèvent du SPF Justice.

L'incident est clos.

05 Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la gratuité totale et le stationnement illimité pour les personnes détentrices d'une carte de stationnement pour personnes handicapées" (n° 11990)

05.01 Melchior Wathelet (cdH) : L'intérêt général justifierait que les personnes détentrices d'une carte de handicapé bénéficient du stationnement gratuit, ce qui n'est pas le cas dans trente communes.

Etes-vous au courant de ce problème ?

Envisagez-vous une initiative réglementaire accordant la gratuité de stationnement ?

05.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Je suis au courant de cette situation, qui est réglée par le Code de la route et les circulaires ministérielles du 3 avril 2001 et du 25 avril 2003. L'article 27.4.2 prévoit que le disque de stationnement peut être remplacé par la carte spéciale, qui permet un

aangevuld. Daartoe zouden die gegevens eveneens betrouwbaar en volledig moeten zijn.

In de aanloop naar de tweede Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, zal een werkgroep aanbevelingen formuleren.

Wat uw tweede vraag betreft, verwijst ik naar mijn eerste antwoord.

Wat uw derde vraag betreft, bestaat er geen globaal cijfer, omdat enkel de ongevallen met gewonden door de politie worden geregistreerd.

De globale cijfers voor de letselongevallen zien er als volgt uit: in 2001 waren er 47.444, in 2002 47.619, in 2003 50.478, in 2004 48.670 en in 2005 49.286.

Een meer gedetailleerde analyse wordt mogelijk wanneer de FOD Economie de definitieve nauwkeurige databanken zal verstrekken.

Ten vroegste tegen 2007 zullen we beschikken over een statistisch instrument dat de activiteit van de politiediensten kan meten.

De gegevens met betrekking tot de boetes en de minnelijke schikkingen voor en na de hervorming van 2005 behoren tot de bevoegdheid van de FOD Justitie.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "gratis en onbepaald parkeren voor personen die over een parkeerkaart voor personen met een handicap beschikken" (nr. 11990)

05.01 Melchior Wathelet (cdH): Ter wille van het algemeen belang zouden houders van een parkeerkaart voor personen met een handicap gratis moeten kunnen parkeren. In dertig gemeenten is dat echter niet het geval.

Bent u op de hoogte van dat probleem?

Zal u een regelgevend initiatief nemen teneinde de betrokkenen overal gratis te laten parkeren?

05.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Ik ben van die toestand op de hoogte. Die aangelegenheid wordt geregeld in het verkeersreglement en met de ministeriële rondzendbrieven van 3 april 2001 en van 25 april 2003. Artikel 27.4.2 bepaalt dat de parkeerschijf door de speciale parkeerkaart kan

stationnement illimité.

La circulaire du 3 avril 2001 donne la possibilité aux communes d'accorder la gratuité du stationnement.

Une initiative réglementaire ne me paraît pas opportune dans cette matière qui relève des communes.

05.03 Melchior Wathelet (cdH) : Il y a le respect de l'autonomie communale, mais il y a aussi le respect des personnes handicapées. Une intervention est possible, puisqu'elle existe déjà via les circulaires ministérielles. Mais lorsqu'il s'agit d'horodateurs, vous choisissez de ne pas poser de geste de respect envers les personnes handicapées.

05.04 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Il existe un nouveau règlement relatif au stationnement dans les communes, qui donne encore plus d'autonomie à celles-ci en la matière. Je fais confiance aux nouveaux élus.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 15 h 08.

worden vervangen, waarmee onbeperkt kan worden geparkeerd.

De rondzendbrief van 3 april 2001 geeft de gemeenten de mogelijkheid gratis parkeren toe te staan.

Het lijkt me niet passend regelgevend op te treden in deze aangelegenheid, die tot de gemeentelijke bevoegdheid behoort.

05.03 Melchior Wathelet (cdH): De gemeentelijke autonomie moet gerespecteerd worden, maar we moeten ook respect hebben voor personen met een handicap. Er kan wel degelijk een maatregel getroffen worden, want dit gebeurde al eerder bij ministeriële omzendbrief. Maar wat parkeerautomaten betreft, acht u het kennelijk niet wenselijk respect te tonen jegens personen met een handicap.

05.04 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Er bestaat een nieuw reglement betreffende het parkeren in de gemeenten, waarbij de gemeenten nog meer autonomie verleend wordt op dat vlak. Ik heb alle vertrouwen in de nieuwe verkozenen.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.08 uur.