



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

09-05-2005

Après-midi

maandag

09-05-2005

Namiddag

cdH	centre démocrate Humaniste
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
ECOLO	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
FN	Front National
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti socialiste
sp.a-spirit	Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht
Vlaams Belang	Vlaams Belang
VLD	Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 51 0000/000	Document parlementaire de la 51 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 51 0000/000	Parlementair stuk van de 51 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)	CRIV	voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN	séance plénière	PLEN	plenum
COM	réunion de commission	COM	commissievergadering
MOT	motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes :	Bestellingen :
Place de la Nation 2	Natieplein 2
1008 Bruxelles	1008 Brussel
Tél. : 02/ 549 81 60	Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be	www.deKamer.be
e-mail : publications@laChambre.be	e-mail : publicaties@deKamer.be

SOMMAIRE

Question de M. Roel Deseyn à la ministre de l'Emploi sur "les plaintes relatives aux lignes payantes" (n° 6691)

Orateurs: **Roel Deseyn, Freya Van den Bossche**, ministre de l'Emploi

Question de M. Roel Deseyn à la ministre de l'Emploi sur "l'identification d'utilisateurs de lignes d'assistance" (n° 6820)

Orateurs: **Roel Deseyn, Freya Van den Bossche**, ministre de l'Emploi

Question de M. Roel Deseyn à la ministre de l'Emploi et au ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "l'instauration d'une alarme en cas d'appels excessifs vers des lignes payantes" (n° 6833)

Orateurs: **Roel Deseyn, Freya Van den Bossche**, ministre de l'Emploi

Question de M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur "les tarifs transfrontaliers de la SNCB vers les villes voisines" (n° 6531)

Orateurs: **Joseph Arens, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Questions jointes de

- M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur "les cours préparatoires à l'examen en vue de l'obtention du permis théorique" (n° 6534)

- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "les résultats officiels de l'examen pratique de conduite en fonction de la filière suivie" (n° 6730)

- Mme Colette Burgeon au ministre de la Mobilité sur "les pourcentages de réussite au permis de conduire" (n° 6739)

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

Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "le communiqué de presse du groupe d'action Bruxelles Air Libre" (n° 6693)

Orateurs: **Simonne Creyf, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Interpellation de Mme Frieda Van Themsche au ministre de la Mobilité sur "les mesures qui pourraient être prises en vue de réduire le nombre de délits de fuite" (n° 596)

Orateurs: **Frieda Van Themsche, Renaat**

INHOUD

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Werk over "de klachten over de betaallijnen" (nr. 6691)

Sprekers: **Roel Deseyn, Freya Van den Bossche**, minister van Werk

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Werk over "het identificeren van bellers die gebruik maken van hulplijnen" (nr. 6820)

Sprekers: **Roel Deseyn, Freya Van den Bossche**, minister van Werk

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Werk en aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "het invoeren van een alarm bij excessief bellen naar betaallijnen" (nr. 6833)

Sprekers: **Roel Deseyn, Freya Van den Bossche**, minister van Werk

Vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit over "de NMBS-tarieven voor ritten naar steden die net buiten de landsgrenzen liggen" (nr. 6531)

Sprekers: **Joseph Arens, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van

- de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit over "de cursussen ter voorbereiding op het theoretisch rijexamen" (nr. 6534)

- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de officiële resultaten van het praktisch rijexamen naargelang van de gekozen methode" (nr. 6730)

- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Mobiliteit over "de slaagpercentages voor het rijexamen" (nr. 6739)

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

Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "de persmededeling van de actiegroep Bruxelles Air Libre" (nr. 6693)

Sprekers: **Simonne Creyf, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Interpellatie van mevrouw Frieda Van Themsche tot de minister van Mobiliteit over "de mogelijke maatregelen om het aantal vluchtmisdrijven in te perken" (nr. 596)

Sprekers: **Frieda Van Themsche, Renaat**

Landuyt, ministre de la Mobilité**Landuyt, minister van Mobiliteit**

Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "son souhait de supprimer la tolérance technique appliquée lors des contrôles radars" (n° 6811)	14	Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "zijn wens om de bij radarcontroles toegepaste technische tolerantie af te schaffen" (nr. 6811)	14
<i>Orateurs:</i> Melchior Wathelet , président du groupe cdH, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Melchior Wathelet , voorzitter van de cdH-fractie, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les statistiques d'accidents en Belgique et aux Pays-Bas" (n° 6815)	15	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de ongevalstatistieken in België en Nederland" (nr. 6815)	15
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh , Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh , Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de Mme Katrien Schryvers au ministre de la Mobilité sur "la règle des 2/3 pour les autocars et les autobus" (n° 6823)	17	Vraag van mevrouw Katrien Schryvers aan de minister van Mobiliteit over "de 2/3e regel voor autocars en autobussen" (nr. 6823)	17
<i>Orateurs:</i> Katrien Schryvers , Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Katrien Schryvers , Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	17	Samengevoegde vragen van	17
- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "les normes de vent à l'aéroport de Bruxelles-National: détermination et prise de mesures de vent" (n° 6850)	17	- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de windnormen op de luchthaven Brussel-Nationaal: classificatie en metingen" (nr. 6850)	17
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les diverses modifications apportées au plan de dispersion" (n° 6852)	18	- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de diverse wijzigingen aan het spreidingsplan" (nr. 6852)	18
- M. Eric Libert au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation de la piste 02 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 6853)	18	- de heer Eric Libert aan de minister van Mobiliteit over "het gebruik van baan 02 op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 6853)	18
<i>Orateurs:</i> Melchior Wathelet , président du groupe cdH, Bart Laeremans , Eric Libert , Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Melchior Wathelet , voorzitter van de cdH-fractie, Bart Laeremans , Eric Libert , Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	

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

du

LUNDI 09 MAI 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 09 MEI 2005

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14h.22 sous la présidence de M. Joseph Arens.

01 Question de M. Roel Deseyn à la ministre de l'Emploi sur "les plaintes relatives aux lignes payantes" (n° 6691)

01.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Le nombre de plaintes dont a été saisi le service de médiation des télécommunications concernant des factures inexactes a doublé au cours des deux premiers mois de 2005. Les plaintes concernent principalement les *dialers* qui dévient des liaisons Internet vers des liaisons correspondant à un numéro onéreux.

Que pense le ministre de l'affirmation du service de médiation selon laquelle le code de bonne conduite serait inopérant? Une concertation a-t-elle eu lieu?

Quelles sanctions peuvent-elles être prises? Le ministre va-t-il les alourdir? Comment le code de conduite s'applique-t-il sur l'Internet en l'absence d'un message vocal préalable? Quelles obligations doivent respecter les fournisseurs de services?

Comment s'opère le contrôle lorsque le fournisseur de services opère depuis l'étranger? Quel pourcentage des fournisseurs de service ne sont pas contrôlés pour ce motif?

01.02 **Freya Van den Bossche**, ministre (*en néerlandais*): La direction générale Contrôle et Médiation du SPF Economie n'a été saisie que de plaintes relatives aux services fournis par de petits opérateurs. A la mi-décembre 2004, ces derniers ont également été amenés à signer le code de conduite, ce qui signifie qu'ils doivent eux-mêmes

De vergadering wordt geopend om 14.22 uur door de heer Joseph Arens.

01 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Werk over "de klachten over de betaallijnen" (nr. 6691)

01.01 **Roel Deseyn** (CD&V): De ombudsdienst Telecommunicatie heeft tijdens de eerste twee maanden van 2005 een verdubbeling van het aantal klachten inzake onrechtmatige facturen ontvangen. Er zijn vooral klachten over *dialers*, die een lopende internetverbinding afleiden naar een verbinding met een duur nummer.

Wat vindt de minister van de bewering van de ombudsdienst dat de gedragscode niet efficiënt is? Vond er overleg plaats?

Welke sancties zijn er mogelijk? Zal de minister deze verzwaren? Hoe wordt de gedragscode toegepast op het internet indien er geen voorafgaandelijk gesproken boodschap wordt verstrekt? Welke verplichtingen moeten aanbieders in acht nemen?

Hoe verloopt de controle indien de dienst aanbieder vanuit het buitenland handelt? Hoeveel procent van de dienst aanbieder wordt om die reden niet gecontroleerd?

01.02 Minister **Freya Van den Bossche** (*Nederlands*): De algemene directie Controle en Bemiddeling van de FOD Economie heeft enkel klachten ontvangen over diensten die worden verstrekt door kleine operatoren. Midden december 2004 moesten ook zij de gedragscode ondertekenen. Dit betekent dat zijzelf een

proposer une procédure pour le traitement des plaintes de première ligne. En principe, ils peuvent être sanctionnés pour les infractions commises avant la signature du code.

Les plaintes relatives à la déviation de connexions par modem ont trait pour 78 % aux numéros Infokiosque de MCI et pour 19 % à des numéros de Colt Telecom.

Depuis l'élaboration du code de bonne conduite, les clients dupés sont remboursés si leur plainte s'avère fondée. Tous les opérateurs ne sont pas conscients de la gravité de la situation et des tâches qui leur incombent dans le cadre du traitement en première ligne des plaintes. L'instauration d'une commission d'éthique sera importante.

Le code de bonne conduite dispose qu'en cas d'infraction, les opérateurs remboursent eux-mêmes les personnes dupées. Lorsque les infractions sont fréquentes, les opérateurs s'engagent à retirer son numéro au fournisseur de services. Un procès-verbal peut aussi être dressé sur la base de la loi sur les pratiques commerciales, avec amende administrative à la clé.

J'élaborerai avec le service de médiation un code d'éthique tendant à limiter ces excès. Il doit être possible de rayer un service dans les 30 jours et le lancement ultérieur de ce genre de services doit faire l'objet d'une interdiction.

L'utilisateur qui paie plus de 1,20 euros la minute doit être informé des tarifs avant que la connexion soit établie, par exemple par le biais d'une fenêtre *pop-up*. Le numéro doit également apparaître clairement et pouvoir être refusé sans frais. Il ne faut plus que le client puisse être dévié vers une ligne à l'autre bout du monde. La connexion doit être interrompue dès que l'utilisateur quitte le site. Enfin, le prestataire de services ne peut modifier incessamment le numéro par le biais duquel l'utilisateur a accès à l'Internet.

Une protection raisonnable est ainsi offerte et les victimes peuvent faire valoir leurs droits. Mais le code d'éthique devra encore être précisé à cet effet.

Les prestataires de services établis à l'étranger ne peuvent proposer leurs services dans notre pays que s'ils disposent d'un numéro du plan belge de numérotation, loué auprès d'un des opérateurs

procedure moeten aanbieden om eerstelijnsklachten te behandelen. In principe kunnen zij gestraft worden voor overtredingen die begaan werden voor het ondertekenen van de code.

Klachten inzake het omleiden van modemverbindingen hebben voor 78 procent betrekking op de Infokiosk-nummers van MCI en voor 19 procent op nummers van Colt Telecom.

Sinds de gedragscode werd opgesteld worden gedupeerde klanten terugbetaald indien hun klacht terecht is. Niet alle operatoren zijn zich bewust van de ernst van de situatie en van hun taken inzake de correcte behandeling van eerstelijnsklachten. De oprichting van een ethische commissie zal belangrijk zijn.

De gedragscode bepaalt dat de operatoren zelf bij overtreding de gedupeerden terugbetalen. Bij veelvuldige overtreding beloven de operatoren het nummer van de dienstverlener in te trekken. Op basis van de wet op de handelspraktijken kan er ook een proces-verbaal worden opgesteld, waaruit een administratieve boete kan voortvloeien.

Ik zal samen met de ombudsdienst een ethische code uitwerken om deze uitwassen te beperken. Het moet mogelijk zijn om binnen 30 dagen een dienst te schrappen en er moet een verbod komen om dergelijke diensten nog op te starten.

De gebruiker die meer dan 1,20 euro per minuut moet betalen, moet over de tarieven worden ingelicht voordat de verbinding wordt gemaakt, bijvoorbeeld door middel van een pop-up-venster. Ook het nummer moet duidelijk zijn en kosteloos kunnen worden geweigerd. De klant omleiden naar een lijn aan de andere kant van de wereld mag niet meer. De lijn moet onmiddellijk worden verbroken bij het verlaten van de site. Ten slotte mag de dienstverlener het nummer waarmee de gebruiker toegang tot het internet krijgt, niet permanent wijzigen.

Dit biedt een redelijke mate van bescherming en gedupeerden kunnen verwijzen naar hun rechten, maar daarvoor zal de ethische code nog verder moeten worden uitgewerkt.

Dienstenaanbieders die gevestigd zijn in het buitenland kunnen pas in ons land diensten aanbieden als zij een telefoonnummer van het Belgisch nummerplan hebben, dat gehuurd wordt bij een van de Belgische operatoren, die hen op de

belges qui doit les informer du code de conduite. Nous contrôlons alors aussi l'opérateur belge.

01.03 Roel Deseyn (CD&V): La ministre déclare qu'aucune plainte n'a été déposée auprès du SPF Economie mais des plaintes sont bien évidemment adressées au médiateur. Les titulaires à l'origine des problèmes auraient été clairement identifiés et les petits prestataires de services ont également signé le code de conduite; j'en déduis qu'ils peuvent être sanctionnés plus adéquatement.

Le code de conduite est-il soumis à tous les nouveaux acteurs du marché ? Nous espérons qu'il pourra être interdit aux contrevenants d'encore proposer des services à l'avenir mais cette disposition ne figure pas dans le code de conduite actuel. Un texte clair et précis peut-il être rédigé en ce qui concerne le code de conduite et le code d'éthique ?

Dans quelle mesure l'opérateur peut-il exiger du prestataire de services le remboursement au consommateur ? Ces coûts sont-ils actuellement à charge de l'opérateur ?

01.04 Freya Van den Bossche, ministre (*en néerlandais*): J'ai voulu dire qu'aucune plainte n'avait été enregistrée concernant les grands opérateurs que sont Belgacom et Telenet. Le médiateur n'a pas davantage reçu de plainte.

L'opérateur peut entièrement se retourner contre celui à qui il a loué le numéro. Le code d'éthique repose sur le code de conduite mais comble certaines lacunes. L'opérateur belge doit d'abord payer le consommateur et ensuite veiller à récupérer son argent.

L'incident est clos.

02 Question de M. Roel Deseyn à la ministre de l'Emploi sur "l'identification d'utilisateurs de lignes d'assistance" (n° 6820)

02.01 Roel Deseyn (CD&V): Selon des informations parues dans la presse, les personnes qui appellent en urgence d'autres numéros que celui de la police pourront prochainement être identifiées elles-aussi. Un arrêté royal offrant cette possibilité aux organisateurs de certaines lignes d'urgence serait en préparation.

L'avis de la Commission de la protection de la vie privée a-t-il été recueilli ? Quand un arrêté royal sera-t-il publié ? Comment la protection de la vie

hoogte moet brengen van de gedragscode. Wij controleren dan ook de Belgische operator.

01.03 Roel Deseyn (CD&V): De minister zegt dat er geen klachten werden ingediend bij de FOD Economie, maar natuurlijk gebeurt dat wel via de ombudsman. De titularissen die voor die problemen zorgden zouden duidelijk zijn geïdentificeerd en de kleinere dienstenaanbieders hebben ook de gedragscode ondertekend, dus ik neem aan dat ze beter gestraft kunnen worden.

Wordt de gedragscode aan alle nieuwe spelers op de markt voorgelegd? Wij hopen dat overtreders een verbod kunnen krijgen om nog diensten aan te bieden, maar dat staat niet in de huidige gedragscode. Kan er één duidelijke tekst komen over de gedragscode en de ethische code?

In welke mate kan de operator de terugbetaling aan de consument van de dienstenaanbieder eisen? Draagt de operator nu die kosten?

01.04 Minister Freya Van den Bossche (*Nederlands*): Ik bedoelde dat er geen klachten zijn binnengekomen over de grote operatoren, Belgacom en Telenet. Ook bij de ombudsman zijn geen klachten binnengekomen.

De operator kan alles verhalen op degene aan wie hij het nummer heeft verhuurd. De ethische code is gebaseerd op de gedragscode, maar vult leemtes aan. De Belgische operator moet eerst de consument betalen en dan zorgen dat hij het geld recupereert.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Werk over "het identificeren van bellers die gebruik maken van hulplijnen" (nr. 6820)

02.01 Roel Deseyn (CD&V): Volgens persberichten zullen personen die een noodoproep doen naar andere nummers dan die van de politie binnenkort ook geïdentificeerd kunnen worden. Om organisatoren van bepaalde hulplijnen die mogelijkheid te geven, zou een KB op komst zijn.

Werd er advies gevraagd aan de Privacycommissie? Wanneer kunnen we het KB verwachten? Hoe zal daarin de persoonlijke

privée des appelants sera-t-elle garantie dans le cadre de cet arrêté ? Y a-t-il eu des réactions négatives à la proposition ?

Il est question de rendre obligatoire la possibilité d'appeler des numéros d'urgence sans disposer d'un crédit d'appel. Pour quels numéros est-ce actuellement déjà le cas ? Cette possibilité ne sera-t-elle offerte que pour les lignes d'urgence, assortie d'un numéro abrégé ?

L'appel depuis un téléphone mobile sera-t-il identifié sur la base de l'identité ou de la localisation ? M. Dewael a dit que les services d'urgence perdent du temps parce qu'ils sont dans l'impossibilité de localiser le lieu d'où appelle le correspondant.

02.02 Freya Van den Bossche, ministre (*en néerlandais*): La Commission de la protection de la vie privée a rendu un avis à propos du projet d'arrêté royal sous la précédente législature. Le 9 mars 2005, nous avons demandé un avis à propos d'un nouvel arrêté royal tendant à l'instauration d'un protocole entre les services d'urgence et la commission sur les possibilités d'identification de la ligne appelante.

Toutefois, ce nouvel avis n'était guère rassurant. Dès lors, nous déterminerons dans une première phase quels services d'aide urgente peuvent être appelés gratuitement. L'arrêté royal précise par ailleurs quelles obligations s'appliquent à quelles technologies. Il a été approuvé en Conseil des ministres le 29 avril dernier et transmis pour avis au Conseil d'Etat. Dans une seconde phase, l'identification de la ligne appelante sera réglée. Télé-Accueil déplore que la réglementation relative à l'identification ait été reportée.

Personnellement, j'estime également que cette identification est importante pour lutter contre le harcèlement téléphonique, bien que la Commission de la protection de la vie privée ait exprimé des doutes à ce sujet.

Voici la liste des services concernés : les services d'aide médicale urgente, les services incendie, les services de police, la protection civile, le Centre anti-poison, le Centre de prévention du suicide, Télé-Accueil, le service Ecoute-Enfants et le Centre européen pour les enfants disparus et sexuellement exploités. Ils sont tous gratuits et aucun crédit d'appel n'est donc nécessaire. Seul le service d'urgence pour la prévention du suicide dispose, outre d'un numéro gratuit, d'un numéro géographique.

levenssfeer van de bellers worden gerespecteerd? Zijn er negatieve reacties op het voorstel?

De mogelijkheid om noodnummers te bellen zonder te beschikken over belkrediet, zou worden verplicht. Voor welke nummers geldt dit nu al? Zal dit enkel mogelijk zijn voor noodlijnen met een verkort nummer?

Zal een mobiele beller geïdentificeerd worden op naam of op locatie? Minister Dewael heeft gezegd dat de hulpdiensten tijd verliezen, omdat ze de locatie van de beller niet te weten kunnen komen.

02.02 Minister Freya Van den Bossche (*Nederlands*): Over het ontwerp van KB is tijdens de vorige regeerperiode een advies verstrekt door de commissie voor de Bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Op 9 maart 2005 vroegen wij een advies over een nieuw KB, dat een protocol tussen de nooddiensten en de commissie over de mogelijke identificatie van de oproepende lijn zou invoeren.

Het nieuwe advies was echter niet geruststellend. Daarom zal in een eerste fase enkel worden bepaald welke nooddiensten gratis kunnen worden opgeroepen. Het KB bepaalt verder welke verplichtingen gelden voor welke technologieën. Dit werd goedgekeurd door de ministerraad van 29 april en er werd advies gevraagd aan de Raad van State. In een tweede fase wordt de identificatie van de oproepende lijn geregeld. Tele-Onthaal vindt het jammer dat de regeling voor de identificatie wordt uitgesteld.

Ik vind de identificatie zelf ook belangrijk als middel tegen pestoproepen, hoewel de commissie voor de Bescherming van de persoonlijke levenssfeer hierover twijfels heeft geuit.

De betrokken diensten zijn de medische spoeddienst, de brandweerdienst, de politiedienst, de civiele bescherming, het Antigifcentrum, het Centrum ter Preventie van Zelfmoord, Tele-Onthaal, de Kindertelefoon en het Europees Centrum voor vermiste en seksueel uitgebuite kinderen. Zij zijn allemaal gratis en er is dus geen belkrediet nodig. Alleen de nooddienst zelfmoordpreventie heeft naast een gratis nummer nog altijd een geografisch nummer.

02.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Je doute qu'il soit possible d'appeler un numéro d'urgence sans disposer de crédit d'appel. La liste fournie par la ministre est très vaste.

La communication de la ministre dans la presse a essentiellement trait à la deuxième phase, qui a été reportée. J'espère que ce report permettra d'affiner la réglementation.

L'incident est clos.

03 **Question de M. Roel Deseyn à la ministre de l'Emploi et au ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "l'instauration d'une alarme en cas d'appels excessifs vers des lignes payantes" (n° 6833)**

03.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Un travailleur a utilisé un GSM appartenant à son employeur pour appeler une ligne payante, dont coût plusieurs millions d'euros.

L'article 7 du code de conduite en matière de télécommunications dispose que tout service 077 ou infokiosque doit être coupé automatiquement au bout de trente minutes. Sur la base de quelles dispositions un employeur peut-il récupérer son argent lorsque cette disposition n'a pas été respectée ? Comment sanctionne-t-on l'opérateur ? Comment protège-t-on le consommateur ?

En cas d'appels de lignes payantes fréquents mais d'une durée toujours inférieure à trente minutes, la coupure automatique n'intervient pas, bien que la facture totale des appels soit très élevée.

Peut-on contraindre les sociétés de téléphonie à informer l'employeur et le travailleur lorsque sont en jeu des montants excessifs ? Dans ce cas spécifique, l'envoi des décomptes a pris des mois.

Présidence: M. Jan Mortelmans.

03.02 **Freya Van den Bossche**, ministre (*en néerlandais*): Dans de nombreux cas, les coûts élevés sont dus à une erreur de facturation, ce qui ne veut pas dire que le problème esquissé par M. Deseyn ne soit pas réel.

Sur la base du code de conduite accepté sur une base volontaire, l'utilisateur de services infokiosque peut informer l'opérateur qui facture les services. La plainte arrive donc chez l'opérateur qui fournit le

02.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Ik betwijfel of men zonder belkrediet naar een gratis nummer kan bellen. De lijst die de minister heeft opgesomd is vrij uitgebreid.

De communicatie van de minister in de pers heeft vooral betrekking op de tweede fase, die werd uitgesteld. Ik hoop dat dit uitstel kansen zal bieden om de regeling te verfijnen.

Het incident is gesloten.

03 **Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Werk en aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "het invoeren van een alarm bij excessief bellen naar betaallijnen" (nr. 6833)**

03.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Een werknemer heeft voor miljoenen euro's naar een betaallijn gebeld met een gsm van zijn werkgever.

Artikel 7 van de telecomgedragscode bepaalt dat elke 077- of infokioskdienst automatisch dient te worden afgesloten na dertig minuten. Op basis van welke bepalingen kan een werkgever zijn geld terugvorderen, indien dit artikel niet werd gerespecteerd? Welke procedure wordt er in dit geval gevolgd? Hoe wordt de operator aangepakt? Hoe wordt de consument beschermd?

Indien er heel veel naar betaallijnen wordt gebeld, maar telkens minder dan dertig minuten, telt de automatische uitschakeling niet, maar er wordt wel een groot totaalbedrag bijeengegeld.

Kunnen de telefoonmaatschappijen verplicht worden de werkgever en de werknemer in te lichten bij excessieve bedragen? In dit specifieke geval duurde het maanden voordat er een afrekening kwam.

Voorzitter: de heer Jan Mortelmans.

03.02 **Minister Freya Van den Bossche** (*Nederlands*): In veel gevallen zijn de hoge kosten te wijten aan een fout in de facturatie, wat niet betekent dat het probleem dat de heer Deseyn schetst, niet bestaat.

Op basis van de bestaande vrijwillige code kan de gebruiker van infokioskdiensten de facturerende operator inlichten, waardoor de klacht terechtkomt

numéro et chez le prestataire du service à la clientèle. Lorsqu'il s'avère que le code n'a pas été respecté, l'utilisateur doit être remboursé et le service doit être suspendu.

Le règlement de travail définit les règles auxquelles l'employé doit se tenir. L'utilisation abusive du téléphone à des fins privées peut mener au licenciement pour motifs impérieux. S'il peut prouver l'utilisation abusive, l'employeur peut exiger devant un tribunal que l'employé le rembourse. Cependant, les règles relatives à la protection de la vie privée doivent être respectées en toute circonstance. L'employeur ne peut donc pas vérifier la teneur des conversations. De plus, il reste responsable à l'égard de l'opérateur.

Lorsque des opérateurs soupçonnent la fraude ou l'utilisation abusive, ils avertissent le consommateur. Il est difficile de citer un montant fixe à ce sujet car chaque situation est différente. De plus, toutes les lignes payantes ne sont pas identiques : il y a les lignes roses, mais aussi les lignes payantes liées à des services professionnels. L'employeur peut bloquer l'accès aux lignes roses par le biais du blocage de numéros. La nouvelle loi sur la communication électronique permettra même de le faire gratuitement.

03.03 Roel Deseyn (CD&V): De même, la nouvelle loi et la facture détaillée seront également très utiles dans les cas où il s'agit d'une simple erreur de facturation.

A l'heure actuelle, les tarifs des lignes payantes ne sont absolument pas transparents. Il convient de remédier à cette situation.

L'incident est clos.

04 Question de M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur "les tarifs transfrontaliers de la SNCB vers les villes voisines" (n° 6531)

04.01 Joseph Arens (cdH) : De nombreux voyageurs effectuent chaque jour un aller-retour vers le Luxembourg pour se rendre à leur travail. Certes, des formules avantageuses existent pour les voyageurs transfrontaliers mais ces billets ne sont valables que pour un aller-retour le même jour. Il faut remarquer le caractère démesuré des tarifs pratiqués en trafic transfrontalier.

La SNCB s'est-elle conformée à la loi, qui prévoit une concertation avec les réseaux voisins afin

bij de operator die het nummer ter beschikking stelt en de klant-dienstverlener. Als blijkt dat de code niet is nageleefd, moet de gebruiker worden terugbetaald en wordt de dienst opgeschort.

De regels waaraan een werknemer zich moet houden, zijn vastgelegd in het arbeidsreglement. Excessief privé-belgedrag kan leiden tot ontslag om dwingende redenen. Als een werkgever excessief gebruik kan bewijzen, kan hij via de rechtbank een terugbetaling door de werknemer eisen. Wel moeten de regels van de privacy steeds worden gerespecteerd. Een werkgever mag dus de inhoud van de gesprekken niet nagaan. Voor de operator blijft ook de werkgever aansprakelijk.

Wanneer operatoren een vermoeden van fraude of excessief belgedrag hebben, waarschuwen zij de eindgebruiker. Daar een vast bedrag aan koppelen, is moeilijk omdat elke situatie anders is. Ook zijn niet alle betaallijnen dezelfde: er zijn de roze lijnen, maar er zijn ook betaallijnen voor zakelijke diensten. De roze lijnen kunnen door de werkgever worden afgesloten via nummerblokkering. Met de nieuwe wet op de elektronische communicatie zal dat zelfs gratis kunnen.

03.03 Roel Deseyn (CD&V): Ook voor die gevallen waar het slechts om een fout in de facturatie gaat, zal de nieuwe wet met de gedetailleerde factuur welkom zijn.

De tarieven van betaallijnen zijn momenteel alles behalve transparant. Daaraan moet worden gewerkt.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit over "de NMBS-tarieven voor ritten naar steden die net buiten de landsgrenzen liggen" (nr. 6531)

04.01 Joseph Arens (cdH): Elke dag maken heel wat reizigers om professionele redenen een rit heen en terug naar Luxemburg. Er bestaan wel een aantal voordeelformules voor verplaatsingen over de grens, maar die treinkaartjes zijn maar een dag geldig. De prijzen voor het grensoverschrijdend verkeer zijn te hoog.

Overlegde de NMBS met de maatschappijen uit de buurlanden om tot tariefafspraken te komen, zoals

d'aboutir à un accord de tarification ? Cette loi est-elle d'application pour tous les titres de transport en service intérieur, y compris les différents Pass ? Envisagez-vous d'assimiler les villes de Maastricht, Maubeuge, Weert, Valenciennes et Dunkerque à ces facilités ? Allez-vous répondre favorablement au Comité consultatif des usagers qui demande le rétablissement de la validité à deux mois pour tous les billets internationaux à destination, notamment, du Grand-Duché de Luxembourg ?

04.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en français*): En matière tarifaire, il existe des abonnements transfrontaliers Belgique-Luxembourg avec une substantielle réduction tarifaire pour les gares de la ligne 162 entre Marloie et Arlon et Luxembroug-Ville, pour les gares de la ligne 42 entre Trois-Ponts et Gouvy et Luxembourg-Ville et au départ des gares de Marbehan, Libramont, Jemelle et Marloie vers n'importe quelle gare luxembourgeoise.

Le contrat de gestion en cours de négociation prévoit un certain nombre de dessertes vers des villes d'Allemagne, de France, du Luxembourg et des Pays-Bas, qui doivent faire l'objet de négociations avec les sociétés ferroviaires concernées. De plus, il prévoit que la SNCB étudie la possibilité d'étendre l'offre sur une série de nouvelles dessertes. Le cas échéant, l'intervention financière de l'État serait adaptée.

04.03 Joseph Arens (cdH) : Les négociations avec les pays voisins avancent-elles bien ?

04.04 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): Une fois que le dossier 177 sera résolu, cela va aller vite.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur "les cours préparatoires à l'examen en vue de l'obtention du permis théorique" (n° 6534)
- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "les résultats officiels de l'examen pratique de conduite en fonction de la filière suivie" (n° 6730)
- Mme Colette Burgeon au ministre de la Mobilité sur "les pourcentages de réussite au permis de conduire" (n° 6739)

05.01 Joseph Arens (cdH) : Depuis le 1^{er} août

de wet voorschrijft? Geldt die wet voor alle soorten binnenlandse vervoerbewijzen, met inbegrip van de verschillende soorten "passes"? Bent u van plan de verplaatsingen naar steden als Maastricht, Maubeuge, Weert, Valenciennes en Duinkerke onder die voordelige regeling te laten vallen? Zal u ingaan op de vraag van het Raadgevend Comité van de gebruikers om de geldigheidsduur van alle internationale vervoerbewijzen met onder andere als bestemming het Groothertogdom Luxemburg opnieuw op twee maand te brengen?

04.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Wat de tarieven betreft, bestaan er abonnementen voor grensoverschrijdend reizigersverkeer tussen België en Luxemburg. De reizigers die op lijn 162 tussen Marloie, Aarlen en Luxemburg-stad op- en afstappen, genieten een belangrijke tariefvermindering die ook geldt voor de stations gelegen op lijn 42 tussen Trois-Ponts, Gouvy en Luxemburg-stad en voor de stations van Marbehan, Libramont, Jemelle en Marloie bij vertrek naar eender welk Luxemburgs station.

In het beheercontract dat in de steigers staat, zijn een aantal grensoverschrijdende verbindingen met steden in Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Nederland opgenomen. Uiteraard dient hierover met de betrokken spoorwegmaatschappijen te worden onderhandeld. Bovendien bepaalt het beheercontract dat de NMBS de opportuniteit van een aantal nieuwe verbindingen moet onderzoeken. Indien die verbindingen tot stand komen, zal de financiële bijdrage van de overheid herbekeken worden.

04.03 Joseph Arens (cdH): Schieten de onderhandelingen met onze buurlanden goed op?

04.04 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Wanneer dossier 177 is afgerond, zullen de resultaten niet lang op zich laten wachten.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit over "de cursussen ter voorbereiding op het theoretisch rijexamen" (nr. 6534)
- de heer Melchior Wathélet aan de minister van Mobiliteit over "de officiële resultaten van het praktisch rijexamen naargelang van de gekozen methode" (nr. 6730)
- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Mobiliteit over "de slaagpercentages voor het rijexamen" (nr. 6739)

05.01 Joseph Arens (cdH): Sinds 1 augustus

2004, l'obligation de suivre des cours dans une auto-école après avoir échoué deux fois à l'examen théorique n'existe plus et le nombre de passages à l'examen est illimité, ce qui a une influence dramatique sur la connaissance théorique du Code de la route. Le nombre de personnes suivant les cours théoriques dans une auto-école a baissé de 50 à 75%.

Le permis de conduire est un élément qui favorise l'obtention d'un emploi. Par ailleurs, il est important que les jeunes soient correctement instruits sur le Code de la route. Je suis partisan d'un enseignement de celui-ci à l'école.

Envisagez-vous de restaurer les cours préparatoires à l'examen théorique après deux échecs ? Envisagez-vous une solution face à la lourde somme à payer pour suivre les cours ? Que pensez-vous de l'idée d'intégrer des cours de sécurité routière préparant à l'examen théorique en fin de cycle des humanités ?

05.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Le taux de réussite aux examens théoriques, au cours des sept mois précédant le 1^{er} août 2004, est de 52,8%, sur un nombre de 66.420 personnes. Au cours des sept mois qui ont suivi, ce taux est de 48,6%, sur un nombre de 80.711 personnes. Avant le 1^{er} août 2004, 84,2 % réussissaient après deux essais ; après le 1^{er} août 2004, 82,1%.

Quant aux conclusions qu'on peut tirer de ces chiffres... Une évaluation nous permettra de nous faire une idée.

05.03 Joseph Arens (cdH): Dans ma commune, la formation commence dès la cinquième et la sixième primaire. Vu le nombre d'accidents, le ministre fédéral devrait organiser une concertation avec les ministres communautaires.

05.04 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): Je suis favorable à l'intégration de l'apprentissage du Code de la route dans l'enseignement, mais il faut aussi que les ministres communautaires soient d'accord.

05.05 Melchior Wathelet (cdH): Selon *Test-Achats*, on ne trouve nulle part de statistiques officielles de réussite à l'examen pratique du permis

2004 is men niet langer verplicht lessen te volgen bij een autorijschool als men twee keer gezakt is voor het theoretisch examen en kan men het examen afleggen zo vaak men wil. Dat heeft dramatische gevolgen voor de theoretische kennis van het verkeersreglement, zo blijkt. Het aantal mensen dat de lessen theorie volgt bij een autorijschool is met 50 à 70% gedaald.

Wie een rijbewijs heeft, vindt gemakkelijker werk. Daarnaast is het belangrijk dat jongeren op een correcte manier vertrouwd gemaakt worden met het verkeersreglement. Ik vind dat de kennis van het verkeersreglement in het lessenpakket van de scholen moet worden opgenomen.

Zal u de verplichte cursus ter voorbereiding van het theoretisch rijexamen voor wie twee keer zakt voor het examen weer invoeren? Heeft u een oplossing voor het probleem van de dure lessen? Wat vindt u van de suggestie om lessen verkeersveiligheid ter voorbereiding van het theoretisch examen op te nemen in de eindtermen voor de laatste graad van het middelbaar onderwijs?

05.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Voor de zeven maanden voorafgaand aan 1 augustus 2004 bedraagt het slaagpercentage voor het theoretisch examen 52,8 percent op een totaal van 66.420 deelnemers. In de loop van de zeven daaropvolgende maanden bedraagt dat percentage 48,6 percent op een totaal van 80.711 deelnemers. Vóór 1 augustus 2004 slaagden 84,2 percent na een tweede poging. Na 1 augustus 2004 bedroeg dit percentage 82,1 percent.

Ik weet niet of uit die cijfers meteen bepaalde conclusies moeten worden getrokken. We zullen ze eerst moeten evalueren, waarna we ons een duidelijker beeld van de toestand kunnen vormen.

05.03 Joseph Arens (cdH): In mijn gemeente begint de opleiding in het vijfde en het zesde leerjaar. Als ik denk aan het groot aantal ongevallen, lijkt het me geen overbodige luxe dat de minister met de gemeenschapsministers overleg pleegt.

05.04 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Ik ben er voorstander van om de kennis van het verkeersreglement in het lessenpakket van het onderwijs op te nemen, maar daartoe heb ik de toestemming van de gemeenschapsministers nodig.

05.05 Melchior Wathelet (cdH): Volgens *Test-Aankoop* zijn nergens officiële statistieken te vinden met een opsplitsing van de slaagcijfers voor het

de conduire ventilées en fonction de chacune des quatre filières possibles.

Quels sont ces pourcentages de réussite ? S'agit-il de réussites en première, deuxième ou troisième session ? Existe-t-il des statistiques relatives aux taux de réussite par école ? Si ce n'est pas le cas, de telles statistiques ne seraient-elles pas utiles pour mieux informer les candidats sur la qualité de l'enseignement ?

05.06 Colette Burgeon (PS): *Test-Achats* demande la transparence pour les statistiques de réussite par filière et pour la corrélation entre la filière suivie et le nombre d'accidents et d'infractions.

Les taux de réussite par filière sont assez voisins (entre 60 et 70 %). Selon *Test-Achats*, la filière libre ne montre donc pas de faiblesse par rapport aux trois autres, et il n'y a pas de raison de la remettre en cause sous la pression du lobby des auto-écoles. Il n'existe en revanche pas de statistiques de réussite en fonction des écoles. Confirmez-vous ces informations ?

Quelles mesures avez-vous prises pour assurer la transparence des chiffres de réussite par filière ?

Que pensez-vous de l'alternative proposée par le « Kristelijke Werknemersbeweging » et les Mutualités socialistes dans le cadre de la filière libre accompagnée ? Ne faudrait-il pas la renforcer ?

05.07 Renaat Landuyt, ministre (en français): Nous sommes en train de rassembler les chiffres, ce qui apportera une réponse positive au souhait de voir publier les statistiques de réussite ventilées par école. Ces données et les prix pratiqués assureront une meilleure information des candidats.

Par arrêté royal, j'ai réintroduit la possibilité d'aide par une organisation dans le cadre de la filière libre. Les chiffres montrent en effet qu'il n'y a pas de différence significative entre les autres filières et la filière libre, qui est davantage choisie. Le pourcentage de réussite en 2004 pour la filière libre est de 66,5 %, soit 30.247. Pour les écoles, en terrain privé, il est de 72 % et, sur la voie publique, de 68,3 %. Sur la voie publique, il est de 62,35 % pour la filière libre.

praktische rijexamen volgens de vier mogelijke opleidingsmethoden.

Kan u me die slaagcijfers bezorgen? Gaat het om kandidaten die de eerste, de tweede of pas de derde maal slaagden? Bestaan er statistieken van de slaagcijfers per school? Zo niet, zouden zo'n statistieken niet nuttig zijn om de kandidaten over de kwaliteit van het onderwijs te informeren?

05.06 Colette Burgeon (PS): *Test-Aankoop* vraagt dat er meer duidelijkheid zou komen inzake de slaagcijfers per opleidingsmethode en inzake de correlatie tussen de gevolgde methode en het aantal ongevallen en overtredingen.

De slaagkansen van de onderscheiden opleidingsmethodes liggen niet zo ver uit elkaar (tussen 60 en 70 procent). Volgens *Test-Aankoop* doet de vrije begeleiding het dus niet slechter dan de drie andere methodes en hoeft ze dus niet ter discussie te worden gesteld, waar de lobby van de rijsscholen op aanstuurt. Anderzijds zouden er geen slaagcijfers per school voorhanden zijn. Klopt die informatie?

Welke maatregelen heeft u genomen om tot duidelijke slaagcijfers per opleidingsmethode te komen? Wat denkt u over het door de Christelijke Werknemersbeweging en de Socialistische Ziektefondsen in het raam van de vrije begeleiding geformuleerde alternatief? Moet die formule niet meer kansen krijgen?

05.07 Minister Renaat Landuyt (Frans): Momenteel verzamelen we de cijfergegevens. Zodra we hierover beschikken, kunnen we ingaan op de wens om de slaagcijfers per school bekend te maken. Aan de hand van deze gegevens en de gevraagde prijzen zullen de kandidaten beter gewapend zijn om een keuze te maken.

Via een koninklijk besluit heb ik de verenigingen opnieuw de mogelijkheid geboden om in het kader van de vrije begeleiding bijstand te verlenen.

De cijfers bewijzen immers dat er geen significant onderscheid is tussen de vrije begeleiding en de andere formules. De vrije begeleiding kent bij de kandidaten het meeste succes. In 2004 bedroeg het slaagpercentage voor de vrije begeleiding 66,5 percent, of 30.247 geslaagden. Voor de rijsscholen bedroeg dit cijfer 72 percent voor de opleidingen op een privé-terrein en 68,3 percent voor het examen op de openbare weg. Voor het examen op de openbare weg slaagde 62,35 percent van de kandidaten die voor de vrije begeleiding hadden gekozen.

L'analyse rendra les autres chiffres lisibles.

De analyse zal ons toelaten de andere cijfers te interpreteren.

05.08 Melchior Wathelet (cdH): Ces chiffres comptent-ils un éventuel échec en première ou deuxième session dans le pourcentage d'échecs ?

05.08 Melchior Wathelet (cdH): Weerspiegelen de slaagpercentages ook het aantal kandidaten dat in voorkomend geval bij een eerste of tweede poging voor het examen gezakt is?

05.09 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): Il s'agit des premiers résultats.

05.09 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Het gaat hier om de eerste resultaten.

05.10 Colette Burgeon (PS): Dans quels délais pourrons-nous obtenir les chiffres complets ?

05.10 Colette Burgeon (PS): Wanneer kunnen we over de volledige cijfers beschikken?

05.11 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): La semaine prochaine, voire peut-être déjà mercredi prochain.

05.11 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Volgende week, of misschien zelfs al komende woensdag.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "le communiqué de presse du groupe d'action Bruxelles Air Libre" (n° 6693)

06 Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "de persmededeling van de actiegroep Bruxelles Air Libre" (nr. 6693)

06.01 Simonne Creyf (CD&V): Dans un communiqué de presse extrême, le groupe d'action Bruxelles Air Libre (BAL) a fait savoir qu'il dissuade, par le biais d'un programme d'action, de nouvelles entreprises d'atterrir à Zaventem. Selon BAL, seule la Flandre cueille les fruits de la présence de l'aéroport au niveau de l'emploi et de l'économie, tandis que la Région de Bruxelles-Capitale subit la plus grande part des nuisances. En outre, BAL a indiqué que le ministre refuse la concertation.

06.01 Simonne Creyf (CD&V): In een verregaande persmededeling schreef actiegroep Bruxelles Air Libre dat het nieuwe bedrijven via een actieprogramma ontraadt op Zaventem te landen. Volgens BAL plukt enkel Vlaanderen de vruchten inzake werkgelegenheid en economie en is de hinder grotendeels voor het Brussels Gewest. Bovendien gaf BAL aan dat de minister geen overleg wil.

Que pense le ministre des actions d'intimidation à l'égard de nouvelles entreprises ? Quelles initiatives le gouvernement peut-il prendre à et égard ? Dispose-t-il de moyens légaux ? Des mesures ont-elles déjà été prises ? Pourquoi le ministre ne s'est-il pas encore concerté avec BAL ? Des concertations ont-elles eu lieu avec d'autres groupes ? Le cas échéant, pourquoi ? Quelle est la plus-value de l'aéroport en matière d'emploi et d'économie pour respectivement la Région de Bruxelles-Capitale et la Flandre ? Quel est le pourcentage des vols au-dessus de la Région de Bruxelles-Capitale et au-dessus de la Flandre ?

Wat vindt de minister ervan dat nieuwe bedrijven afgeschrikt worden? Wat kan de regering doen? Heeft ze wettelijke middelen? Zijn er al stappen gezet? Waarom overlegde de minister nog niet met BAL? Was er overleg met andere groepen? Waarom wel of niet? Wat is de meerwaarde van de luchthaven inzake werkgelegenheid en economie voor respectievelijk het Brussels Gewest en Vlaanderen? Hoeveel procent van de vluchten overvliegt het Brussels Gewest en hoeveel procent Vlaanderen?

06.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Des lettres d'intimidation ont en effet été envoyées aux clients potentiels de l'aéroport. Le gouvernement a adressé un courrier directement à ces entreprises en soulignant qu'il n'y a pas de problème. BIAC devrait réagir vivement contre ces pratiques d'intimidation. Il s'agit d'une situation pénible contre laquelle l'aéroport peut employer

06.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Er werden inderdaad al brieven ter afschrikking verstuurd naar potentiële klanten van de luchthaven. De regering heeft de bedrijven intussen rechtstreeks aangeschreven om te beklemtonen dat er geen probleem is. BIAC zou alert moeten optreden tegen de afschrikpraktijken. Het is een pijnlijke toestand, waartegen de luchthaven alle

tous les moyens légaux.

Je ne me suis concerté avec personne parce que je souhaite rester aussi neutre que possible dans le cadre de l'affinement ou de la finalisation du plan de dispersion. Je reçois des informations du service de médiation et je renvoie à ce service, bien que j'aie parfois des doutes en ce qui concerne la neutralité de certains médiateurs.

La plus-value que Zaventem représente pour la Région de Bruxelles n'a jamais été calculée précisément. Je n'ai connaissance d'aucune étude scientifique en la matière mais il est évident qu'il existe un lien étroit entre les deux. Cent % des vols passent au-dessus de la Flandre puisque l'aéroport est situé en Flandre. Il est plus difficile de calculer le pourcentage de vols au-dessus de Bruxelles. Il ne peut l'être qu'en tenant compte de toutes les conditions de vent qui peuvent se présenter.

06.03 **Simonne Creyf** (CD&V): D'autres groupes que BAL ont-ils entrepris des actions ? Que fera BIAC ?

06.04 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): Je n'ai connaissance que d'une lettre de BAL à un client chinois. Il me semble logique que IBIAC procède à une mise en demeure mais j'ignore si c'est chose faite.

06.05 **Simonne Creyf** (CD&V): Il doit tout de même exister des chiffres sur la plus-value en matière d'emploi et de retombées économiques. Si ce n'est pas le cas, il est temps d'y veiller. Le ministre est très hésitant concernant le pourcentage de vols au-dessus de Bruxelles. Ne peut-il vraiment fournir de réponse ?

06.06 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): Je comprends la déception de Mme Creyff. Il existe des études mais elles sont trop vieilles pour pouvoir être utilisées. Il est très difficile d'établir la distinction entre emplois directs et indirects.

06.07 **Simonne Creyf** (CD&V): C'est donc à tort que des groupes d'action se fondent sur ces chiffres.

L'incident est clos.

07 Interpellation de Mme Frieda Van Themsche au ministre de la Mobilité sur "les mesures qui pourraient être prises en vue de réduire le nombre de délits de fuite" (n° 596)

rechtsmiddelen kan aanwenden.

Ik overlegde met niemand omdat ik zo neutraal mogelijk wil blijven bij de verfijning of afronding van het spreidingsplan. Ik ontvang informatie van en verwijs door naar de ombudsdienst, al twijfel ik soms aan de neutraliteit van bepaalde ombudsmannen.

De meerwaarde van Zaventem voor het Brussels Gewest werd nog nooit duidelijk berekend. Ik heb geen weet van economische studies terzake, maar het is evident dat er een sterke band is. Honderd procent van de vluchten overvliegt Vlaanderen, want de luchthaven ligt in Vlaanderen. Het percentage vluchten over Brussel valt moeilijker te berekenen. Dat kan pas als rekening is gehouden met alle mogelijke windsituaties.

06.03 **Simonne Creyf** (CD&V): Ondernamen nog andere groepen dan BAL actie? Wat zal BIAC doen?

06.04 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Ik heb enkel weet van één brief van BAL aan een nieuwe Chinese klant. Mij lijkt het logisch dat BIAC tot ingebrekestelling overgaat, maar ik weet niet of dat al is gebeurd.

06.05 **Simonne Creyf** (CD&V): Over de meerwaarde inzake werkgelegenheid en economie moeten er toch cijfers bestaan? Is dat niet het geval, dan wordt het tijd dat ze er komen. Inzake het percentage vluchten over Brussel is de minister zeer aarzelend. Kan hij echt geen antwoord geven?

06.06 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Ik begrijp de ontgoocheling van mevrouw Creyf. Er bestaan wel studies, maar die zijn te achterhaald om bruikbaar te zijn. Het onderscheid tussen directe en indirecte tewerkstelling valt zeer moeilijk te maken.

06.07 **Simonne Creyf** (CD&V): De actiegroepen die zich baseren op die gegevens, blijken dat dus ten onrechte te doen.

Het incident is gesloten.

07 Interpellatie van mevrouw Frieda Van Themsche tot de minister van Mobiliteit over "de mogelijke maatregelen om het aantal vluchtmisdrijven in te perken" (nr. 596)

07.01 Frieda Van Themsche (Vlaams Belang):

Des accidents survenus au cours des dernières semaines ont une nouvelle fois mis en évidence le problème des délits de fuite. M. Annemans et moi-même avons précédemment déjà demandé les chiffres en la matière. Selon la ministre Onkelinx, il est impossible de fournir un aperçu exact du nombre d'affaires non élucidées. Tant que l'auteur demeure inconnu, un accident n'est pas répertorié parmi les délits de fuite. L'ancien ministre de la Justice, M. Verwilghen, a précédemment indiqué que selon le Moniteur fédéral de sécurité, environ 2% de la population, soit 200.000 personnes, sont annuellement victimes d'un délit de fuite. Ces accidents n'occasionnent parfois que de légers dégâts matériels, mais ils se soldent parfois aussi par des décès ou des blessés. Les délits de fuite sont principalement le fait de l'ivresse, d'un défaut d'assurance, de l'indifférence et de réactions de panique.

En 2002, on a dénombré 670 délits de fuite élucidés dus à l'ébriété en Flandre, 730 en Wallonie et 115 dans la Région de Bruxelles-Capitale. En 2001, ces chiffres se sont respectivement élevés à 700, 616 et 112 et en 2002, à 657, 628 et 78. Les chiffres relatifs à 2003 sont encore incomplets. En matière de non-assurance, on a dénombré, en 2000, 191 délits de fuite élucidés en Flandre, 247 en Wallonie et 55 dans la Région de Bruxelles-Capitale. En 2001, on a dénombré respectivement 199, 258 et 54 cas et en 2002, 157, 202 et 41. Les Flamands sont pourtant plus nombreux que les Wallons. Il n'est nullement dans mon intention de stigmatiser les Wallons, mais il doit tout de même exister une explication.

Les conducteurs indifférents qui abandonnent leurs victimes commettent un acte criminel. Des chiffres exacts n'existent cependant pas à ce sujet, ni une étude du profil des auteurs d'un délit de fuite. Une voiture offre la liberté, mais il faut rester conscient du fait que celle-ci doit être partagée avec d'autres usagers de la route.

Pourquoi tous les usagers motorisés ne reçoivent-ils pas une formation dispensée par des instructeurs agréés ? Cet objectif n'est actuellement pas réalisable en raison du coût trop élevé de telles formations, qui s'explique d'une part par le taux de TVA élevé et d'autre part par les accises élevées sur le carburant utilisé. Outre les cours théoriques, une formation psychologique des conducteurs est également essentielle. Une politique préventive offrant une thérapie de rééducation à la conduite est indispensable.

Des conducteurs ivres prennent encore la route

07.01 Frieda Van Themsche (Vlaams Belang):

Ongevallen tijdens de voorbije weken brachten het probleem van de vluchtmisdrijven weer volop onder de aandacht. De heer Annemans en ikzelf vroegen hierover eerder al cijfers op. Volgens minister Onkelinx is het onmogelijk een exact beeld te geven van het aantal niet opgeloste zaken. Zolang de dader onbekend blijft, wordt een ongeval niet onder de noemer vluchtmisdrijf gebracht. Oud-minister van Justitie Verwilghen zei ooit dat uit de Federale Veiligheidsmonitor blijkt dat jaarlijks ongeveer 2 procent van de bevolking het slachtoffer wordt van een vluchtmisdrijf. Omgerekend zou het gaan om 200.000 mensen per jaar. Soms gaat het om ongevallen met lichte, materiële gevolgen, maar soms ook om ongevallen met doden of gewonden. De oorzaken van vluchtmisdrijf zijn vooral dronkenschap, onverzekerd rijden, onverschilligheid en paniekreacties.

In 2002 waren er 670 opgeloste vluchtmisdrijven met dronkenschap in Vlaanderen, 730 in Wallonië, en 115 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In 2001 bedroegen die cijfers respectievelijk 700, 616 en 112, in 2002 657, 628 en 78. De cijfers voor 2003 zijn nog onvolledig. Inzake onverzekerd rijden waren er in 2000 191 opgeloste vluchtmisdrijven in Vlaanderen, 247 in Wallonië en 55 in het Brussels Gewest. In 2001 ging het respectievelijk om 199, 258 en 54 gevallen, in 2002 om 157, 202 en 41. Nochtans zijn er meer Vlamingen dan Walen. Het is geenszins mijn bedoeling om de Walen te stigmatiseren, maar er moet toch iets aan de hand zijn.

Onverschillige chauffeurs die hun slachtoffers achterlaten, begaan een criminele daad. Hierover bestaan echter geen correcte cijfers en er bestaat geen studie over het profiel van mensen die vluchtmisdrijf plegen. Een wagen zorgt voor vrijheid, maar men moet zich ervan bewust zijn dat die moet worden gedeeld met andere weggebruikers.

Waarom krijgen niet alle gemotoriseerde weggebruikers een opleiding door erkende instructeurs? Nu is dat onmogelijk omdat de kostprijs daarvan te hoog is. Dit komt deels door het hoge BTW-tarief en de hoge accijnzen op de gebruikte brandstof. Buiten theoretische lessen is er ook nood aan een psychologische vorming van de bestuurders. Een preventief beleid met het aanbieden van verkeerstherapie is noodzakelijk.

malgré les nombreux contrôles. Contrôle-t-on également l'utilisation de cannabis ou de médicaments ? Quelles mesures le ministre prendra-t-il dans le cadre des «discothèques ambulantes» ?

A l'heure actuelle, la police peut difficilement identifier les véhicules en défaut d'assurance si le propriétaire a changé d'assureur après l'immatriculation du véhicule. Pourquoi ne centralise-t-on pas ces données afin que la police puisse y accéder facilement ? Aujourd'hui, la police est aussi dans l'impossibilité de demander des informations sur le permis de conduire d'un conducteur.

Quelles démarches le ministre compte-t-il entreprendre pour réduire les causes des délits de fuite ? Ne pourrait-on réaliser une étude du profil des auteurs de délits de fuite ? Quels autres ministres ont-ils déjà été contactés pour résoudre ce problème ? Le ministre compte-t-il mettre sur pied une campagne de sensibilisation ? Peut-on s'attendre à une diminution du prix de la formation professionnelle à la conduite d'un véhicule et va-t-on proposer un accompagnement psychologique aux chauffeurs débutants ?

07.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Je ne puis répondre à ces questions étant donné que la demande d'interpellation écrite en comportait d'autres.

07.03 Frieda Van Themsche (Vlaams Belang): Ma demande d'interpellation portait sur les mesures que le ministre pourrait prendre en matière de délits de fuite dans le cadre desquels de lourds dégâts matériels sont causés aux véhicules de jeunes gens, ce qui est souvent à l'origine de problèmes avec leur assurance. Je demandais également au ministre comment il pourrait réduire radicalement le nombre de victimes de délits de fuite. Cette question est tellement vaste qu'elle englobe les autres.

07.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): J'en réfère à ma note de politique générale en matière de sécurité routière.

Le **président**: Mme Van Themsche pose des questions spécifiques à propos des délits de fuite. J'imagine que le ministre peut répondre à certaines de ces questions.

07.05 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Mme Van Themsche pose des questions relatives à tout ce dont traite ma note de politique et c'est

Ondanks de veelvuldige controles zijn er nog steeds dronken bestuurders. Wordt er ook gecontroleerd op cannabisgebruik of het gebruik van medicatie? Wat zal de minister doen aan de "rijdende discobars"?

Momenteel kan de politie onverzekerde voertuigen moeilijk op het spoor komen indien de eigenaar van verzekeraar veranderde na de inschrijving van het voertuig. Waarom kunnen deze gegevens niet gecentraliseerd worden, zodat de politie ze gemakkelijk kan raadplegen? De politie kan nu evenmin informatie opvragen over het rijbewijs van een bestuurder.

Welke stappen zal de minister ondernemen om de oorzaken van vluchtmisdrijf aan te pakken? Komt er een studie van het profiel van iemand die vluchtmisdrijf pleegt? Welke andere ministers werden reeds gecontacteerd om dit probleem op te lossen? Zal de minister een sensibiliseringscampagne opzetten? Zal de professionele rijopleiding goedkoper worden en zal men psychologische begeleiding aanbieden aan startende chauffeurs?

07.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik kan deze vragen niet beantwoorden, aangezien het schriftelijke interpellatieverzoek andere vragen bevatte.

07.03 Frieda Van Themsche (Vlaams Belang): In het interpellatieverzoek werd gevraagd wat de minister zou doen aan de vluchtmisdrijven waarbij zware stoffelijke schade wordt berokkend aan wagens van jongeren. Zij komen daardoor vaak in de problemen met hun verzekering. Er werd eveneens gevraagd wat de minister zou doen om het aantal slachtoffers van vluchtmisdrijven drastisch te verminderen. Deze vraag is zo breed dat mijn andere vragen daaronder vallen.

07.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik verwijs naar mijn beleidsnota inzake verkeersveiligheid.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Themsche stelt specifieke vragen die handelen over vluchtmisdrijven. Ik neem aan dat de minister bepaalde vragen kan beantwoorden.

07.05 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Mevrouw Van Themsche stelt vragen over alles wat in mijn beleidsnota wordt behandeld, zodat ik haar

pourquoi je la renvoie à ce document. Cette interpellation n'est pas sérieuse.

07.06 Frieda Van Themsche (Vlaams Belang): Le ministre peut pourtant répondre au pied levé lors d'une interview.

07.07 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): On ne peut comparer le travail parlementaire à une conversation à bâtons rompus. Les procédures existantes doivent nous mettre en mesure d'accomplir un travail sérieux. Les délits de fuite ne sont pas un sujet de conversation anodin.

07.08 Frieda Van Themsche (Vlaams Belang): Je redéposerai ma demande d'interpellation et chaque question sera formulée par écrit, mais je n'approuve pas ce procédé. Le Parlement doit résoudre la question des délits de fuite. L'ancien ministre Anciaux peinait aussi à proposer une solution, mais il s'efforçait au moins d'en rechercher une. Si le ministre se préoccupe vraiment de la sécurité routière, il devrait tout de même être en mesure d'apporter une réponse sensée.

L'incident est clos.

08 Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "son souhait de supprimer la tolérance technique appliquée lors des contrôles radars" (n° 6811)

08.01 Melchior Wathelet (cdH): Vous auriez déclaré votre volonté de supprimer la tolérance technique actuellement appliquée lors des contrôles radars, en soulignant que la sécurité routière est plus importante que la sécurité juridique et théorique. Cette marge technique constitue cependant une marge de preuve visant à respecter le principe qui veut que le doute bénéficie au prévenu. Et ce doute existe, non seulement à cause des conditions atmosphériques, mais également à cause des compteurs eux-mêmes.

Confirmez-vous votre intention de supprimer la tolérance technique? Est-ce le souhait de l'ensemble du gouvernement? Par quelle voie celui-ci entend-il procéder? Quelles garanties procédurales entoureront-elles les contrôles radars afin d'atteindre la certitude nécessaire à une condamnation pénale?

08.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): Les procès verbaux posent problème dans la mesure où une circulaire des procureurs généraux indique que, lorsqu'une personne est flashée à 128 km/h, il faut lui dire qu'elle est flashée à 120,3 km/h, d'où

doorverwijs naar dat document. Dit is geen ernstige interpellatie.

07.06 Frieda Van Themsche (Vlaams Belang): De minister kan toch ook onvoorbereid antwoorden tijdens een interview.

07.07 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De parlementaire werking moet niet worden vergeleken met een los gesprek. De bestaande procedures moeten ons in staat stellen om ernstig werk te leveren. Over vluchtmisdrijven houdt men niet zomaar een los gesprek.

07.08 Frieda Van Themsche (Vlaams Belang): Ik zal mijn interpellatie opnieuw indienen, waarbij elke vraag op papier staat. Ik ga echter niet akkoord met deze werkwijze. Het probleem van de vluchtmisdrijven moet in het Parlement worden opgelost. Voormalig minister Anciaux had het ook moeilijk om een oplossing te bieden, maar deed toch moeite om ernaar te zoeken. Als de minister werkelijk begaan is met de verkeersveiligheid, moet hij toch in staat zijn om iets zinnigs te antwoorden.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "zijn wens om de bij radarcontroles toegepaste technische tolerantie af te schaffen" (nr. 6811)

08.01 Melchior Wathelet (cdH): U zou de technische tolerantie die momenteel toegepast wordt bij radarcontroles willen afschaffen, want voor u is de verkeersveiligheid een hoger goed dan rechtszekerheid en theoretische veiligheidsmarges. Die technische marge speelt evenwel ook in de bewijsvoering. Hierbij geldt het principe dat twijfel steeds in het voordeel speelt van de verdachte. En twijfel is er wel degelijk, niet alleen tengevolge van de weersomstandigheden, maar ook door de snelheidsmeters zelf.

Is u effectief van plan de technische tolerantie af te schaffen? Wil de hele regering dat ook? Hoe denkt men dat te bewerkstelligen? Welke procedurele waarborgen zullen er met betrekking tot de radarcontroles geboden worden om met de nodige zekerheid een strafrechtelijke veroordeling te kunnen uitspreken?

08.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): De processen-verbaal geven aanleiding tot problemen omdat een omzendbrief van de procureurs-generaal stelt dat wanneer een automobilist met een snelheid van 128 km/u geflitst wordt hem

doutes dans le chef des personnes visées. Il faut faire en sorte qu'il n'y ait plus de doute. Si on décide que les radars fonctionnent correctement, il faut les considérer comme tels. Si on parle de tolérance, que l'on parle alors de tolérance convenue et non de tolérance technique.

08.03 Melchior Wathelet (cdH): Il se pose un problème en termes d'information du citoyen. Des problèmes météorologiques peuvent influencer le radar. La marge de manœuvre est de 6km/h. Il faut l'expliquer aux gens. Et il faut également en tenir compte.

Alors, que voulez-vous dire exactement ? Qu'il faut être clair et dire aux gens à combien ils ont été flashés ou que vous ne voulez plus tenir compte de ces 6 % ?

08.04 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Ce que j'ai voulu dire, c'est qu'on n'est pas clair.

D'un autre côté, j'ai des doutes sur la théorie de la tolérance technique-. Si les radars sont bons, ils sont bons. La question qui se pose est de savoir s'ils sont bien placés. Le tout est de bien les placer.

08.05 Melchior Wathelet (cdH): Il y a aussi les conditions météo. J'ai ici les données des services techniques.

08.06 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Ils exagèrent.

L'incident est clos.

09 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les statistiques d'accidents en Belgique et aux Pays-Bas" (n° 6815)

09.01 Jef Van den Bergh (CD&V): La Belgique et les Pays-Bas ont publié leurs statistiques d'accidents le 27 avril. Les chiffres néerlandais ont trait à 2004 et concernent la nature de l'accident, le moyen de transport, l'âge et même la catégorie de la voirie. Le rapport complet est attendu pour juin. Nous devons provisoirement nous contenter des chiffres de 2002.

Quelle importance le ministre attache-t-il à des statistiques spécifiques et actualisées, tel le nombre de victimes sur les voies communales et régionales et par région, le nombre de tués et de blessés graves dans le centre urbain et en dehors, etc. ? Ces chiffres peuvent être utiles pour définir

gezegd moet worden dat hij met een snelheid van 120,3 km/u geflitst werd. Dat zaait twijfel bij de betrokkenen. Men moet ervoor zorgen dat er geen twijfel meer bestaat. Als men beslist dat de flitspalen correct functioneren moet men dienovereenkomstig handelen. Als men het over tolerantie heeft, dat men dan over overeengekomen en niet over technische tolerantie spreekt.

08.03 Melchior Wathelet (cdH): Er rijst een probleem wat de informatie van de burger betreft. Meteorologische problemen kunnen de radar beïnvloeden. De manoeuvreerruimte bedraagt 6km/uur. Men moet dat uitleggen aan de mensen en men dient daar ook rekening mee te houden.

Wat bedoelt u eigenlijk? Dat men duidelijk moet zijn en de mensen moet zeggen tegen hoeveel km/uur zij werden geflitst of dat u geen rekening wenst te houden met die 6%?

08.04 Minister Renaat Landuyt : (*Frans*) Ik heb er willen op wijzen dat er onduidelijkheid heerst.

Anderzijds heb ik vragen bij de theorie van de technische tolerantie. Goede radars zijn goede radars. De vraag is of ze goed zijn opgesteld, daar komt het op aan.

08.05 Melchior Wathelet (cdH): Ook de weersomstandigheden spelen een rol. Ik beschik over de gegevens van de technische diensten.

08.06 Minister Renaat Landuyt : (*Frans*) Zij overdrijven.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de ongevalstatistieken in België en Nederland" (nr. 6815)

09.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Op 27 april publiceerden België en Nederland hun ongevalstatistieken. De Nederlandse cijfers gaan over 2004, volgens de aard van het ongeval, het vervoermiddel, de leeftijd en zelfs de wegcategorie. Het volledige rapport wordt verwacht in juni. Wij moeten het met voorlopige cijfers voor 2002 stellen.

Welk belang hecht de minister aan specifieke en actuele statistieken, zoals het aantal slachtoffers op gemeentewegen en gewestwegen en per Gewest, het aantal doden en zwaargewonden binnen en buiten de bebouwde kom, enzovoort? Dergelijke cijfers kunnen relevant zijn voor een goed beleid, zowel voor de federale overheid als voor de

une politique appropriée, qu'ils s'agisse du pouvoir fédéral ou des régions. Les statistiques doivent être rendues plus rapidement disponibles et être plus détaillées que le baromètre de la circulation qui ne permet pas de définir précisément une politique axée sur des groupes cibles.

Une concertation est-elle menée à ce propos avec M. Verwilghen qui est compétent en matière de statistiques ? Sa note de politique est muette à ce sujet. Cette compétence ne pourrait-elle être partagée entre les différents ministres compétents appelés à utiliser des statistiques ? En l'espèce, la centralisation ne donne pas de résultats.

La situation va-t-elle s'améliorer ? Qu'en coûtera-t-il ?

09.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Pour les chiffres de 2002, l'INS a recouru au *recalibrage*, ce qui signifie que les chiffres ont été corrigés sur la base de l'information fournie pas les parquets. Dans l'introduction, l'INS se réfère aussi à la méthode que nous avons utilisée en collaboration avec l'IBSR pour le baromètre de la sécurité routière, à savoir déterminer le nombre d'accidents sur la base du nombre de procès-verbaux. De la sorte, nous pouvons très rapidement savoir combien d'accidents se sont produits.

A la fin de notre rapport sur le baromètre de la circulation figurent des données techniques. Nous nous fondons actuellement sur la date des procès-verbaux. La difficulté est que toutes les régions ne travaillent pas de la même manière, de sorte qu'il y a un décalage dans le temps. Nous pouvons néanmoins compter les accidents.

L'étape suivante consiste à mettre au point une méthode permettant d'analyser plus rapidement le contenu des procès-verbaux. Nous examinons actuellement la possibilité d'affiner le baromètre de la circulation sur le plan du contenu et de la procédure afin de réduire les différences avec la méthode néerlandaise.

Des discussions techniques sont actuellement en cours à cet effet. Le SPF ne donne pas toujours la même priorité à la collecte d'informations, ce qui constitue un problème. Le gouvernement doit débattre de la question.

09.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Si j'ai bien compris, le ministre ne souhaite plus que les données soient récoltées par l'INS mais voudrait qu'elles soient calculées en fonction du baromètre de la circulation.

Gewesten. Die statistieken moeten sneller beschikbaar en gedetailleerder zijn dan de verkeersveiligheidsbarometer, waarmee geen accuraat doelgroepenbeleid kan worden uitgestippeld.

Bestaat hierover overleg met minister Verwilghen, die bevoegd is voor statistieken? In zijn beleidsnota staat hierover geen woord. Kan deze bevoegdheid niet worden verdeeld over de verschillende vakministers die met de statistieken moeten werken? De centralisatie werkt in dit geval niet.

Zal er verbetering komen en wanneer? Wat is de kostprijs?

09.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Voor de cijfers van 2002 heeft het NIS gewerkt met *herkalibratie*, wat wil zeggen dat de cijfers zijn gecorrigeerd op basis van de informatie van de parketten. In de inleiding verwijst het NIS ook naar de methode die wij gebruiken in samenwerking met het BIVV voor de verkeersveiligheidsbarometer: het aantal ongevallen bepalen op basis van het aantal processen-verbaal. Op die manier weten wij zeer vlug hoeveel ongevallen hebben plaatsgevonden.

Achteraan in ons verslag over de verkeersbarometer staan de technische gegevens. We werken momenteel met de afsluitdatum van de processen-verbaal. Een probleem is dat niet alle regio's op dezelfde manier werken, waardoor er een tijdsdecalage is, maar we kunnen wel elk ongeval tellen.

De volgende stap is het ontwikkelen van een methode om de processen-verbaal sneller inhoudelijk te analyseren. Momenteel wordt nagegaan hoe de verkeersbarometer inhoudelijk en procedureel kan worden verfijnd zodat de verschillen met de Nederlandse methode verkleinen.

Daartoe worden technische discussies gevoerd. Een probleem is dat de FOD Economie niet altijd evenveel prioriteit geeft aan het verzamelen van de gegevens. De regering moet daarover discussiëren.

09.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Als ik het goed begrijp wil de minister de gegevens niet langer door het NIS laten verzamelen maar berekenen op basis van de verkeersbarometer?

09.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Oui, mais il s'agit surtout de mettre en commun le savoir-faire des deux instituts, l'INS et l'IBSR. Nous sommes en train de rattraper le retard. Les chiffres de 2003 pourront déjà être analysés beaucoup plus rapidement que par le passé et comparés beaucoup plus facilement à ceux de 2002.

09.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Je constate pourtant toujours d'importantes fluctuations dans ce baromètre de la circulation.

L'incident est clos.

10 Question de Mme Katrien Schryvers au ministre de la Mobilité sur "la règle des 2/3 pour les autocars et les autobus" (n° 6823)

10.01 Katrien Schryvers (CD&V): Le nouveau règlement des deux tiers entrera en vigueur pour les bus à partir du 1^{er} septembre 2005 et interdira d'asseoir trois enfants sur deux sièges comme c'était le cas jusqu'à présent. Cette modification compliquera considérablement les transports scolaires. Interrogé à ce sujet il y a quelque temps par M. Van den Bergh, le ministre a répondu que la législation imposait que chaque enfant dispose de sa propre ceinture de sécurité.

Les constructeurs de cars pourraient-ils dès lors équiper les doubles sièges de trois ceintures ? Peut-on adapter de la même manière le nombre de ceintures équipant les bus circulant actuellement ? Le ministre rendra-t-il dès lors cette méthode réglementaire ?

10.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Le nouveau règlement impose une seule ceinture par siège et les constructeurs ne pourront pas déroger à cette règle. L'article 44 de la loi relative à la circulation routière interdit d'équiper un double siège de trois ceintures.

Cette mesure a déjà été reportée durant deux ans pour les raisons invoquées par Mme Schrijvers. Je pense qu'il faudra procéder à une évaluation avant d'envisager un nouveau report.

10.03 Katrien Schryvers (CD&V): Même pour les sièges où les places assises ne sont pas délimitées, le nombre de ceintures de sécurité sera quand même limité à deux. Le ministre prévoit une évaluation, mais d'ici là, les écoles auront bien entendu déjà dû prendre leurs dispositions.

09.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ja, maar het is vooral een kwestie van de knowhow van beide instituten, het NIS en het BIVV, samen te brengen. Wij zijn aan een inhaalbeweging bezig. De cijfers voor 2003 zullen al een pak sneller kunnen worden geanalyseerd dan in het verleden en ze zullen ook veel gemakkelijker kunnen worden vergeleken met die van 2002.

09.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik zie toch nog merkwaardige bakkensprongen in die verkeersbarometer.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van mevrouw Katrien Schryvers aan de minister van Mobiliteit over "de 2/3e regel voor autocars en autobussen" (nr. 6823)

10.01 Katrien Schryvers (CD&V): Door de nieuwe tweederdenregeling voor bussen zullen vanaf 1 september 2005 op twee zitplaatsen maar twee kinderen mogen zitten in plaats van drie, zoals nu. Het schoolvervoer zal daardoor grote problemen krijgen. De minister antwoordde enige tijd geleden op een vraag van de heer Van den Bergh dat het erom gaat dat elk kind een gordel moet hebben.

Mogen autoconstructeurs bijgevolg drie gordels aanbrengen op één bank met 'twee' zitplaatsen? Mag het aantal gordels in de bussen die nu al rondrijden op dezelfde manier worden aangepast? Zal de minister die methode dan ook reglementair mogelijk maken?

10.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Volgens de nieuwe regeling mag er één gordel voor één zitplaats zijn, de constructeurs mogen daar niet van afwijken. Drie gordels op een tweepersoonsbank aanbrengen, is niet toegestaan ingevolge artikel 44 van de verkeerswet.

Deze maatregel is al twee jaar uitgesteld om de redenen die mevrouw Schrijvers aanhaalt. Voor mij zal een eventueel verder uitstel afhangen van een evaluatie.

10.03 Katrien Schryvers (CD&V): Zelfs waar geen zitplaatsen zijn afgebakend, mogen toch maar twee gordels worden aangebracht. De minister plant een evaluatie, maar tegen die tijd hebben de scholen natuurlijk al maatregelen moeten nemen.

La nouvelle mesure sera applicable aux bus scolaires mais non aux bus de *De Lijn* qui ne sont pas équipés de ceintures de sécurité et dans lesquels s'entassent les enfants. Le ministre prendra-t-il des mesures à cet égard ?

10.04 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): Toute modification m'est déconseillée, alors que j'en ressens pourtant la nécessité. C'est la raison pour laquelle je souhaite une évaluation.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "les normes de vent à l'aéroport de Bruxelles-National: détermination et prise de mesures de vent" (n° 6850)
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les diverses modifications apportées au plan de dispersion" (n° 6852)
- M. Eric Libert au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation de la piste 02 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 6853)

11.01 **Melchior Wathelet** (cdH): Le 30 avril dernier, certains pilotes et riverains ont eu une donnée de vent de 120° et de 4 nœuds sur la piste 02, alors que Belgocontrol évoque des rafales de 12 nœuds.

Comment le vent est-il mesuré à Bruxelles-National ? Combien d'anémomètres utilise-t-on et où sont-ils placés ? Sur base de quel vent, quel résultat ou quel appareil se base-t-on pour définir le choix des pistes ? Est-ce le même appareil de mesure qui sert pour toutes les pistes ?

Comment détermine-t-on que des rafales sont attendues ? Quelles sont les recommandations de l'International Civil Aviation Organisation (ICAO) en matière de rafales ? Un document précise-t-il à partir de quelle intensité on a affaire à une rafale ?

11.02 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Est-il exact que depuis le 14 avril 2005, on a abandonné, pour la direction de Chièvres, la route CIV8C au profit de la route CIV9C, bien plus septentrionale, ce qui fait que Bruxelles est encore plus ménagée ? Qui a pris cette décision et quelle était sa motivation ? Le ministre admet-il que cette option ne fait qu'augmenter à nouveau la concentration ?

Le ministre peut-il passer en revue les incidences concrètes de la modification du plan de dispersion pour les six zones ? Est-il exact qu'il y a eu pourvoi

De nieuwe maatregel zal gelden voor schoolbussen, maar niet voor bussen van De Lijn, die geen gordels hebben en waarin de kinderen opeengestapeld staan. Zal de minister daar iets aan doen ?

10.04 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Iedereen raadt mij wijzigingen af, maar ik voel kriebels. Daarom wil ik die evaluatie.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de windnormen op de luchthaven Brussel-Nationaal: classificatie en metingen" (nr. 6850)
- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de diverse wijzigingen aan het spreidingsplan" (nr. 6852)
- de heer Eric Libert aan de minister van Mobiliteit over "het gebruik van baan 02 op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 6853)

11.01 **Melchior Wathelet** (cdH): Op 30 april stond er volgens een aantal piloten en omwonenden een wind van 120° en 4 knopen op baan 02, terwijl Belgocontrol het over rukwinden van 12 knopen had.

Hoe wordt de wind op Brussel-Nationaal gemeten ? Hoeveel windmeters gebruikt men en waar bevinden die zich ? Op welke wind, welk resultaat of welk toestel baseert men de keuze voor een bepaalde baan ? Wordt hetzelfde meettoestel gebruikt voor alle banen ?

Hoe bepaalt men dat rukwinden worden verwacht ? Wat zijn de aanbevelingen van de International Civil Aviation Organisation (ICAO) inzake rukwinden ? Bestaat een document dat bepaalt vanaf welke windkracht over een rukwind wordt gesproken ?

11.02 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Is het correct dat men sinds 14 april 2005 voor de richting Chièvres is overgestapt van de route CIV8C naar veel noordelijkere route CIV9C, waardoor Brussel nog meer wordt ontzien ? Door wie en waarom is dit beslist ? Erkent de minister dat daardoor de concentratie weer toeneemt ?

Kan de minister een overzicht geven van de concrete gevolgen van het aanpassen van het spreidingsplan voor de zes zones ? Is het correct

en cassation?

dat er cassatieberoep werd aangetekend?

Quel est l'état d'avancement de la concertation avec les Régions ?

Wat is de stand van zaken in het overleg met de Gewesten?

11.03 Eric Libert (MR): La presse a évoqué des changements de procédures d'atterrissage définies à la suite de l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 17 mars 2005. Cet arrêt avait ordonné de cesser d'utiliser la piste 02 à l'atterrissage, dans l'attente d'un réexamen et de l'adoption d'une approche équilibrée des nuisances sonores résultant de l'atterrissage sur cette piste ou de la décision judiciaire au fond.

11.03 Eric Libert (MR): De regering heeft de landingsprocedures aan de bepalingen van het arrest van het hof van beroep te Brussel van 17 maart 2005 aangepast. Volgens de kranten zouden die procedures opnieuw zijn aangepast. Het arrest verbood baan 02 voor landingen te gebruiken in afwachting dat de overheid een nieuwe studie zou uitvoeren en de door de landingen op baan 02 veroorzaakte geluidsoverlast billijker zou spreiden of dat er een gerechtelijke uitspraak ten gronde zou worden gedaan.

Cet arrêt avait aussi décidé d'astreintes (25.000 euros par infraction), à partir du quarantième jour suivant la signification de l'arrêt. Il impliquait un retour aux conditions d'utilisation de la piste 02 en vigueur avant le plan Anciaux.

Dit arrest voorzag tevens in het opleggen van dwangsommen (25.000 euro per overtreding) vanaf de veertigste dag volgend op de betekening van het arrest. Het hield een terugkeer in naar de omstandigheden waarin baan 02 werd gebruikt vóór de invoering van het plan Anciaux.

Les nouvelles mesures sont entrées en vigueur le 26 avril dernier. Le samedi 30, entre 14 et 23 heures, tous les avions devaient utiliser la piste 20. Or, de 19h50 à 21h38, tous les avions ont atterri sur la piste 02 dans l'autre sens. Selon le service automatique de données météo de Belgocontrol, le vent soufflait alors à moins de 4 nœuds, et les avions auraient dû atterrir sur la piste 25.

De nieuwe maatregelen zijn op 26 april jongstleden in werking getreden. Op zaterdag 30 april dienden alle vliegtuigen tussen 14 en 23 uren baan 20 te gebruiken. Maar tussen 19.50 en 21.38 uur zijn alle vliegtuigen op baan 02 in omgekeerde richting geland. Volgens de automatische weerkundige dienst van Belgocontrol stond er op dat ogenblik een wind van minder dan 4 knopen en hadden de vliegtuigen bijgevolg op baan 25 moeten landen.

Le vent arrière n'était que de 3 nœuds sur la piste 25, soit bien en dessous de la limite fixée à 7 nœuds. La piste 25 était donc utilisable et il n'y avait aucune raison d'utiliser la piste 02.

Er stond slechts een rugwind van 3 knopen op baan 25. Daarmee zit men ruim onder de grens van 7 knopen. Baan 25 was dus perfect bruikbaar en er was geen enkele reden om baan 02 te gebruiken.

La justification de l'utilisation de la piste 02 par Belgocontrol repose sur de prétendues raisons de sécurité : des rafales de vent jusqu'à 12 nœuds. Malheureusement, ces informations sont contredites par les pilotes, les riverains et les propres données météo de Belgocontrol.

Belgocontrol schermt met vermeende veiligheidsredenen om het gebruik van baan 02 te verantwoorden: er zouden windstoten tot 12 knopen geregistreerd zijn. Die informatie wordt helaas tegengesproken door de piloten, de omwoners én de eigen weerkundige gegevens van Belgocontrol.

Les riverains ont menacé de réclamer les astreintes susvisées. On arriverait déjà à 750.000 euros, pour trente atterrissages fautifs constatés.

De omwonenden hebben ermee gedreigd de voormelde dwangsommen te vorderen. Dat bedrag zou intussen oplopen tot 750.000 euro voor dertig landingen waarbij werd vastgesteld dat men in de fout is gegaan.

Quelle est donc la justification aéronautique de l'utilisation de la piste 02 le week-end dernier ? Comment le gouvernement compte-t-il réagir à la menace d'astreinte ? Va-t-il revoir les normes de vent sur la piste 25 ? Les instructions d'utilisation alternative de pistes données aux contrôleurs

Wat is dan de luchtvaarttechnische verantwoording voor het gebruik van baan 02 afgelopen weekend? Hoe reageert de regering op de dreiging om dwangsommen te vorderen? Zal de regering de windnormen op baan 25 herzien? Zijn de door

aériens par Belgocontrol ne sont-elles pas contraires à l'arrêt ? Le renversement des opérations aériennes sur la même piste n'est-il pas en infraction avec l'arrêt et ne donnerait-il pas lieu à des astreintes pour utilisation excessive, abusive et illicite de la piste 02 ?

11.04 **Renaat Landuyt**, ministre (*en français*): Je tiens à préciser à M. Wathelet que tout ce que je vais dire pourrait être utilisé contre nous, devant les tribunaux. C'est pourquoi je pèse mes mots.

Un nouveau système de mesures de vent a été installé à l'aéroport de Bruxelles par Belgocontrol début 2004. La vitesse et la direction du vent sont mesurés toutes les demi-secondes à quatre endroits différents.

Les anémomètres sont placés de manière à donner les meilleures indications aux avions, et les mesures sont effectuées à 10 mètres au-dessus du sol. L'anémomètre de chaque piste est la référence pour l'utilisation de celle-ci.

Le service météo de Belgocontrol informe la tour de contrôle des prévisions de direction et d'intensité du vent. Si l'intensité dépasse les valeurs fixées, la tour de contrôle propose une autre configuration.

L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale définit comme "rafales" des variations de vent par rapport à la moyenne, sans fixer de niveau minimum. Elle recommande en tout cas de les signaler lorsque la vitesse du vent dépasse de dix nœuds la vitesse moyenne des dix dernières minutes.

(*En néerlandais*) Concernant la route Chièvres 9C, Belgocontrol a formulé sur la base d'un « *safety assessment* » négatif de ses experts une proposition de modification qui corrige uniquement les incidences négatives et qui permet même de modifier le moins possible la route. Le directeur général a adopté cette proposition conformément à la procédure. Certains avions amorcent trop tôt le virage à gauche. Les services affirment que la nouvelle procédure ne corrige que cet effet négatif mais que le trajet n'est pas modifié pour le surplus. J'ai demandé qu'il soit procédé après un mois à une comparaison entre l'ancienne et la nouvelle route, de manière à s'assurer qu'il n'y a pas eu de changement. La deuxième question est en rapport avec la présentation de mercredi prochain. Il est malaisé de déterminer les chiffres car il est question de variations. Il est difficile de se

Belgocontrol aan de luchtverkeersleiders gegeven instructies met betrekking tot het gebruik van alternatieve landings- of startbanen niet strijdig met het arrest? Is het omkeren van de vliegbewegingen op dezelfde baan niet in strijd met het arrest, en zal dat geen aanleiding geven tot het eisen van dwangsommen wegens overmatig, onrechtmatig en onwettig gebruik van baan 02?

11.04 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Ik wil de heer Wathelet erop wijzen dat alles wat ik zeg tegen ons kan worden gebruikt voor de rechtbank. Daarom wik ik mijn woorden.

Begin 2004 werd door Belgocontrol een nieuwe meetinstallatie in gebruik genomen op de luchthaven Brussel-Nationaal. De windsnelheid en -richting worden elke halve seconde op vier verschillende plaatsen gemeten.

Bij de plaatsing van de windmeters werd rekening gehouden met de bruikbaarheid van de gegevens voor de vliegtuigen en de metingen gebeuren tien meter boven het grondoppervlak. De windmeter van elke baan bepaalt of de baan al dan niet kan worden gebruikt.

De meteodienst van Belgocontrol licht de controletoren in over de vooruitzichten wat de windrichting en de windsnelheid betreft. Als de snelheid de vastgestelde waarden overtreft, stelt de controletoren een andere configuratie voor.

De Organisatie voor de Internationale Burgerluchtvaart omschrijft "windstoten" als veranderingen in windsnelheid in vergelijking met het gemiddelde zonder een minimumniveau op te leggen. Zij raadt in elk geval aan ze te melden wanneer de windsnelheid tien knopen hoger ligt dan het gemiddelde van de tien laatste minuten.

(*Nederlands*) Wat betreft de route Chièvres 9C, heeft Belgocontrol op basis van een negatief *safety assessment* van zijn experts een voorstel van wijziging gedaan die enkel de negatieve effecten corrigeert en de route zelf zo ongewijzigd mogelijk laat. De directeur-generaal heeft dit voorstel volgens de procedure goedgekeurd. Bepaalde vliegtuigen zetten de bocht links te vroeg in. De diensten beweren dat de nieuwe procedure enkel dit negatieve effect corrigeert, maar dat voor het overige het traject niet wordt gewijzigd. Ik heb gevraagd om na een maand een vergelijking te maken tussen de vorige en de nieuwe route. Zo kan men zich ervan vergewissen dat er geen wijziging is opgetreden. De tweede vraag hangt samen met de presentatie van komende woensdag. De cijfers zijn moeilijk te bepalen, omdat er sprake is van variaties. Het is moeilijk om nu al iets te

prononcer dès à présent sur les effets de la mesure.

11.05 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Le ministre peut-il me procurer une copie car je ne pourrai être présent mercredi ?

11.06 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): En réalité, on veut appliquer le schéma totalement neuf. La demande de pourvoi en cassation a été formulée. Je dois encore lire l'acte de pourvoi en cassation car il doit être précis.

11.07 Bart Laeremans (Vlaams Belang): La demande n'a-t-elle pas encore été déposée ?

11.08 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Non, j'ai d'abord demandé un avis. Il ne s'agit pas pour moi du principe. Je veux savoir s'il existe des arguments juridiques solides. Il semble qu'ils existent et qu'ils vont dans le sens que j'escomptais.

La séparation des pouvoirs fait l'objet d'une interprétation assez souple. Ni le gouvernement ni le juge ne disposent de directives pour appliquer concrètement certains principes constitutionnels, tels le droit à une vie privée saine et le droit à la santé. Chaque cour d'appel définit son propre raisonnement sur la base d'une situation spécifique. Cette procédure doit être coulée dans une loi afin que le gouvernement et le tribunal disposent de repères pour procéder à une évaluation. Aujourd'hui, on se meut dans le vide et le juge opère sur le territoire du gouvernement. La population peut se défendre mais toujours dans le respect de la séparation des pouvoirs.

Nous nous concentrons sur la modification intervenue à la suite des procédures juridiques et de la préparation d'une loi offrant davantage de sécurité juridique. Sur cette base, nous pourrions sans doute poursuivre le dialogue avec les Régions. Il nous faut une loi qui traite de la manière de prendre de telles décisions. On ne peut pas fonctionner avec un procès par mois.

(*En français*) M. Libert, vos questions seront peut-être débattues devant le juge. Pour l'instant, aucune action de riverains n'a été intentée, mais vos questions pourraient figurer au débat. C'est pourquoi j'hésite à entrer dans les détails techniques.

A notre avis, la piste 02 ne peut plus être utilisée de manière préférentielle. Elle peut être utilisée en

zeggen over de effecten.

11.05 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Kan de minister mij een kopie bezorgen, ik kan woensdag niet aanwezig zijn?

11.06 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Men wil eigenlijk het volledige nieuwe schema. De opdracht tot cassatieberoep is gegeven. Ik moet de akte van beroep in cassatie nog lezen, want het moet juist zijn.

11.07 Bart Laeremans (Vlaams Belang): De indiening is nog niet gebeurd?

11.08 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Neen, want ik heb eerst een advies gevraagd. Het gaat mij niet om het principe. Ik wil evenwel weten of er grondige juridische argumenten zijn. Die blijken er te zijn in de richting die ik verwachtte.

De scheiding der machten wordt nogal soepel geïnterpreteerd. Noch de regering, noch de rechter heeft richtlijnen om bepaalde principes van de Grondwet - zoals recht op een gezond privé-leven en recht op gezondheid - concreet toe te passen. Elk hof van beroep komt aan de hand van een specifieke situatie tot een specifieke redenering, terwijl de regering al vijf jaar een procedurevorm volgt bij het oplossen en beslissen. Deze procedure moet in een wet worden gegoten, zodat regering en rechtbank krijtlijnen hebben om te toetsen. Nu beweegt men zich in het luchtledige en komt de rechter op het terrein van de regering. De bevolking mag zich verdedigen, maar ook dit moet gebeuren met respect voor de scheiding der machten.

We concentreren ons op de wijziging ten gevolge van de juridische procedures en de voorbereiding van een wet die meer rechtszekerheid biedt. Op die basis kunnen we het gesprek met de Gewesten vermoedelijk voortzetten. We hebben nood aan een wet over de wijze waarop dergelijke beslissingen moeten worden genomen. Met een proces per week kan men niet functioneren.

(*Frans*) Mijnheer Libert, uw vragen zullen misschien voor de rechtbank worden besproken. Tot nu toe hebben de omwonenden geen geding aangespannen, maar uw vragen zouden in die context aan bod kunnen komen. Daarom wens ik nu niet op de technische details in te gaan.

Volgens ons kan baan 02 niet meer preferentieel worden gebruikt. Zij kan worden gebruikt op grond

fonction des normes de vent, que nous n'avons pas modifiées. Mais il y a des normes différentes pour la nuit et le jour, ce qui peut entraîner des malentendus.

Je ne puis m'étendre davantage, car nous sommes au début d'un débat juridique en présence de juges.

11.09 Melchior Wathelet (cdH): La différence entre les 4 et les 12 nœuds me frappe. Je m'étonne de constater des positions aussi contradictoires, alors que les paramètres d'évaluation du vent sont très clairs et précis.

11.10 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): En essayant de comprendre les aspects techniques, je constate que ce n'est pas si simple que cela. Lorsque l'on décide de changer de piste, on le fait avant que les conditions n'aient évolué.

11.11 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Le ministre a encore affirmé, le 20 avril, que rien n'avait changé. Il n'adopte fort heureusement plus la même attitude aujourd'hui.

11.12 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Ce n'est pas exact. Il ne s'agit que d'une spécification technique. On a désormais défini cette route différemment afin d'avoir la certitude qu'elle sera utilisée correctement.

11.13 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Pourtant, les instructions sont différentes maintenant. Je remettrai dans un instant au ministre des tracés réalisés par des habitants de la périphérie nord ou par des spécialistes. J'espère qu'il en sera tenu compte car on peut en déduire que la limite précédente — le ring de Bruxelles — a été dépassée. La périphérie nord est dupe une fois de plus. Par le passé aussi des modifications avaient été opérées sournoisement sous le couvert de la sécurité.

En ce qui concerne la cassation, j'espère que le ministre introduira incessamment la requête et me la procurera.

On semble à présent attendre le nouveau projet de loi qui doit être terminé dans les meilleurs délais, car Bruxelles a tout intérêt à ce que la situation actuelle perdure le plus longtemps possible. Plus on attend, plus il sera difficile d'apporter encore des modifications. Une concertation doit être organisée dès que possible avec les Régions afin de réaliser une dispersion équitable et maximale et en intégrant les travaux d'infrastructure.

van de windnormen, die we niet hebben gewijzigd. De windnormen zijn overdag echter niet dezelfde als 's nachts, wat tot verwarring kan leiden.

Ik kan hier echter niet dieper op ingaan, want we staan aan het begin van een gerechtelijke procedure.

11.09 Melchior Wathelet (cdH): Het verschil tussen 4 en 12 knopen is opvallend. Het verbaast me dat de meningen zo sterk uiteenlopen, terwijl de parameters aan de hand waarvan de wind wordt beoordeeld, erg duidelijk en precies zijn.

11.10 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Wanneer men de technische aspecten probeert te begrijpen, blijkt dat een en ander niet zo eenvoudig is. Op het ogenblik waarop men een beslissing neemt, zijn de weersomstandigheden nog niet gewijzigd.

11.11 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Op 20 april zei de minister nog dat er niets veranderd was. Nu doet hij dat gelukkig niet meer.

11.12 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Dat klopt niet. Het gaat enkel om een technische specificatie. Dezelfde route wordt nu op een andere manier beschreven om er zeker van te zijn ze op de juiste manier wordt uitgevoerd.

11.13 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Toch worden er nu andere instructies gegeven. Ik overhandig zo meteen *tracks* aan de minister die zijn gemaakt door mensen van de Noordrand of deskundigen. Hopelijk wordt er rekening mee gehouden, want er valt uit op te maken dat men nu boven de limiet van vroeger - de Brusselse ring - zit. Andermaal is de Noordrand de dupe. Ook vroegere tersluikse verschuivingen kwamen er onder het mom van de veiligheid.

Inzake cassatie hoop ik dat de minister het verzoekschrift snel indient en aan me bezorgt.

Blijkbaar wacht men nu op het nieuwe wetsontwerp. Dat moet zo snel mogelijk af zijn, want Brussel heeft er alle belang bij dat de huidige situatie zo lang mogelijk behouden blijft. Hoe langer men wacht, hoe moeilijker het wordt om nog aanpassingen aan te brengen. Er moet zo snel mogelijk worden overlegd met de Gewesten om tot een billijke, maximale spreiding te komen, met integratie van de infrastructuurwerkzaamheden.

11.14 Eric Libert (MR): Je comprends partiellement votre position. Mais lorsqu'il s'agit d'une explication technique que le Parlement doit pouvoir contrôler, je ne vous suis plus. Je me réfère à mes première et troisième questions. Quelle est la justification aéronautique de l'utilisation de la piste 02 ? Le gouvernement a-t-il l'intention de procéder à une révision des normes de vent sur la piste 25 ?

11.15 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): Vos questions ont une influence sur les débats qui vont avoir lieu.

11.16 Eric Libert (MR): Je ne partage pas votre point de vue.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16h.38.

11.14 Eric Libert (MR): Ik kan u ten dele volgen. Dat is echter niet zo wanneer u weigert een technische uitleg te verschaffen, die het Parlement moet kunnen controleren. Ik herhaal daarom mijn eerste en mijn derde vraag. Wat is de luchtvaartkundige reden voor het gebruik van baan 02? Is de regering van plan de windnormen op baan 25 te herzien?

11.15 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Uw vragen beïnvloeden de debatten die gevoerd zullen worden.

11.16 Eric Libert (MR): Daar ben ik het niet mee eens.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.38 uur.