



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

mercredi

18-05-2005

Après-midi

woensdag

18-05-2005

Namiddag

SOMMAIRE

Question de M. Francis Van den Eynde au ministre de la Mobilité sur "un accident impliquant un camion survenu sur l'E17" (n° 6681) <i>Orateurs:</i> Francis Van den Eynde, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	1
Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "le changement de modèle de permis de conduire exigé par la Commission européenne" (n° 6669) <i>Orateurs:</i> François Bellot, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	2
Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "le fonctionnement de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV)" (n° 6757) <i>Orateurs:</i> Hilde Vautmans, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	3
Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "l'agrément par la DIV de véhicules neufs et d'occasion importés" (n° 6758) <i>Orateurs:</i> Hilde Vautmans, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	5
Question de M. Miguel Chevalier au ministre de la Mobilité sur "le nombre de véhicules flashés" (n° 6883) <i>Orateurs:</i> Miguel Chevalier, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	6
Question de M. Claude Marinower au ministre de la Mobilité sur "l'instauration d'un délai maximum pour libérer la chaussée après un accident" (n° 6885) <i>Orateurs:</i> Claude Marinower, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	7
Ordre des travaux <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	8
Questions jointes de	8
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "les suites de la suspension du plan de dispersion des vols par le Conseil d'Etat" (n° 6921)	8
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt du Conseil d'Etat sur le plan de dispersion" (n° 6938)	8
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion des vols" (n° 6981)	8

INHOUD

Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Mobiliteit over "een ongeval met een vrachtwagen op de E17" (nr. 6681) <i>Sprekers:</i> Francis Van den Eynde, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	1
Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de door de Europese Commissie gevraagde wijziging van het model van het rijbewijs" (nr. 6669) <i>Sprekers:</i> François Bellot, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	2
Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de werking van de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV)" (nr. 6757) <i>Sprekers:</i> Hilde Vautmans, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	3
Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de keuring door de DIV van ingevoerde nieuwe en tweedehandse voertuigen" (nr. 6758) <i>Sprekers:</i> Hilde Vautmans, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	5
Vraag van de heer Miguel Chevalier aan de minister van Mobiliteit over "het aantal geflitste voertuigen" (nr. 6883) <i>Sprekers:</i> Miguel Chevalier, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	6
Vraag van de heer Claude Marinower aan de minister van Mobiliteit over "de invoering van een maximumtermijn voor het vrijmaken van het wegdek na een ongeval" (nr. 6885) <i>Sprekers:</i> Claude Marinower, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	7
Regeling van de werkzaamheden <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	8
Samengevoegde vragen van	8
- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit over "de gevolgen van de schorsing van het spreidingsplan door de Raad van State" (nr. 6921)	8
- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "het arrest van de Raad van State over het spreidingsplan" (nr. 6938)	8
- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan voor het	8

luchtverkeer" (nr. 6981)

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les aménagements apportés au plan de dispersion après l'arrêt du Conseil d'Etat et le traitement réservé aux plaintes" (n° 6982) 8

Orateurs: **François-Xavier de Donnea, David Lavaux, Marie Nagy, Olivier Maingain, Bart Laeremans, Luk Van Biesen, Karine Lalieux, Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe aanpassingen aan het spreidingsplan na het arrest van de Raad van State en de wijze waarop klachten behandeld worden" (nr. 6982) 8

Sprekers: **François-Xavier de Donnea, David Lavaux, Marie Nagy, Olivier Maingain, Bart Laeremans, Luk Van Biesen, Karine Lalieux, Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "les délits de fuite en Belgique" (n° 6925) 21

Orateurs: **Annick Saudoyer, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "vluchtmisdrijven in België" (nr. 6925) 21

Sprekers: **Annick Saudoyer, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

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

du

MERCREDI 18 MAI 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 18 MEI 2005

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h.14 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Francis Van den Eynde au ministre de la Mobilité sur "un accident impliquant un camion survenu sur l'E17" (n° 6681)

Présidente: Mme Hilde Vautmans

01.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Un accident s'est produit sur l'E17 à Lokeren le samedi 23 avril 2005. Le camion impliqué dans cet accident transportait un produit toxique, ce que le chauffeur ignorait. L'autoroute a été fermée dans les deux sens pour limiter les risques en matière de santé publique.

Quel produit ce camion transportait-il ? Il est inadmissible à mes yeux que le chauffeur du camion n'ait pu fournir d'informations sur le chargement toxique qu'il transportait. S'agissait-il d'une substance visée par les dispositions relatives au transport ADR ? Les précautions particulières avaient-elles été prises ?

Quelles mesures prendra-t-on pour éviter de tels incidents à l'avenir ?

01.02 Renaat Landuyt , ministre (*en néerlandais*) : Une enquête est actuellement menée pour connaître les circonstances exactes de l'incident, de manière à pouvoir en tirer les leçons qui s'imposent. Le produit transporté n'était pas considéré comme dangereux mais sa combustion a entraîné une réaction chimique avec un effet irritant. Etant donné que le produit s'était

De vergadering wordt geopend om 14.14 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Mobiliteit over "een ongeval met een vrachtwagen op de E17" (nr. 6681)

Voorzitter: mevrouw Hilde Vautmans.

01.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Op zaterdag 23 april 2005 was er een ongeval op de E17 in Lokeren. De vrachtwagen die bij het ongeval was betrokken, vervoerde een toxisch product, hoewel de bestuurder daarvan niet op de hoogte was. De snelweg werd in beide richtingen afgesloten om risico's voor de volksgezondheid te beperken.

Welk product vervoerde de vrachtwagen? Ik vind het ongehoord dat de bestuurder van de vrachtwagen geen informatie kon geven over de toxische lading. Ging het over een product dat moet worden vervoerd volgens de bepalingen inzake het ADR-transport? Werden de speciale voorzorgen opgevolgd?

Welke maatregelen zal men nemen om een dergelijk incident in de toekomst te vermijden?

01.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Momenteel wordt er een analyse uitgevoerd om te weten wat er juist gebeurde zodat men daaruit de nodige lessen kan trekken. Het vervoerde product werd niet als gevaarlijk bestempeld, maar zorgde bij verbranding voor een irriterende chemische reactie. Aangezien het product volledig was verbrand, moest de vervoersmaatschappij worden

complètement consommé, il a fallu contacter la société de transport pour savoir de quel produit exactement il s'agissait et quels pouvaient être les effets de sa combustion. Le produit n'était pas soumis aux règles du transport ADR.

Il convient de vérifier pourquoi les recherches ont duré 16 heures et jusqu'où il faut aller dans l'évaluation des risques d'un produit. Dans des circonstances normales, le produit en question ne présentait aucun risque.

01.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Il n'y a eu danger qu'à partir du moment où le produit s'est enflammé. De tels risques doivent être pris en compte. Le transporteur ou le fabricant ne doivent-ils pas fournir toutes les informations utiles à propos des risques éventuels? J'attendrai les résultats de l'enquête. Ma question n'avait certainement pas pour but de critiquer les mesures prises par les services de secours.

L'incident est clos.

02 Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "le changement de modèle de permis de conduire exigé par la Commission européenne" (n° 6669)

02.01 François Bellot (MR): La Commission européenne va bientôt procéder à la révision du livre blanc sur la politique des transports. Selon certaines recommandations, les États membres seront obligés d'introduire un permis de conduire plastifié. Envisagez-vous de modifier le permis de conduire actuel en permis de conduire plastifié sur la base du modèle des passeports, empêchant ainsi toute falsification? Quelle est votre position par rapport à la politique de lutte contre la falsification des permis de conduire? Si des changements sont envisagés, quel en est le planning?

Président: M. Francis Van den Eynde.

02.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): La proposition de directive de la Commission relative au permis de conduire a été sensiblement adaptée par le Conseil européen du 7 octobre 2004 ainsi que par le Parlement européen.

Le texte sur lequel j'ai donné mon accord est donc l'orientation commune du Conseil; texte dans lequel il n'est pas question de remplacer les permis actuellement en circulation. C'est le Parlement européen qui s'est prononcé pour le remplacement

gecontacteerd om na te gaan welk product werd vervoerd en wat de gevolgen waren van de verbranding. Het product was niet onderworpen aan de regels van het ADR-transport.

We moeten nagaan waarom het onderzoek 16 uur moest duren en hoe ver men moet gaan in het bepalen van de risico's van producten. Er was voor dit product onder normale omstandigheden geen vermoeden van gevaar.

01.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Het gevaar ontstond pas op het ogenblik dat het product verbrandde. Men moet met dergelijke risico's rekening houden. Moet de vervoerder of de fabrikant niet de nodige informatie geven over mogelijke risico's? Ik zal de resultaten van het onderzoek afwachten. Deze vraag was zeker niet bedoeld om kritiek te leveren op de maatregelen die door de reddingsdiensten werden getroffen.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de door de Europese Commissie gevraagde wijziging van het model van het rijbewijs" (nr 6669)

02.01 François Bellot (MR): De Europese Commissie zal eerlang het witboek over het vervoerbeleid herzien. Volgens bepaalde aanbevelingen zullen de lidstaten verplicht zijn om een geplastificeerd rijbewijs in te voeren. Is u bereid om het bestaande rijbewijs door een geplastificeerd rijbewijs naar het model van de paspoorten te vervangen en op die manier elke vervalsing onmogelijk te maken? Hoe staat u tegenover het beleid inzake de strijd tegen valse rijbewijzen? Als er wijzigingen komen, wat zal dan de timing zijn?

Voorzitter: de heer Francis Van den Eynde.

02.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): De Europese Raad van 7 oktober 2004 en het Europees Parlement hebben belangrijke wijzigingen aangebracht aan het voorstel van richtlijn van de Europese Commissie betreffende het rijbewijs.

De tekst waaraan ik mijn akkoord hechtte is het gemeenschappelijk standpunt dat na afloop van de Raad werd ingenomen. In die tekst is er geen sprake van de vervanging van de in omloop zijnde rijbewijzen. Het is het Europees Parlement dat

des permis sur support papier dans un délai de dix ans et le remplacement des permis « carte de crédit » dans un délai de vingt ans.

Par ailleurs, l'introduction d'une puce dans le permis « carte de crédit » ne sera possible que lorsqu'un groupe d'experts se sera mis d'accord sur ses prescriptions techniques.

Le texte de l'orientation commune et celui du Parlement européen renforcent les dispositions existantes en matière d'échange d'informations entre États membres, en imposant la consultation mutuelle et en interdisant la reconnaissance de la validité de tout permis frappé par une restriction, une suspension, un retrait ou une annulation du droit de conduire.

Les amendements déposés au Parlement européen sont examinés par le groupe de travail Transports terrestres du Conseil. Il y a donc bon espoir de voir une majorité qualifiée se dessiner pour rendre obligatoire l'échange des permis actuellement en circulation. La Belgique pourra se rallier à cette majorité afin d'avancer dans la lutte contre la falsification des permis de conduire.

Toutefois, nous devons rester réalistes dans l'élaboration des plannings car il s'agit d'une opération énorme vu le nombre de cartes à remplacer.

02.03 François Bellot (MR): Le document du Parlement européen insiste sur la nécessité d'avancer en raison du nombre croissant de falsifications des permis de conduire. Peut-être faudrait-il, au sein des États membres, étudier ceux où la plus grande source de falsification peut être identifiée et ainsi les inciter à accélérer le mouvement en adaptant des mesures nationales.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "le fonctionnement de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV)" (n° 6757)

03.01 Hilde Vautmans (VLD): A une question sur la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV) posée en septembre 2004, le ministre Anciaux a répondu qu'un nouvel infokiosque serait mis en service fin 2004. Il a également souligné la politique positive menée en interne en matière de transmission de l'information via le Net et a indiqué que les collaborateurs disposaient d'un intranet,

heeft gekozen voor een vervanging van de papieren versie van de rijbewijzen over een termijn van tien jaar en voor de vervanging van de niet-conforme rijbewijzen in de vorm van een kredietkaart over een termijn van twintig jaar.

Het aanbrengen van een chip op de rijbewijzen in de vorm van een kredietkaart is pas mogelijk nadat een groep experts het over de technische voorwaarden eens zal zijn geraakt.

Zowel de gemeenschappelijke oriëntering van de Raad als de tekst van het Europees Parlement versterken de bestaande bepalingen inzake de gegevensuitwisseling tussen lidstaten: er geldt een verplichting van wederzijdse raadpleging en het is verboden de geldigheid te erkennen van rijbewijzen waarop een beperking, een schorsing, een intrekking of een vernietiging van toepassing is.

De door het Europees Parlement ingediende amendementen worden onderzocht door de werkgroep "Vervoer te land" van de Raad. Er bestaat dus een goede kans dat een gekwalificeerde meerderheid wordt gevonden om de uitwisseling van de in omloop zijnde rijbewijzen verplicht te maken. België zal zich bij die meerderheid kunnen aansluiten, om voortgang te boeken in de strijd tegen de vervalsing van rijbewijzen.

Gelet op het feit dat de vervanging van al die kaarten bijzonder veel werk zal vergen, moeten we evenwel bij het opstellen van de werkschema's het nodige realisme aan de dag leggen.

02.03 François Bellot (MR): In het document van het Europese Parlement wordt erop aangedrongen niet bij de pakken te blijven zitten vermits er steeds meer rijbewijzen worden vervalst. Misschien moeten we nagaan in welke lidstaten de meeste vervalsingen gebeuren en hen aansporen om pro-actief op te treden en nu al maatregelen op nationaal niveau te nemen.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de werking van de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV)" (nr. 6757)

03.01 Hilde Vautmans (VLD): Minister Anciaux antwoordde op een vraag over de Dienst voor Inschrijvingen van de Voertuigen (DIV) in september 2004 dat er eind 2004 een volledig nieuwe infokiosk in gebruik zou worden genomen. Hij wees ook op het positieve interne beleid ten opzichte van informatieverstrekking via het net en vertelde dat de medewerkers over een intranet, een

d'une connexion Internet et d'une adresse e-mail. En outre, une nouvelle procédure d'évaluation devait être instaurée et le personnel allait pouvoir suivre des sessions de formation pour apprendre à mieux communiquer avec le public.

Tous ces changements en faveur de la clientèle ont-ils effectivement été mis en œuvre ? Qu'en est-il de l'emploi des langues par les membres du personnel ? Pourquoi le message diffusé sur le répondeur téléphonique est-il exclusivement formulé en français ?

03.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): La mise en œuvre de l'infokiosque a pris du retard en raison du déménagement dans le nouveau bâtiment. La première période d'essai se déroulera au cours de la première moitié du mois de juin. Les citoyens pourront également vérifier à partir du mois de septembre l'état d'avancement du traitement de leur demande d'inscription.

L'infokiosque compte six collaborateurs. Leur nombre pourrait être augmenté à l'avenir. Les inscriptions que les courtiers d'assurances effectuent par le biais d'internet rencontrent un grand succès et se déroulent sans problèmes.

L'objectif est d'adapter le site internet www.mobilit.fgov.be lors de chaque modification de la réglementation ou du fonctionnement. Des programmes d'amélioration sont mis en œuvre à cet égard et un plan de communication externe a été élaboré. Les modifications sont généralement effectuées à l'initiative du supérieur hiérarchique ou de la cellule Communication externe.

Le nouveau système d'évaluation, qui a été dénommé «cercles de développement», doit encore être mis en œuvre. Tous les responsables chargés de l'évaluation devront suivre une formation de trois jours au cours des prochains mois à cet effet. Des sessions d'information seront organisées ensuite pour l'ensemble du personnel. Les premiers entretiens d'évaluation devraient avoir lieu au cours des trois premiers mois de 2006. Les résultats ne sont donc pas encore disponibles pour l'instant.

Le personnel de tous les guichets a effectivement suivi une formation. Les méthodes de travail ont aussi été mises au point à cette occasion. D'après les utilisateurs, le fonctionnement de ces 'antennes' s'est fortement amélioré ces derniers temps.

Le fait qu'il n'y ait pas de rubrique de presse distincte sur le site web s'explique par un souci de clarté. En effet, le SPF Mobilité et Transport publie

aansluiting op het internet en een mailadres beschikken. Er zou bovendien een nieuwe evaluatieprocedure worden ingevoerd en het personeel zou vormingssessies kunnen volgen om beter te leren omgaan met het publiek.

Werden al deze klantvriendelijke veranderingen daadwerkelijk gerealiseerd? Hoe zit het met het talgebruik van de personeelsleden? Waarom is de boodschap op het antwoordapparaat louter Franstalig?

03.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Het opzetten van de infokiosk liep vertraging op door de verhuis naar het nieuwe gebouw. De eerste proefperiode van de kiosk zal plaatsvinden in de eerste helft van juni. Vanaf september zullen burgers ook kunnen nagaan in welk stadium van behandeling hun inschrijvingsaanvraag zich bevindt.

De infokiosk heeft zes medewerkers. Dat zouden er in de toekomst meer kunnen worden. De inschrijvingen via het internet door verzekeringsmakelaars zijn intussen een groot succes en verlopen vlot.

Het is de bedoeling dat de website www.mobilit.fgov.be bij elke wijziging van de regelgeving of werking wordt aangepast. Hiervoor lopen verbeteringsprogramma's en er is een plan externe communicatie. Wijzigingen gebeuren meestal op initiatief van de bevoegde hiërarchische overste of de cel Externe Communicatie.

Het nieuwe evaluatiesysteem, dat de naam 'ontwikkelingscirkels' kreeg, moet nog worden ingevoerd. Alle chefs-evaluatoren zullen hiervoor de volgende maanden een driedaagse opleiding krijgen. Daarna volgen informatiesessies voor al het personeel. De eerste evaluatiegesprekken zouden moeten plaatsvinden tijdens de eerste drie maanden van 2006. Resultaten zijn er dus voorlopig nog niet.

Het personeel van alle loketten heeft inderdaad een opleiding gevolgd. De werkprocessen werden toen ook op punt gesteld. Ik hoor van de gebruikers dat de werking van deze 'antennes' de laatste tijd sterk is verbeterd.

Dat er geen aparte persrubriek is op de website, is om de site overzichtelijk te houden. De federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer plaatst echter

toujours des communiqués de presse sur le site internet du SPF lorsque la réglementation subit des modifications importantes. De même, tout changement des heures d'ouverture et des procédures est communiqué par le biais de communiqués de presse ou sur le site.

03.03 Hilde Vautmans (VLD): Je demande toutefois qu'on prête attention à l'emploi des langues à la DIV.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "l'agrément par la DIV de véhicules neufs et d'occasion importés" (n° 6758)

04.01 Hilde Vautmans (VLD): De nombreux véhicules neufs et d'occasion importés de l'étranger doivent disposer d'un procès-verbal d'agrément (PVA) pour pouvoir être immatriculés auprès de la Direction de l'Immatriculation des Véhicules (DIV). Par le passé, un inspecteur se rendait sur place à cet effet.

La procédure est malheureusement entravée par les nombreux déménagements et réorganisations de cette administration. L'inspecteur qui effectuait les agréments sur place n'a pas été remplacé après son départ à la retraite et le service technique du département de la Mobilité demande depuis lors que toute demande d'agrément soit accompagnée d'un dossier technique qui en plus d'un rapport technique, comprend également toutes les données relatives au véhicule. Ce n'est qu'après examen de ce dossier que le service fixe un rendez-vous. Lorsque je me suis adressée à la DIV pour obtenir plus d'informations sur la nouvelle procédure, personne ne semblait en être informé.

Des véhicules sans agrément sont aujourd'hui bloqués chez des importateurs, alors que les clients les attendent. Le ministre demandera-t-il à la DIV de fournir des précisions quant aux procédures à suivre ? Demandera-t-il que l'ancienne procédure de délivrance des PVA soit rétablie ou préfère-t-il la nouvelle procédure alourdie ?

04.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Le PVA est délivré non par la DIV mais par le Service Véhicules. Pour estimer si les véhicules répondent à un certain nombre de critères de sécurité, les fonctionnaires doivent disposer de données techniques suffisantes et de documents officiels du pays d'origine.

steeds persberichten op de website van de FOD als zich belangrijke wijzigingen van de reglementering voordoen. Ook over veranderde openingsuren en gewijzigde procedures wordt gecommuniceerd via persberichten of de site.

03.03 Hilde Vautmans (VLD): Ik vraag toch om de nodige aandacht te besteden aan het taalgebruik bij de DIV.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de keuring door de DIV van ingevoerde nieuwe en tweedehandse voertuigen" (nr. 6758)

04.01 Hilde Vautmans (VLD): Veel nieuwe en tweedehandse voertuigen die uit het buitenland worden ingevoerd, hebben een proces-verbaal van goedkeuring (PVG) nodig om ingeschreven te kunnen worden bij de Dienst Inschrijving Voertuigen (DIV). Daarvoor ging vroeger een inspecteur ter plaatse.

Spijtig genoeg is door de zoveelste verhuis en reorganisatie van die dienst de procedure bemoeilijkt. De inspecteur die de goedkeuringen op locatie deed, is na zijn pensioen niet vervangen en sindsdien vraagt de technische afdeling van het departement Mobiliteit om bij elke aanvraag een technisch dossier in te dienen, dat naast een technisch verslag ook alle gegevens over het voertuig bevat. Pas na onderzoek van dit dossier regelt de dienst een afspraak. Toen ik bij de DIV navraag deed over de nieuwe procedure, bleek men niet op de hoogte.

Momenteel zijn er importeurs die auto's hebben staan die niet goedgekeurd raken en waarop de klanten zitten te wachten. Zal de minister de DIV vragen om duidelijkheid te verschaffen over de te volgen procedures? Zal hij vragen om de oude procedure voor de uitreiking van PVG's te herstellen of verkiest hij de nieuwe, verzwaarde procedure?

04.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Het PVG wordt niet door het DIV, maar door de Dienst Voertuigen afgeleverd. Om te kunnen beoordelen of de voertuigen beantwoorden aan een aantal veiligheidscriteria, moeten de ambtenaren beschikken over voldoende technische gegevens en officiële documenten van het land van herkomst.

Pour garantir un traitement uniforme et transparent des demandes, nous élaborons actuellement une nouvelle procédure qui précisera les documents à présenter et les données techniques requises. Les importateurs de véhicules recevront une note détaillant cette procédure et nous enverrons également des instructions aux centres de contrôle. Dans le cadre de la réforme des centres de contrôle, nous comptons déléguer à ces derniers davantage de tâches.

Nous avons informé les importateurs de l'élaboration d'une nouvelle procédure et nous avons en outre organisé une concertation informelle avec les entreprises majeures de ce secteur.

04.03 Hilde Vautmans (VLD): Le ministre affirme que les importateurs sont au courant mais les courriers électroniques que je reçois m'incitent à croire le contraire. Le ministre n'est pas partisan d'un retour à l'ancienne procédure et s'en remet davantage aux centres de contrôle. J'espère en tout cas qu'il réussira à mettre au point une procédure simple, transparente et rapide.

L'incident est clos.

05 Question de M. Miguel Chevalier au ministre de la Mobilité sur "le nombre de véhicules flashés" (n° 6883)

05.01 Miguel Chevalier (VLD): Le ministre dispose-t-il de chiffres relatifs au nombre de véhicules flashés par la police de la circulation, par catégorie de véhicule ?

05.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Dans les données détaillées de la police fédérale de la circulation relatives à l'année 2004, les véhicules sont effectivement répartis en différentes catégories. La police de la circulation a flashé 280.803 véhicules au moyen de radars commandés par des policiers et 33.329 au moyen de radars automatiques. Ces chiffres sont ventilés par zone de police mais il n'existe pas de données relatives à chaque section policière distincte. Je communiquerai à la commission le détail de ces chiffres.

05.03 Miguel Chevalier (VLD): Ces chiffres comprennent à n'en pas douter les deux roues.

05.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : En effet, mais la grosse majorité des infractions est commise par des voitures ordinaires.

Met het oog op een eenvormige en transparante behandeling van de aanvragen, wordt nu een nieuwe procedure op punt gesteld, die de voor te leggen documenten en de vereiste technische gegevens bepaalt. De invoerders van voertuigen zullen een nota krijgen waarin die procedure voorgesteld wordt en ook de keuringscentra krijgen instructies. In het kader van de hervorming van de keuringscentra zullen we meer taken aan hen overlaten.

De invoerders weten dat er een nieuwe procedure op komst is en er is bovendien informeel overleg geweest met de belangrijkste onder hen.

04.03 Hilde Vautmans (VLD): De minister zegt dat de invoerders op de hoogte zijn, maar ik kan alleen maar afleiden uit de mails die ik krijg, dat dit niet het geval is. De minister is niet gewonnen voor een terugkeer naar de oude procedure, maar mikt veeleer op de keuringscentra. Ik hoop in elk geval dat er een eenvoudige, transparante en snelle procedure komt.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Miguel Chevalier aan de minister van Mobiliteit over "het aantal geflitste voertuigen" (nr. 6883)

05.01 Miguel Chevalier (VLD): Beschikt de minister over cijfers van het aantal door de wegpolicie geflitste wagens, onderverdeeld per categorie van voertuig?

05.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): De gedetailleerde gegevens van de federale wegpolicie van 2004 delen de voertuigen inderdaad in categorieën in. De wegpolicie flitste met bemande radars 280.803 voertuigen, met onbemande camera's 33.329. De cijfers zijn verdeeld per politiezone, maar gegevens van elke afzonderlijke politieafdeling bestaan niet. Ik overhandig de gedetailleerde cijfers aan de commissie.

05.03 Miguel Chevalier (VLD): Ook tweewielers zijn blijkbaar in die cijfers opgenomen.

05.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Inderdaad, maar het gros van de overtredingen wordt begaan door gewone personenwagens.

Le **président**: Le ministre peut fournir les chiffres à M. Chevalier mais ils ne peuvent figurer dans le rapport.

05.05 Miguel Chevalier (VLD): Est-il techniquement possible de flasher des motos? Selon les chiffres en question, 2.634 motos seulement ont été flashées. Ce chiffre est très bas. Comme nous pouvons le lire aujourd'hui dans le journal *De Standaard*, le nombre d'accidents impliquant des motos ne fait qu'augmenter.

05.06 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Le problème réside surtout dans le fait que le nombre de motos ne cesse d'augmenter. Des mesures s'imposent dès lors. N'oublions pas que les accidents impliquant des motards ne sont généralement pas dus à leur comportement sur la route mais à un problème de manque de visibilité.

L'incident est clos.

06 Question de M. Claude Marinower au ministre de la Mobilité sur "l'instauration d'un délai maximum pour libérer la chaussée après un accident" (n° 6885)

06.01 Claude Marinower (VLD): Le ministre a récemment lancé l'idée qu'en cas d'accident, la route ne pourrait plus être fermée pendant plus de deux heures, afin d'éviter les embouteillages monstres. Dans cette perspective, il a notamment proposé d'adjoindre aux services de police les experts chargés de faire les constatations.

Le ministre peut-il commenter ces projets? Un calendrier concret a-t-il déjà été fixé? Avant de faire ses déclarations, le ministre s'était-il concerté avec l'ensemble des parties concernées?

06.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Vendredi dernier, le gouvernement a pris une série de mesures en matière de sécurité routière. Ainsi, toutes les initiatives en faveur des victimes seront coordonnées au niveau fédéral.

Le gouvernement souhaite également améliorer la fluidité des interventions consécutives à un accident. A cette fin, il a établi un tableau du déroulement dans le temps des interventions en cas d'accident pour déterminer où se situent les pertes de temps et quelles mesures peuvent être prises afin d'y remédier. Des réunions à ce sujet avec les différentes instances concernées ont déjà été planifiées.

De **voorzitter**: De minister kan de cijfers overhandigen aan de heer Chevalier, maar ze kunnen niet in het verslag worden opgenomen.

05.05 Miguel Chevalier (VLD): Is het technisch wel mogelijk om motoren te flitsen? Volgens deze cijfers werden slechts 2.634 motoren geflitst. Dat vind ik heel weinig. Het aantal ongevallen met motoren neemt intussen alsmaar toe, zoals we vandaag in *De Standaard* konden lezen.

05.06 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Het probleem is vooral dat het aantal motorrijders stijgt. Daarom dringen maatregelen zich op. We mogen niet vergeten dat ongevallen met motorrijders meestal niet aan hun rijgedrag te wijten zijn, maar onder meer aan het gebrek aan zichtbaarheid.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Claude Marinower aan de minister van Mobiliteit over "de invoering van een maximumtermijn voor het vrijmaken van het wegdek na een ongeval" (nr. 6885)

06.01 Claude Marinower (VLD): De minister opperde recent het idee dat de weg bij een ongeval niet langer dan twee uur versperd mag blijven, dit om al te veel verkeersellende te vermijden. Hij stelde daarom onder meer voor om de experts die het ongeval moeten vaststellen, toe te voegen aan de politiediensten.

Kan de minister zijn plannen toelichten? Is er al een concrete timing? Had de minister voor zijn uitspraken hierover al overlegd met alle betrokken partijen?

06.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Vorige week vrijdag nam de regering een aantal beslissingen over de verkeersveiligheid. Zo zullen alle initiatieven op het vlak van slachtofferbejegening op federaal niveau worden gecoördineerd.

De regering wil ook de ongevalafhandeling vlotter laten verlopen. Ze stelt daarom een tijdstabel van een ongeluk op om na te gaan waar het tijdsverlies zich voordoet en hoe daarop kan worden ingespeeld. Hiervoor werden al vergaderingen belegd met de verschillende betrokken instanties.

Il importe essentiellement de savoir s'il se justifie de bloquer une autoroute pendant des heures pour pouvoir trancher la discussion entre deux compagnies d'assurances. A certains moments, l'intérêt général, en l'occurrence la situation économique, doit primer les intérêts privés, en l'espèce ceux des compagnies d'assurances. Le déblocage de l'autoroute deux heures plus tard peut à cet égard constituer une option. Il ne fait évidemment aucun doute que l'intérêt de la victime continue à prévaloir.

L'incident est clos.

07 **Ordre des travaux**

Le **président**: En principe, nous devrions maintenant avoir un débat sur le plan de dispersion, mais Mme Creyf, qui est tout de même l'interlocutrice CD&V par excellence dans ce dossier, est à l'étranger et demande un report de la discussion. D'autres personnes souhaitent toutefois poser des questions à ce sujet. Je m'en remets donc à l'avis de la commission.

07.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ce que le ministre voulait, c'était un large échange de vues qu'il illustrerait avec des diapositives. Mais il serait souhaitable qu'il le fasse en présence de Mme Creyf, la semaine prochaine ou une des semaines suivantes. Aujourd'hui, nous pouvons évidemment écouter les questions déposées et je ne vois aucun inconvénient à ce que d'autres membres se joignent aux auteurs de questions déjà inscrits.

07.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): Je trouve que c'est une bonne proposition.

Le **président**: Nous commençons par les questions et chaque groupe peut se rallier. Mme Creyf n'a pas de soucis à se faire: le point ne sera pas immédiatement retiré de l'ordre du jour.

08 **Questions jointes de**

- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "les suites de la suspension du plan de dispersion des vols par le Conseil d'Etat" (n° 6921)
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt du Conseil d'Etat sur le plan de dispersion" (n° 6938)
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion des vols" (n° 6981)
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les aménagements apportés au plan de dispersion après l'arrêt du Conseil d'Etat et le

De la question est de savoir si il est responsable de bloquer une autoroute pendant des heures pour pouvoir trancher la discussion entre deux compagnies d'assurances. A certains moments, l'intérêt général, en l'occurrence la situation économique, doit primer les intérêts privés, en l'espèce ceux des compagnies d'assurances. Le déblocage de l'autoroute deux heures plus tard peut à cet égard constituer une option. Il ne fait évidemment aucun doute que l'intérêt de la victime continue à prévaloir.

Het incident is gesloten.

07 **Regeling van de werkzaamheden**

De **voorzitter**: Normaal moet nu een debat over het spreidingsplan plaatshebben, maar mevrouw Creyf, toch de CD&V-spreker bij uitstek in dit dossier, is buitenlands en ze vraagt een uitstel van de discussie. Er zijn echter nog anderen die hierover vragen wilden stellen. Ik raadpleeg dus de commissie.

07.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De minister wilde een ruime gedachtewisseling die hij dan zou illustreren met slides. Dat kan best een van de volgende weken in aanwezigheid van mevrouw Creyf gebeuren. Vandaag kunnen we natuurlijk naar de ingediende vragen luisteren en ik heb er geen probleem mee dat anderen zich hierbij aansluiten.

07.02 **Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Dat lijkt me een goed voorstel.

De **voorzitter**: We beginnen met de vragen en elke fractie kan zich aansluiten. Mevrouw Creyf hoeft zich geen zorgen te maken: het punt zal niet meteen van onze agenda verdwijnen.

08 **Samengevoegde vragen van**

- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit over "de gevolgen van de schorsing van het spreidingsplan door de Raad van State" (nr. 6921)
- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "het arrest van de Raad van State over het spreidingsplan" (nr. 6938)
- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan voor het luchtverkeer" (nr. 6981)
- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe aanpassingen aan het

traitement réservé aux plaintes" (n° 6982)

08.01 François-Xavier de Donnea (MR): Le 11 mai dernier, le Conseil d'État, confirmant un premier jugement de la Cour d'appel de Bruxelles, suspend la décision du ministre en matière de dispersion des vols. Le lendemain, vous déclarez qu'il faut procéder à des adaptations du plan de dispersion des vols sous peine d'astreinte. Pourtant, le 13 mai, vous envoyez aux autorités concernées une note reprenant le même texte, sans aucune explication et sans tenir compte des remarques de la plus haute juridiction administrative du pays.

Dans son arrêt, le Conseil d'État considère qu'il est dangereux de faire décoller ou atterrir des avions sur la piste 02 lorsque, lors d'un décollage ou d'un atterrissage, le vent de queue est supérieur à 0 nœud.

Le Conseil d'État dit aussi que pour respecter l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles, l'Etat belge peut simplement revenir à la situation antérieure au plan de dispersion, d'autant que d'autres scénarios proposés et permettant d'aboutir à une dispersion équitable des nuisances sonores n'ont pas été examinés avec l'objectivité et le sérieux requis.

Pourquoi avez-vous changé d'avis entre le 12 et le 13 mai? Ne serait-il pas finalement plus simple de revenir à la situation d'avant 1999 ?

Le **président**: Je donne la parole à M. Lavaux, qui remplace Mme Milquet.

08.02 David Lavaux (cdH): Le 11 mai, le Conseil d'État a suspendu les modifications apportées par le gouvernement au plan de dispersion initial en vue de répondre aux exigences de la l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 17 mars dernier. Le Conseil d'État vous impose de ne plus utiliser la piste 02 pour les décollages, chaque samedi pour des raisons de sécurité.

Tant l'arrêt de la cour d'appel que la décision en suspension du Conseil d'État vous font grief de ne pas avoir tenu compte des spécificités de la piste 02/20 et d'avoir négligé l'obligation élémentaire de motivation de tout acte administratif, les principes de prudence de prévoyance et de proportionnalité de votre décision.

spreidingsplan na het arrest van de Raad van State en de wijze waarop klachten behandeld worden" (nr. 6982)

08.01 François-Xavier de Donnea (MR): Op 11 mei jongstleden heeft de Raad van State een eerste arrest van het hof van beroep van Brussel bevestigd en de beslissing van de minister met betrekking tot de spreiding van het luchtverkeer geschorst. 's Anderendaags verklaarde u dat het spreidingsplan moest worden aangepast, op straffe van een dwangsom. U stuurde de betrokken autoriteiten op 13 mei echter een nota met dezelfde tekst, zonder enige uitleg en zonder rekening te houden met de opmerkingen van de hoogste administratieve rechtbank van het land.

In zijn arrest oordeelt de Raad van State dat het gevaarlijk is om vliegtuigen op baan 02 te laten opstijgen of landen wanneer de staartwind bij het opstijgen of landen hoger ligt dan 0 knopen.

De Raad van State stelt tevens dat teneinde zich aan het arrest van het hof van beroep van Brussel te houden, de Belgische Staat gewoon kan terugkeren naar de situatie van vóór het spreidingsplan, temeer daar andere voorgestelde scenario's die het mogelijk maken tot een evenwichtige spreiding van de geluidshinder te komen niet met de nodige objectiviteit en ernst werden onderzocht.

Waarom is u tussen 12 en 13 mei van mening veranderd? Zou het uiteindelijk niet veel simpeler zijn om terug te gaan naar de situatie van voor 1999?

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Lavaux, die mevrouw Milquet vervangt.

08.02 David Lavaux (cdH): Op 11 mei schorste de Raad van State het gewijzigde spreidingsplan dat de regering opgesteld had om aan de eisen in het arrest van het hof van beroep van Brussel van 17 maart jongstleden te voldoen. Van de Raad van State mag u baan 02 om veiligheidsredenen niet langer als startbaan gebruiken op zaterdag.

Zowel in het arrest van het hof van beroep als in de schorsingsbeslissing van de Raad van State wordt u euvel geduid dat u geen rekening gehouden heeft met de specifieke gesteldheid van baan 02/20, de elementaire verplichting om elke bestuurshandeling te motiveren met voeten getreden heeft, en het voorzichtigheids- en voorzorgsprincipe alsook het principe van de proportionaliteit van de beslissing genegeerd heeft.

Enfin, le Conseil d'État estime que les modifications que vous avez apportées au plan initial signifient une concentration trop importante des vols sur la périphérie Est. En conséquence, tenant compte de cette décision, comment comptez-vous, monsieur le ministre, réorganiser les vols de jour et de nuit à l'aéroport de Bruxelles-national ?

08.03 Marie Nagy (ECOLO): En soulignant le mépris à l'égard des populations concernées et des règles de sécurité les plus élémentaires dont témoigne le fédéral, la Justice confirme le constat d'incompatibilité entre l'épure gouvernementale et ce qu'impose la bonne gouvernance, dressé par Ecolo le 19 avril. Le Conseil d'État, par son arrêt du 11 mai 2005, suspend avec effet immédiat l'exécution de la décision du Conseil des ministres du gouvernement fédéral du 18 avril de modifier le système d'utilisation préférentiel des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National et les instructions consécutives données par vous le 20 avril 2005.

L'arrêt confirme que l'utilisation de la piste 20 doit rester subsidiaire pour des raisons environnementales et de sécurité, que le survol incessant d'avions la nuit cause de graves préjudices à la santé des riverains de l'aéroport, qu'utiliser la piste 02/20 quand d'autres pistes sont disponibles réduit inutilement les marges de sécurité, que les riverains de l'Est de Bruxelles et sa périphérie sont les seuls à se trouver sous le flux des décollages provenant des trois pistes de l'aéroport, etc.

La gestion désastreuse, depuis deux ans, de ce dossier, donne à nouveau raison à la pugnacité des riverains qui subissent l'incapacité du gouvernement fédéral à gérer cette question dans le sens de l'intérêt général. Ceci sans rappeler l'épisode malheureux de l'e-mail dans lequel étaient définies des zones « F » qui devraient subir plus de nuisances que les autres. Il ne s'agit pas d'opposer les riverains entre eux mais de défendre la santé et la sécurité de chacun, quelle que soit son appartenance linguistique.

Quelles propositions allez-vous faire, Monsieur le Ministre, pour vous conformer aux décisions de justice et à la décision du Conseil d'État en modifiant votre plan ?

08.04 Olivier Maingain (MR): Le non-respect de l'État de droit dans ce dossier devient vraiment préoccupant pour les riverains qui accumulent les

Ten slotte oordeelt de Raad van State dat u, met de wijzigingen die u aan het oorspronkelijke plan heeft aangebracht, een te grote concentratie van vluchten boven de oostrand in de hand gewerkt heeft. Hoe zal u, rekening houdend met die beslissing, de dag- en nachtvluchten van en naar de luchthaven van Brussel-Nationaal reorganiseren?

08.03 Marie Nagy (ECOLO): Het gerecht onderstreept dat de federale regering ten aanzien van de betrokken bevolking blijkt geeft van misprijzen en de meest elementaire veiligheidsregels met voeten treedt en bevestigt, zoals Ecolo op 19 april vaststelde, dat het plan van de regering niet van good governance getuigt. Met zijn arrest van 11 mei 2005 schorst de Raad van State met onmiddellijke ingang de uitvoering van de beslissing van de federale ministerraad van 18 april inzake het preferentieel gebruik van de banen op de luchthaven Brussel-Nationaal én de door u in het verlengde daarvan uitgevaardigde richtlijnen van 20 april 2005.

Het arrest bevestigt dat het gebruik van baan 20 om milieu- en veiligheidsredenen ondergeschikt moet blijven, dat het onophoudelijk overvliegen 's nachts de gezondheid van de omwonenden ernstige schade toebrengt, dat het gebruik van baan 02/20 wanneer andere banen beschikbaar zijn de veiligheidsmarges onnodig verkleint, dat de bewoners van het oosten van Brussel en van de Oostrand als enigen de opstijgende vliegtuigen van de drie banen van de luchthaven over zich krijgen, enz.

De rampzalige manier waarop dit dossier al twee jaar wordt beheerd, is een duwtje in de rug voor de strijdvaardige omwonenden, die het slachtoffer zijn van de onbekwaamheid van de federale regering om in deze het algemeen belang voor ogen te houden. Dan hebben we het nog niet over de kwalijke e-mail waarin F-zones werden omschreven die meer geluidshinder zouden moeten slikken dan de andere. Dit dossier draait niet om het tegen elkaar opzetten van verschillende groepen omwonenden, wel om het verdedigen van de gezondheid en de veiligheid van elkeen, ongeacht de taalgroep waartoe hij behoort.

Welke voorstellen zal u doen, mijnheer de minister, om, via een wijziging van uw plan, aan de beslissingen van het gerecht en van de Raad van State tegemoet te komen?

08.04 Olivier Maingain (MR): De rechtsstaat wordt in dit dossier met voeten getreden. Dat baart de omwonenden, die door het gerecht keer op keer

décisions de justice favorables à leurs thèses reconnues fondées, et qui se heurtent finalement à une forme d'indifférence qui devient éminemment coupable.

Une nouvelle fois, le Conseil d'État insiste sur l'aspect sécurité. L'étude du 11 mai 2004 du bureau d'étude IIC qui avait été établie pour le compte de BIAC dit que, pour des raisons de sécurité, et comme le confirme le Conseil d'État, « la piste 02/20 ne peut être utilisée lorsque les autres pistes sont également disponibles »

Vous persévérez ainsi dans un dispositif d'utilisation des pistes qui engage votre responsabilité personnelle s'il devait y avoir un accident grave.

L'argumentation du Conseil d'État démontre qu'il n'y a pas un effet de répartition équitable et qu'il y a une volonté délibérée de maintenir une concentration sur la zone de la périphérie Est de Bruxelles qu'un de vos collaborateurs a voulu qualifier de « zone F ».

Les décisions de la cour d'appel de Bruxelles et de la section administrative du Conseil d'État montrent qu'il est temps pour vous d'oser enfin une décision réellement apaisante. J'admire tous ceux qui, comme le gouvernement bruxellois, proposent de revenir à l'époque antérieure à la désastreuse ère Durant.

08.05 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Le Conseil d'Etat a suspendu le plan de dispersion adapté parce que le ministre ne l'aurait pas motivé de manière suffisante. Cela commence vraiment à ressembler à un vaudeville.

Quelle est la réaction du ministre à l'arrêt? Quelles sont les conséquences de l'arrêt pour le plan de dispersion? Quand les nouvelles modifications entreront-elles en vigueur? Le ministre pourrait-il nous fournir par zone un aperçu des conséquences au niveau des nuisances sonores? Est-il exact que le site créé à cet effet par le ministre précédent n'est plus mis à jour?

Comment les plaintes relatives au plan de dispersion sont-elles classées? Comment sont-elles traitées? Est-il possible d'en prendre connaissance? Qui contrôle le fonctionnement du service de médiation et le traitement des plaintes?

08.06 Luk Van Biesen (VLD): J'habite depuis 44 ans à proximité immédiate d'une piste

in het gelijk worden gesteld maar als puntje bij paaltje komt telkens weer op een vorm van schuldige onverschilligheid stuiten, grote zorgen.

De Raad van Staat hamert eens te meer op het veiligheidsaspect. De studie van 11 mei 2004 die het studiebureau IIC voor BIAC uitvoerde, besluit dat baan 02/20 om veiligheidsredenen niet mag worden gebruikt wanneer andere banen beschikbaar zijn. Dat standpunt wordt door de Raad van State bevestigd.

U houdt dus tegen beter weten vast aan de vooropgestelde regeling inzake het gebruik van de banen op de luchthaven. Indien zich een ernstig ongeval zou voordoen, zou u daarvoor persoonlijk aansprakelijk zijn.

Uit de argumentering van de Raad van State blijkt dat geen sprake is van een billijke spreiding, maar wel van de uitdrukkelijke bedoeling om de vluchten boven de Oostrand van Brussel te concentreren, die door een van uw medewerkers trouwens als "zone F" werd bestempeld.

De beslissingen van het Hof van Beroep van Brussel en de Afdeling Administratie van de Raad van State tonen aan dat het hoog tijd is voor een beslissing die rust brengt. Ik bewonder al degenen die net zoals de Brusselse regering voorstellen terug te keren naar de periode voor het rampzalige Durant-tijdperk.

08.05 Bart Laeremans (Vlaams Belang): De Raad van State heeft het aangepaste spreidingsplan geschorst omdat de minister het plan onvoldoende gemotiveerd zou hebben. Dit wordt een echte vaudeville.

Wat is de reactie van de minister op het arrest? Wat zijn de gevolgen voor het spreidingsplan? Wanneer zullen de nieuwe aanpassingen van toepassing worden? Kan de minister per zone de gevolgen op het vlak van lawaaihinder schetsen? Klopt het dat de door de vorige minister opgerichte site hierover niet langer wordt aangepast?

Hoe worden klachten over het spreidingsplan gecatalogeerd? Hoe worden ze behandeld? Kunnen deze klachten worden ingekeken? Wie controleert de werking van de ombudsdienst en de klachtenbehandeling?

08.06 Luk Van Biesen (VLD): Ik woon al 44 jaar onder een landingsbaan en heb me daar altijd zeer

d'atterrissage et j'ai toujours fait preuve d'une grande tolérance dans ce domaine. Un aéroport provoque inévitablement certaines nuisances. Le ministre a d'ailleurs indiqué la semaine dernière que les plaintes émanaient surtout de francophones. Or, la périphérie nord et est sont flamandes.

Plutôt que de poser des questions, je vais énoncer quelques solutions. La zone 3 est la seule à être survolée par quatre pistes. Le plan de dispersion fondé sur le rapport BruNord de 2003 se base sur une fausse hypothèse, à savoir que les zones subissent uniquement des nuisances lorsqu'elles se situent dans le prolongement d'une piste. A en croire le rapport, il n'y aurait donc qu'une seule piste à l'origine de nuisances pour la zone 3.

Des mesures de bruit révèlent une nette différence entre les décollages sur la piste 25R selon que les avions virent vers la périphérie nord ou vers la périphérie est. Les premiers se répartissent entre quatre trajectoires pendant la semaine et trois le week-end, tandis que les seconds suivent toujours la même trajectoire. Une solution consisterait à ne pas dévier tous ces vols par Huldenberg ou à les faire virer à une altitude plus élevée.

Lors de futures modifications du plan de dispersion, il faudra tenir compte des nuisances occasionnées pour la zone 3 par les décollages depuis la piste 25R. Même s'ils sont peu nombreux, les vols qui décollent de la piste 25L arrivent aussi au-dessus de la zone 3.

Dans le passé, la piste 20 a rarement été utilisée pendant la journée et, la nuit, elle ne l'a été que pour certains types d'avions. A l'avenir, cette piste serait utilisée pendant toutes les périodes de relâche, cinq nuits sur sept, samedi toute la journée et dimanche pendant une petite partie de la journée. Conséquence : les habitants de Zaventem, Sterrebeek, Kraainem, Wezembeek-Oppem et Tervuren sont dans une situation invivable. Or, selon le rapport AAC, cette piste n'est adaptée qu'aux avions légers. Les habitants de ces communes pousseraient un fameux ouf de soulagement si un itinéraire optimisé survolant l'E40 en direction de Louvain était prévu. Mais la volonté politique fait défaut pour instaurer cet itinéraire. Les responsables de Belgocontrol écoutent les desiderata du ministre puis déclarent que cet itinéraire n'est pas réalisable pour des raisons techniques, bien que ce soient eux qui, dans le passé, ont rendu public cet itinéraire.

Un autre problème réside dans le nombre accru

tolérant in getoond. Een luchthaven brengt nu eenmaal lasten met zich mee. Vorige week zei de minister trouwens dat er vooral klachten van Franstaligen te horen zijn. Zowel de Noord- als de Oostrand zijn nochtans Vlaams.

In plaats van vragen te stellen, zal ik enkele oplossingen geven. Zone 3 is de enige zone die door vier banen wordt overvlogen. Het spreidingsplan dat gebaseerd is op het BruNord-rapport van 2003, gaat van de foute veronderstelling uit dat zones enkel hinder ondervinden indien zij in het verlengde liggen van een baan. Zone 3 zou volgens dit rapport slechts hinder ondervinden van één baan.

Geluidsmetingen geven aan dat er een groot verschil bestaat tussen vertrekken op baan 25R die afbuigen naar de Noordrand en andere die afbuigen naar de Oostrand. De eerste worden tijdens de week opgesplitst in vier trajecten en tijdens het weekend in drie, terwijl de tweede groep slechts één traject heeft. Dit zou kunnen worden opgelost door deze vluchten niet allemaal om te leiden via Huldenberg of door de vliegtuigen op grotere hoogte te laten ombuigen.

Bij toekomstige wijzigingen aan het spreidingsplan moet men rekening houden met de hinder voor zone 3 die wordt veroorzaakt door vertrekken op baan 25R. De vluchten die vertrekken van baan 25L, al zijn het er weinig, belanden eveneens boven zone 3.

Baan 20 werd in het verleden zelden overdag gebruikt en 's nachts enkel voor bepaalde types van vliegtuigen. In de toekomst zou deze baan tijdens alle rustperiodes, vijf nachten op zeven, zaterdag heel de dag en zondag een beperkt deel van de dag worden gebruikt. De situatie in Zaventem, Sterrebeek, Kraainem, Wezembeek-Oppem en Tervuren wordt daardoor onleefbaar. Volgens het AAC-rapport is deze baan nochtans enkel geschikt voor lichtere toestellen. Een geoptimaliseerde route over de E40 richting Leuven zou voor de inwoners van deze gemeenten een grote verlichting betekenen, maar daarvoor ontbreekt de politieke wil. De verantwoordelijken bij Belgocontrol luisteren naar de wensen van de minister en verklaren dat deze route technisch niet haalbaar is, ondanks het feit dat ze deze in het verleden zelf hebben gepubliceerd.

Een volgende probleem zijn de toegenomen

d'atterrissages sur la piste 02. Par le passé, des atterrissages étaient effectués trente jours par an sur cette piste, alors qu'aujourd'hui, les atterrissages sur la piste 02 sont au nombre de 250 les jours de week-end et de 350 les jours de semaine. Des communes à forte densité de population sont ainsi survolées à deux cents mètres d'altitude, ce qui entraîne une production de bruit comprise entre 80 et 90 décibels. Les appareils qui empruntent les anciennes pistes d'atterrissage 25L et 25R survolent aujourd'hui en grande partie la campagne.

La périphérie est demande que l'utilisation de la piste 02 soit limitée aux périodes de vents violents du nord et du nord-est, comme ce fut toujours le cas par le passé. Les habitants de Steenokkerzeel, de Kortenberg et d'Erps-Kwerps demandent eux aussi un simple retour à la situation telle qu'elle se présentait avant le plan de dispersion et les plans de concentration. Ils ne se plaignent pas des atterrissages puisqu'ils les supportent depuis soixante ans déjà. Ils estiment néanmoins qu'il est inacceptable qu'autant d'avions décollent aujourd'hui de la piste 07.

Nul n'ignore que la piste 20 est la même que la piste 02, mais en sens inverse. Les objections relatives à la sécurité qui concernent la piste 02, s'appliquent donc également à la piste 20. Pourquoi cette piste peut-elle dès lors être utilisée de manière intensive ?

Avant les projets de la ministre Durant relatifs à un modèle de concentration, il n'était pas question de comités d'action. J'en déduis que l'utilisation historique des pistes du passé constituait une dispersion plus équilibrée des vols qu'aujourd'hui. Ne peut-on pas simplement revenir à la situation d'avant 1999 ?

08.07 Karine Lalieux (PS): Quand le Conseil des ministres adopte un nouveau plan, il est contesté par un des comités de riverains, et la Justice le suspend ou menace d'astreintes. On est dans ce carrousel depuis que le dossier a été réouvert sous la précédente législature. En tant que parlementaires, nous demandons toujours de concilier d'une part bien-être et santé de la population et d'autre part développement économique de l'aéroport et marges de sécurité. Nous demandons aussi d'objectiver les procédures de modification des routes. Et, enfin, nous attendons toujours le cadastre des bruits.

La situation est surréaliste : si vous devez suivre à la lettre l'avis du Conseil d'État, vous devrez payer

landings op baan 02. Vroeger vonden er op dertig dagen per jaar landingen plaats, nu gaat het om 250 landingen op een weekenddag en 350 op weekdagen. Dichtbevolkte gemeenten worden daarbij op tweehonderd meter hoogte overvlogen, wat tussen 80 en 90 decibel lawaai veroorzaakt. Vliegtuigen die de historische landingsbanen 25L en 25R gebruiken, vliegen intussen grotendeels over de velden.

De Oostrand vraagt om het gebruik van baan 02 te beperken tot momenten met sterke noord- en noordoostenwind, zoals het altijd geweest is. Ook de mensen van Steenokkerzeel, Kortenberg en Erps-Kwerps vragen gewoon om een terugkeer naar de situatie vóór het spreidingsplan en de concentratieplannen. Zij klagen niet over de vliegtuigen die daar landen: dat kennen zij al zestig jaar. Zij vinden het echter onaanvaardbaar dat er nu zoveel vliegtuigen vertrekken van baan 07.

Iedereen weet dat baan 20 dezelfde baan is als baan 02, maar dan in omgekeerde richting. De veiligheidsbezwaren die gelden voor baan 02, gelden dus ook voor baan 20. Waarom mag deze baan dan wel intensief worden gebruikt?

Vóór de plannen van minister Durant voor een concentratiemodel was er van actiecomités geen sprake. Ik leid daaruit af dat het historische baangebruik blijkbaar een evenwichtigere spreiding was dan wat nu gebeurt. Kunnen we niet gewoon terugkeren naar de situatie van vóór 1999?

08.07 Karine Lalieux (PS): Telkens wanneer de ministerraad een nieuw plan goedkeurt, trekt een van de bewonerscomités naar de rechtbank, die op haar beurt de toepassing ervan opschort of dreigt met dwangsommen. Dat spelletje is al aan de gang sinds het dossier tijdens de vorige zittingsperiode heropend werd. Als parlementariërs vragen wij steeds om een verzoening tussen het welzijn en de gezondheid van de bevolking enerzijds en de ontwikkeling van de luchthaven en bepaalde veiligheidsgrenzen anderzijds. Wij vragen ook om een objectivering van de wijzigingsprocedures van de vliegroutes. Daarnaast wachten wij nog steeds op het geluidskadaster.

Deze situatie tart elke verbeelding: als het advies van de Raad van State letterlijk wordt gevolgd, zal

des astreintes puisqu'il y a un autre arrêt de la cour d'appel qui vous condamne.

een dwangsom moeten worden betaald aangezien een ander arrest van het hof van beroep u veroordeelt.

On a déjà pensé à une loi définissant les exigences qu'il faut absolument respecter pour modifier les plans de vols, et à la concrétisation de laquelle participeraient les citoyens, les experts, Belgocontrol et le Parlement. Une telle loi procédurale, dont l'objectif est de réconcilier toutes les parties, respecterait des normes d'environnement, des normes de bruit, de sécurité, toute une série d'éléments importants.

Men heeft reeds gedacht aan een wet die minimumvereisten vastlegt voor de wijziging van de vluchtplannen, waarvan men absoluut niet mag afwijken. Aan de uitwerking van deze wet zouden de burgers, deskundigen, Belgocontrol en het Parlement deelnemen. Een dergelijke procedurele wet, die alle partijen met elkaar wil verzoenen, zou bepaalde milieu-, geluids- en veiligheidsnormen, kortom een hele reeks belangrijke aspecten, eerbiedigen.

Où en est-on dans l'élaboration d'une loi de ce type ? S'il y a une responsabilité du Conseil des ministres en cas d'accident, les juges jouent aussi sans filet ?

Hoe ver staat men met de uitwerking van zo'n wet? Als de ministerraad aansprakelijk is bij eventuele ongevallen, nemen de rechters dan ook risico's?

La Région bruxelloise a mis sur la table un plan de vol proposant un retour à la situation précédant celles de M. Anciaux et de Mme Durant. Travaillez-vous également sur ce plan de vol ?

Het Brussels Gewest heeft een vluchtplan ingediend dat een terugkeer naar de situatie van voor de plannen van de heer Anciaux en mevrouw Durant voorstelt. Werkt u ook op basis van dat vluchtplan?

08.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Le Conseil d'Etat a prévu le paiement d'une astreinte de 25.000 euros par vol. A la radio, le ministre a souligné qu'il s'agissait d'une décision d'une chambre francophone. Le ministre pourrait-il commenter la décision du Conseil d'Etat et préciser sa réaction à ce propos ? A-t-il voulu dire que cette décision favorisait une communauté linguistique en particulier ?

08.08 Jef Van den Bergh (CD&V): De Raad van State heeft een dwangsom opgelegd van 25.000 euro per vlucht. Op de radio beklemdoende de minister dat het ging om een uitspraak van een Franstalige kamer. Kan de minister de uitspraak van de Raad van State toelichten en zijn reactie daarop verduidelijken? Bedoelde de minister dat de uitspraak in het belang is van één taalgemeenschap?

Quelles mesures a-t-on prises pour se conformer à cette décision ? Le ministre pourrait-il fournir un aperçu des modifications apportées au plan phasé depuis son introduction ?

Welke wijzigingen werden doorgevoerd om aan de uitspraak tegemoet te komen? Kan de minister een overzicht geven van de wijzigingen aan het stappenplan sinds de invoering ervan?

Il y a un mois, le ministre a annoncé un projet de loi prévoyant en quelque sorte un aménagement de l'espace aérien pour Zaventem. Un tel plan est-il réalisable et s'est-on déjà attelé à son élaboration ?

Een maand geleden kondigde de minister een wetsontwerp aan dat een soort ruimtelijke luchtordening voor Zaventem zou inhouden. Is zo'n plan haalbaar en is men reeds begonnen met de opmaak ervan?

08.09 Renaat Landuyt, ministre: *(en français)* J'essaie d'adopter une attitude neutre. J'ai toujours obtenu l'accord du gouvernement, et, à l'avenir, je fonctionnerai et déciderai toujours conformément à ce qui a été décidé en son sein.

08.09 Minister Renaat Landuyt *(Frans)*: Ik tracht neutraal te blijven. Ik heb altijd met de instemming van de regering gewerkt; in de toekomst zal ik blijven werken en besluiten blijven nemen overeenkomstig de beslissingen van de regering.

Pourquoi ai-je dit, le 12 mai, qu'une décision s'imposait et pourquoi a-t-on l'impression que, le 13 mai, je tiens un discours contraire ? Nous avons dû faire face à un grand problème en relation avec la sécurité. La vérité juridique est, de temps en temps,

Waarom heb ik op 12 mei gezegd dat een beslissing noodzakelijk was en waarom heeft men de indruk dat ik op 13 mei het omgekeerde heb beweerd? Wel, omdat wij een groot probleem op het vlak van de veiligheid moesten oplossen. De

plus simple que la vérité réelle.

L'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles nous a demandé de prendre une décision provisoire tout en nous demandant de prendre une décision définitive fondée. Le gouvernement a donc pris une décision provisoire et a indiqué la manière dont il comptait travailler à l'avenir.

Deux mois plus tard, le Conseil d'État a rendu un avis nous demandant de motiver les instructions données à l'administration et aux instances concernées. C'est la première fois qu'un ministre compétent doit motiver ses instructions à Belgocontrol!

En outre, pour réorganiser l'utilisation des pistes d'une manière logique et assurer la sécurité, dix jours sont nécessaires.

Ma première réaction a donc été de considérer qu'il faut toujours respecter les décisions juridictionnelles.

Le gouvernement a décidé que je devais prendre une décision ferme car, en réalité, un problème se posait. La décision de suspension du Conseil d'État était d'application immédiate mais elle était impossible à exécuter pour des raisons de sécurité et de timing.

C'est la raison pour laquelle j'ai pris, pour la première fois, une décision motivée à l'égard de Belgocontrol. Certes, je l'ai fait provisoirement. Nous étudions actuellement la façon de manoeuvrer en respectant à la fois l'arrêt de la cour d'appel et la décision du Conseil d'État.

Je ne veux pas sortir de la logique gouvernementale: je respecte les règles et ce, en accord avec chaque collègue du gouvernement.

Il est grand temps que le Parlement, par le biais d'une loi, dise comment procéder pour parvenir à un équilibre entre tous les intérêts dans ce dossier.

La Belgique crée en effet une situation assez originale : nous élaborons une loi qui prévoit les procédures pour objectiver les routes aériennes et produire un cadastre du bruit que tout le monde reconnaîtra en tant que tel.

Les décisions des juridictions soulignent aussi la nécessité de préciser qu'une administration est objective et indépendante; il convient également de préciser la signification, la compétence ou la responsabilité d'une instance comme Belgocontrol.

juridische waarheid is soms eenvoudiger dan de realiteit.

In zijn arrest vraagt het hof van beroep van Brussel ons een voorlopige beslissing te nemen, alsook een gegronde definitieve beslissing. De regering heeft dus een voorlopige beslissing genomen en heeft aangegeven hoe ze in de toekomst te werk wenst te gaan.

Twee maanden later bracht de Raad van State een advies uit waarin ons gevraagd wordt de aan de betrokken instanties en de administratie verstrekte instructies te motiveren. Het is wel de eerste keer dat een bevoegd minister zijn instructies aan Belgocontrol moet motiveren!

Om het gebruik van de banen op een logische en veilige manier te reorganiseren heb je toch tien dagen nodig.

Mijn eerste reactie was dat men de rechterlijke beslissingen steeds moet naleven.

De regering heeft beslist dat ik formeel een beslissing diende te nemen omdat er in de feiten een probleem was ontstaan. Het schorsingsbesluit van de Raad van State trad onverwijld in werking maar kon onmogelijk worden uitgevoerd zonder de veiligheid in gevaar te brengen en bovendien vergt zo iets enige tijd.

Daarom heb ik voor de eerste keer een gemotiveerde beslissing ten aanzien van Belgocontrol getroffen. Het gaat inderdaad om een voorlopige maatregel. We onderzoeken momenteel hoe we het spreidingsplan kunnen verzoenen met zowel het arrest van het hof van beroep als de beslissing van de Raad van State.

Ik blijf bij het regeringsstandpunt: ik leef de vastgestelde regels na, in overeenstemming met alle collega's van de regering.

Het Parlement zou zich dringend bij wet moeten uitspreken over hoe te werk moet worden gegaan om in dit dossier tot een billijke afweging van alle belangen te komen.

België koos voor een vrij originele oplossing: we bereiden een wet voor die procedures instelt om de vluchtroutes volgens objectieve criteria vast te leggen en een geluidskadaster op te stellen, dat door elkeen als dusdanig zal worden erkend.

In het licht van de uitspraken van de rechtscolleges, lijkt het me nodig erop te wijzen dat de administratie objectief en onafhankelijk is. Daarnaast moeten ook de betekenis, de bevoegdheid of de verantwoordelijkheid van een instantie als Belgocontrol worden verduidelijkt.

Je ne peux pas vous en dire plus pour l'instant car nous n'avons pas encore de solution concrète au sein du gouvernement.

(En néerlandais) Ce n'est pas parce qu'il s'agit d'un arrêt d'une chambre francophone du Conseil d'Etat qu'un arrêt d'une chambre néerlandophone serait différent.

Le raisonnement n'est pas correct: la périphérie est n'existe pas en tant qu'entité. Il n'est pas exact que les personnes qui, auparavant, subissaient les nuisances du décollage et subissent à présent celles de l'atterrissage sont les mêmes. L'atterrissage s'effectue en effet en suivant une seule ligne droite, et le décollage, par contre, en suivant des lignes différentes.

(En français) Dans l'Oostrand, il y a des francophones et des néerlandophones, qui s'expriment de plus en plus. Je ne connais donc pas de zone « F » qui voudrait dire zone francophone.

(En néerlandais) Dans la périphérie nord comme dans la périphérie est habitent depuis longtemps des Flamands qui souhaitent y rester mais qui, eux aussi, commencent à se plaindre.

(En français) Beaucoup de nuisances dues à la piste 02/20 sont des nuisances que l'on a toujours connues.

(En néerlandais) Le service de médiation ne m'a pas encore envoyé de rapport digne de ce nom. J'attends un rapport annuel en bonne et due forme avant de tirer des conclusions. J'admets n'avoir jamais consulté le site internet mais je pars du principe que le service de médiation doit pouvoir rédiger un rapport détaillé.

En ce qui concerne le contrôle du service de médiation, je vous renvoie à l'arrêté royal du 15 mars 2002 qui stipule que le président du SPF Mobilité peut seulement exercer une surveillance administrative. Nous devons arrêter certaines dispositions en la matière dans une prochaine loi.

08.10 François-Xavier de Donnea (MR): Vous affirmez qu'un délai de dix jours est nécessaire pour procéder aux modifications demandées par le Conseil d'Etat. Vous avez donc jusqu'au 20 à minuit pour venir avec une décision raisonnée qui permettrait de rencontrer les desiderata du Conseil d'Etat et de la cour d'appel.

Par ailleurs, il me semble que tous les actes administratifs doivent être justifiés depuis quelques

Meer wil ik daarover op dit ogenblik niet kwijt, want de regering beschikt nog niet over een pasklaar antwoord.

(Nederlands) Het is niet omdat het gaat over een uitspraak van een Franstalige kamer van de Raad van State, dat de uitspraak van een Nederlandstalige kamer zou verschillen.

Men maakt een denkfout: de Oostrand als geheel bestaat niet. Het is niet waar dat het dezelfde mensen zijn die voorheen last hadden van het opstijgen en nu last hebben van het dalen. Het dalen gebeurt immers in één rechte lijn, het opstijgen daarentegen in verschillende lijnen.

(Frans) In de Oostrand laten sommige Frans- en Nederlandstaligen meer en meer van zich horen. Ik heb dus geen weet van een zogenaamde "F"-zone, waarbij "F" voor Franstalig staat.

(Nederlands) Zowel in de Noordrand als in de Oostrand wonen er Vlamingen, die daar al lang wonen en willen blijven wonen, maar nu ook beginnen te klagen.

(Frans) Heel wat overlast die door baan 02/20 wordt veroorzaakt, is overlast waar men altijd al mee te kampen heeft gehad.

(Nederlands) Ik heb van de ombudsdienst nog altijd geen rapport ontvangen die naam waardig. Ik wacht op een behoorlijk jaarverslag om conclusies te trekken. Ik heb de website inderdaad nooit geconsulteerd, maar ik ga ervan uit dat de ombudsdienst een behoorlijk rapport moet kunnen geven.

Wat de controle op de ombudsdienst betreft, verwijs ik naar het KB van 15 maart 2002, waarin staat dat de voorzitter van de FOD Mobilité enkel een administratief toezicht uitoefent. In een toekomstige wet moeten we daar enige bepalingen over vastleggen.

08.10 François-Xavier de Donnea (MR): U stelt dat een termijn van tien dagen nodig is om de door de Raad van State gevraagde wijzigingen aan te brengen. U hebt dus tijd tot 20 mei middernacht om een beredeneerde beslissing te nemen die aan de desiderata van de Raad van State en het hof van beroep tegemoet komt.

Bovendien moeten bij mijn weten alle bestuurshandelingen sinds een aantal jaren worden

années. Il est donc assez logique que le Conseil d'État se préoccupe de la motivation d'autant plus que cela a un effet sur des tiers.

En outre, je crois volontiers que vous agissez tout à fait conformément aux décisions du gouvernement. Toutefois comme ministre compétent, vous devez instruire les dossiers sur lesquels le gouvernement fonde sa décision.

Enfin, je le répète, la seule voie de la sagesse est d'en revenir à la situation précédant la décision malheureuse de Mme Durant.

08.11 David Lavaux (cdH): Je prends acte que le ministre se dégage de toute responsabilité personnelle et qu'il déclare n'être que l'exécutif du gouvernement et des décisions prises par la majorité actuelle. Nous demandons au ministre d'être notre interprète auprès du gouvernement pour lui demander d'exécuter, sans délai, l'arrêt de la cour d'appel, et donc de restaurer le caractère subsidiaire de l'utilisation de la piste 02. Ensuite, nous demandons au ministre, d'en revenir à la situation d'avant 1999.

08.12 Marie Nagy (ECOLO): J'ai entendu la réponse du ministre, sans toutefois y percevoir de volonté affirmée de respecter l'arrêt de la Cour d'appel et celui du Conseil d'Etat.

Hier, il y a eu du vent arrière, de sorte que les décollages étaient impossibles sur la piste 25. Tous les appareils ont décollé à partir de la piste 02. C'est contraire aux décisions. Cette initiative émane-t-elle uniquement de Belgocontrol ? Est-ce une manière de manifester son mépris envers les décisions du Conseil d'État ?

Qu'en est-il de la loi de l'aménagement du territoire ? La déclaration gouvernementale avait promis un cadastre du bruit. Nous n'en avons toujours pas. Votre explication à ce sujet me semble spacieuse.

L'on fait vivre ce plan de dispersion, mois après mois, contre l'avis des juridictions de ce pays. Aujourd'hui, on annonce une nouvelle loi avec trompettes et tambours. Mais une loi peut être la meilleure et la pire des choses dans un tel domaine.

Une question escamotée est celle de la densité de la population. La consultation d'une carte des densités est instructive. Prenez une telle carte et suivez les routes qui sont empruntées. Si je prends la route du canal, une partie de la route Chabert, je

gerechtvaardigd. Dan is het nogal logisch dat de Raad van State bezorgd is over de motivering, te meer daar de beslissing ook voor derden gevolgen heeft.

Ik wil gaarne aannemen dat u in overeenstemming met de beslissingen van de regering handelt. Als bevoegde minister moet u evenwel de dossiers onderzoeken waarop de regering haar beslissingen stoelt.

Ten slotte wil ik herhalen dat de enige verstandige optie erin bestaat naar de toestand van vóór de ongelukkige beslissing van mevrouw Durant terug te keren.

08.11 David Lavaux (cdH): Ik noteer dat de minister alle persoonlijke verantwoordelijkheid ontkent en dat hij naar eigen zeggen slechts de beslissingen van de regering en van de huidige meerderheid uitvoert. Wij verzoeken de minister onze standpunten bij de regering te vertolken en haar te vragen onverwijld aan het arrest van het hof van beroep gevolg te geven, door het gebruik van baan 02 opnieuw als subsidiair te beschouwen. Ten slotte vragen wij de minister dat naar de toestand van vóór 1999 zou worden teruggekeerd.

08.12 Marie Nagy (ECOLO): Uit het antwoord van de minister heb ik niet kunnen afleiden dat hij van plan is de arresten van het hof van beroep en van de Raad van State na te leven.

Gisteren was er rugwind, zodat niet kon worden opgestegen van baan 25. Alle toestellen zijn opgestegen van baan 02. Dat is in strijd met de beslissingen. Gaat het om een autonome beslissing van Belgocontrol? Wil men zo zijn misprijzen ten aanzien van de beslissingen van de Raad van State kracht bijzetten?

Wat met de wet op de ruimtelijke ordening? In de regeerverklaring werd een geluidskadaster in het vooruitzicht gesteld. Dat is er nog steeds niet. Uw verklaring daarvoor lijkt me op drogredenen te berusten.

Maand na maand wordt dit spreidingsplan, tegen het advies van de rechtscolleges van ons land in, in de praktijk gebracht. Nu wordt onder luid tromgeroffel een nieuwe wet in het vooruitzicht gesteld. Met een wet kan je op een terrein als dit echter alle kanten uit.

Over de bevolkingsdichtheid wordt met geen woord gerept. Een kaart van de bevolkingsdichtheid is nochtans zeer leerrijk: wanneer we de kanaalroute volgen, die een deel is van de route-Chabert, stellen we vast dat daar 143 000 mensen wonen. Wanneer ik het zuiden en het oosten overvlieg,

constate que 143 000 personnes sont concernées. Si je survole le sud et l'est, 73 000 personnes sont dérangées. Si je prends la route du nord, 32 000 personnes sont survolées.

08.13 Olivier Maingain (MR): Et on n'a pas compté les nains de jardin!

08.14 Marie Nagy (ECOLO): Cette notion de la densité de la population est utilisée partout pour définir les routes aériennes; je vous conseillerais de l'aborder d'une manière plus approfondie. Ce dont vous parlez, ce sont deux accords de coopération entre l'État fédéral et les deux Régions bruxelloise et flamande.

Vous étiez membre du gouvernement flamand en 2002, quand celui-ci a signé un accord de coopération et le plan Durant. Tout cela a capoté lorsque le ministre Anciaux a torpillé sa signature.

La seule manière de revenir à une situation plus saine est de prendre en considération des critères objectifs: les vents et la densité de population.

08.15 Olivier Maingain (MR): Le ministre, qui manie très bien les deux langues nationales, sait trouver les mots quand il veut créer une zone de brouillard. S'il était sémaphore en bout de piste à Bruxelles-National, aucun avion ne décollerait ou n'atterrirait, ce qui serait un avantage.

Depuis l'arrêt du Conseil d'État, vous n'auriez pas encore eu le temps de préparer une décision ?

Le 18 avril, sur proposition du ministre de la Mobilité, Renaat Landuyt, une décision a été prise en Conseil des ministres, décision critiquable et suspendue par le Conseil d'État. Vous avez donc pu, à dix jours de l'échéance que vous donnait la cour d'appel, à la suite de sa décision du 17 mars, trouver une réponse, quoique imparfaite.

Contrairement à ce que vous avancez, l'exigence que le ministre motive la décision qu'il prend et qu'il transmet à son administration n'est pas une innovation, mais relève de la plus élémentaire jurisprudence administrative depuis que le Conseil d'État existe ! Le législateur est intervenu pour lui donner encore plus d'assise.

ondervinden 73 000 personen hinder. Als ik over de Noordrand vlieg, gaat het om 32 000 personen.

08.13 Olivier Maingain (MR): Tuinkabouters niet meegerekend!

08.14 Marie Nagy (ECOLO): Het begrip bevolkingsdichtheid wordt overal gehanteerd om de vliegroutes vast te leggen; ik raad u aan daar dieper op in te gaan. U heeft het over twee samenwerkingsakkoorden tussen de federale Staat enerzijds en het Brussels en het Vlaams Gewest anderzijds.

In 2002 maakte u deel uit van de Vlaamse regering toen die een samenwerkingsakkoord en het plan-Durant heeft ondertekend. Dit alles werd echter onderuit gehaald door minister Anciaux die op een gegeven moment zijn ondertekening ongedaan maakte.

Er is maar een manier om de toestand enigszins te ontzenuwen: een beroep doen op de objectieve criteria van de windcomponent en de bevolkingsdichtheid.

08.15 Olivier Maingain (MR): De minister beheerst uitstekend de twee landstalen en kan alle registers opentrekken wanneer hij mist wil spuiten. Als hij een semafoor was op het einde van de start- en landingsbanen van Brussel-Nationaal, zou er geen enkel vliegtuig opstijgen of landen, wat op zich geen slechte zaak zou zijn.

Sinds de Raad van State zijn arrest heeft gevelde, zou u nog geen tijd gevonden hebben om een beslissing voor te bereiden?

Op 18 april heeft de ministerraad op voorstel van de minister van Mobiliteit, de heer Landuyt, een aanvechtbare beslissing genomen die door de Raad van State werd geschorst. Tien dagen vóór de afloop van de termijn die het hof van beroep u op 17 maart had opgelegd, beschikte u dus nog over de nodige tijd om een, zij het onvolledig, antwoord op te stellen.

In tegenstelling tot hetgeen u beweert, is de vereiste dat de minister zijn beslissing die hij aan zijn administratie bezorgt, motiveert, geen nieuwigheid maar een uiting van de meest elementaire administratieve jurisprudentie sinds de oprichting van de Raad van State! De wetgever is opgetreden om zijn wettelijke basis nog te verbreden.

Le Conseil d'État dit que, du samedi matin 6 heures au dimanche soir 23 heures, les requérants ne trouvent pas un moment de répit, sans parler des nuits et des périodes de la semaine réservées au repos et pendant lesquelles les habitants sont généralement chez eux. Il dit aussi que si la décision critiquée supprime les atterrissages sur la piste 02, elle aggrave la durée des nuisances sonores subies pendant le week-end, soit pendant des périodes réservées à la détente en famille.

La piste 02/20 ne peut pas faire partie d'un plan de répartition équitable de la même manière que les autres pistes. Tant que vous ne voudrez pas vous en remettre à cette constatation-là, il y aura des recours en justice et cela tournera à la confusion de ceux qui décident et maintiennent des décisions contraires au bon sens. Et quand on supprime l'utilisation de la piste 02 sous certaines conditions mais qu'on augmente l'utilisation de la piste 20 sous d'autres conditions, on ne fait que maintenir un problème.

08.16 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Le plan de dispersion de votre prédécesseur, Mme Durant, était très inéquitable et concentrait toutes les nuisances sur une seule zone. Tous les partis flamands l'ont compris et ont insisté pour que la question soit mentionnée dans l'accord de gouvernement. Je ne suis pas partisan de l'utilisation du critère de la densité de population mais, même s'il était appliqué, il apparaîtrait que la périphérie Est est moins peuplée que la périphérie Nord.

L'intervention concise du ministre m'a déçu.

08.17 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Il avait été convenu que je ne ferais pas d'exposé complet cet après-midi puisque Mme Creyf était absente et que nous nous concentrerions sur les questions posées. J'ai promis une réponse détaillée à Mme Creyf. Il ne faut pas utiliser cet argument contre moi maintenant !

08.18 Bart Laeremans (Vlaams Belang): La commission vient de décider que la discussion aura lieu maintenant. La semaine dernière, le ministre s'était engagé à donner un exposé sur la base de matériel de présentation.

Il est trop facile de prétendre que le service de

De Raad van State stelde dat de verzoekers geen moment rust krijgen tussen zaterdagochtend 6 uur en zondagavond 23 uur, zonder het nog maar te hebben over de nachten en periodes van de week die voor de rust zijn bestemd en tijdens welke de bewoners doorgaans thuis zijn. Hij stelde tevens dat de betwiste beslissing de landingen op baan 02 weliswaar schrappt, maar de duur van de geluidshinder tijdens het weekend, en dus in periodes tijdens welke men zich met het gezin ontspant, verergert.

Baan 02/20 mag geen deel uitmaken van een evenwichtig spreidingsplan op dezelfde manier als dat het geval is voor de andere banen. Zolang u met die vaststelling geen rekening houdt, zullen mensen naar de rechtbank stappen, wat voor verwarring zal blijven zorgen bij degenen die de beslissingen nemen en die vasthouden aan beslissingen die geen steek houden. En wanneer men het gebruik van baan 02 in bepaalde omstandigheden schrappt, maar het gebruik van baan 20 in andere omstandigheden opvoert, houdt men enkel een probleem in stand.

08.16 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Het spreidingsplan van voormalig minister Durant was erg onrechtvaardig en concentreerde de hinder in één zone. Alle Vlaamse partijen hebben dat ingezien en drongen erop aan dat de spreiding in het regeerakkoord moest worden opgenomen. Ik ben een tegenstander van het gebruik van de bevolkingsdichtheid als criterium, maar zelfs als het wordt gebruikt, zou blijken dat de Oostrand minder dicht bevolkt is dan de Noordrand.

Ik ben ontgoocheld over de beknopte interventie van de minister.

08.17 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Omdat mevrouw Creyf niet aanwezig is zou ik vanmiddag niet de volledige uiteenzetting houden, maar ons enkel concentreren op de gestelde vragen. Ik heb mevrouw Creyf een uitgebreid antwoord beloofd. Men mag dat nu niet tegen mij uitspelen.

08.18 Bart Laeremans (Vlaams Belang): De commissie heeft daarnet beslist de discussie nu te voeren. De minister had vorige week beloofd een uiteenzetting te geven op basis van presentatiemateriaal.

médiation est en mesure de répondre à des questions relatives aux conséquences du plan de dispersion.

Le **président**: Puisque de nombreuses questions à ce sujet étaient inscrites à l'ordre du jour, il a non seulement été décidé de tenir le débat aujourd'hui, mais aussi de le laisser à l'ordre du jour des réunions des prochaines semaines.

Le ministre avait promis d'apporter du matériel de présentation.

08.19 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Je réserve ce matériel pour l'échange de vues. J'ai répondu à toutes les questions de ce jour.

08.20 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Les réponses données aux questions n'étaient pas transparentes. Loin de moi l'intention de viser le service de médiation. Celui-ci ne compte qu'un effectif fort réduit, alors que le cabinet du ministre devrait parvenir à informer la population sur le plan de dispersion. Le ministre rejette la responsabilité en chargeant le service de médiation de cette mission. Si le ministre n'informe pas la population, c'est parce que Bruges est son fief.

08.21 Luk Van Biesen (VLD): Il appartient au ministre de convaincre ses partenaires de la coalition gouvernementale de la nécessité de revenir à la situation d'avant 1999. Le plan de répartition définitif doit être fondé sur les routes de cette époque.

08.22 Karine Lalieux (PS): J'ai rarement vu une telle unanimité dans cette commission en faveur du retour à la période antérieure à 1999.

Vous indiquez qu'une loi procédurale est, selon toute probabilité, en préparation. Il serait donc intéressant de procéder à une large consultation non seulement pour interroger, entendre ainsi que relayer les problématiques des citoyens et des associations, mais également pour élaborer les éléments et les critères objectifs comme un cadastre de bruit agréé par les deux Régions et des normes environnementales et de santé.

08.23 François-Xavier de Donnea (MR): C'est une grande chance pour la résolution du problème que le ministre en charge ne soit justement pas bruxellois. Ce fut une erreur de confier à des Bruxellois la responsabilité de ce dossier dans des gouvernements précédents.

Het is te gemakkelijk om te beweren dat de ombudsdienst vragen over de gevolgen van het spreidingsplan kan beantwoorden.

De **voorzitter**: Aangezien er veel vragen over dit onderwerp op de agenda stonden, werd er beslist het debat vandaag te voeren, maar het ook voor de volgende weken op de agenda te laten staan.

De minister had beloofd om presentatiemateriaal mee te brengen.

08.19 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Dat materiaal reserveer ik voor de gedachtewisseling. Vandaag heb ik alle vragen beantwoord.

08.20 Bart Laeremans (Vlaams Belang): De antwoorden op de vragen waren niet transparant. Het was niet mijn bedoeling om de ombudsdienst te viseren. De ombudsdienst heeft slechts enkele personeelsleden, terwijl het kabinet van de minister er zou in moeten slagen om de bevolking in te lichten over het spreidingsplan. De minister schuift de verantwoordelijkheid van zich af door de ombudsdienst deze taak te geven. De minister licht de bevolking niet in omdat zijn kieskring in Brugge ligt.

08.21 Luk Van Biesen (VLD): De minister moet zijn regeringspartners ervan overtuigen dat we terug moeten keren naar de situatie van vóór 1999. Het definitieve spreidingsplan moet gebaseerd zijn op de routes van toen.

08.22 Karine Lalieux (PS): Ik heb in deze commissie zelden meegemaakt dat men zich zo eensgezind voor de terugkeer naar de periode van vóór 1999 uitspreekt.

U zegt dat er waarschijnlijk een procedurewet op stapel staat. Het ware dan ook interessant om een breed overleg aan te vatten, niet alleen om de problemen van de burgers en de verenigingen te vernemen en over te brengen, maar evenzeer om elementen en de objectieve criteria vast te leggen, zoals een geluidskadaster dat door beide Gewesten wordt erkend evenals milieu- en gezondheidsnormen.

08.23 François-Xavier de Donnea (MR): Voor de oplossing van het probleem is het net een goede zaak dat de bevoegde minister geen Brusselaar is. In de vorige regeringen heeft men de fout begaan de verantwoordelijkheid voor dit dossier aan Brusselaars toe te vertrouwen.

08.24 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Une communication transparente demeure grandement nécessaire au sujet du plan de dispersion. L'ancien ministre de l'Infrastructuur, M. Anciaux, avait créé un site Web à cet effet. Le ministre ne peut prétexter sa réserve pour manquer à l'obligation de fournir des informations.

Le **président**: Je n'apprécie pas un tel ostracisme à l'encontre de Bruxelles.

08.25 Jef Van den Bergh (CD&V): Je suis surpris d'entendre M. Van Biesen plaider pour un retour à la situation d'avant 1999, dès lors qu'il en résulterait une nouvelle concentration dans la périphérie nord. Nous souhaitons une répartition maximale et équitable.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "les délits de fuite en Belgique" (n° 6925)

09.01 Annick Saudoyer (PS): Chaque jour, en Belgique, on recense en moyenne quatre délits de fuite dans le cadre d'accidents de la route avec blessés. En 2002, plus de 11 000 accidents avec délit de fuite ont fait seize morts et plus d'un millier des blessés. Sachant qu'en 2001, plus de 60 000 personnes ont été blessées sur la route, on peut estimer approximativement qu'un accident sur six est assorti d'un délit de fuite.

Le délit de fuite peut s'apparenter à une réaction instinctive de panique lorsque le conducteur se trouve dans un état de choc impossible à gérer sur le plan émotionnel, ce qui explique la fuite, sans l'excuser. Il peut se ressaisir, ce qui arrive souvent, et il n'est pas forcément incriminé. D'autres conducteurs choisissent délibérément de se soustraire au constat, généralement par défaut d'assurance ou d'immatriculation. Dans les deux cas, un tort a été constaté et réparation doit être exigée. Souvent, il y a non-assistance à personne en danger.

Un travail de prévention et une campagne de sensibilisation me paraissent indispensables, ainsi qu'une action par rapport au défaut d'assurance.

Que pourriez-vous faire pour rendre la

08.24 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Er is nog steeds een grote behoefte aan correcte informatie over het spreidingsplan. Voormalig minister van Infrastructuur Anciaux had daartoe een website laten bouwen. De afstandelijke houding van de minister betekent niet dat aan de plicht tot het verstrekken van informatie mag worden verzaakt.

De **voorzitter**: Ik apprecieer dergelijk anti-Brussels ostracisme niet.

08.25 Jef Van den Bergh (CD&V): Het verbaast me dat de heer Van Biesen ervoor pleit om terug te keren naar de situatie van vóór 1999, aangezien dat een nieuwe concentratie zou brengen in de Noordrand. Wij streven naar een maximale en billijke spreiding.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "vluchtmisdrijven in België" (nr. 6925)

09.01 Annick Saudoyer (PS): In België wordt er elke dag gemiddeld vier keer vluchtmisdrijf gepleegd bij een verkeersongeval met gewonden. In 2002 waren er ruim 11.000 ongevallen met vluchtmisdrijf, waarbij zestien doden en meer dan duizend gewonden vielen. Op grond van het gegeven dat er in 2001 meer dan 60.000 mensen gewond werden in een verkeersongeval, mag men ervan uitgaan dat er bij een ongeval op zes sprake is van een vluchtmisdrijf.

Soms is een vluchtmisdrijf het gevolg van de instinctieve paniecreactie van de chauffeur, die in een psychische shocktoestand verkeert. Dat is een mogelijke verklaring voor het vluchtgedrag, dat daarom niet goedgepraat wordt. De chauffeur kan zichzelf weer meester worden, wat vaak gebeurt, en hem zal niet noodzakelijk iets ten laste worden gelegd. Andere chauffeurs kiezen bewust voor de vlucht: ze willen niet dat er proces-verbaal wordt opgemaakt, meestal omdat ze niet verzekerd zijn of geen inschrijvingsbewijs kunnen voorleggen. In beide gevallen staat hun schuld vast en moet er een schadeloosstelling geëist worden. Vaak is er ook sprake van het niet verlenen van hulp aan personen in gevaar.

Er moet me dunkt dan ook absoluut werk gemaakt worden van preventie en een sensibilisatiecampagne worden gevoerd, en er moet actie worden ondernomen tegen het rijden zonder verzekering.

responsabilité civile de base plus accessible, particulièrement auprès des jeunes ?

Comment se sont passées vos dernières concertations avec le secteur des assurances ?

09.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): Les statistiques relatives aux accidents assortis d'un délit de fuite comprennent à la fois les accidents ayant seulement entraîné des dégâts matériels et les accidents avec dommages corporels.

Un très grand nombre d'accidents concernent les dégâts matériels qui surviennent sur les parkings publics et qui donnent lieu à des déclarations de sinistre afin d'obtenir une intervention de l'assurance, déclarations qui peuvent parfois être fausses.

En ce qui concerne les accidents qui occasionnent des dommages corporels et qui s'accompagnent d'un délit de fuite, il convient de comparer le nombre de victimes d'accidents de la route (plus d'un millier de victimes blessées ou tuées) impliquées dans des accidents avec délit de fuite avec le total de plus de 66 000 victimes de la route, ce qui donne un rapport approximatif d'un accident sur soixante plutôt qu'un accident sur six.

Si les médias ont beaucoup couvert ce phénomène ces temps-ci, il reste marginal par rapport aux excès de vitesse, à la conduite sous influence, à l'absence du port de la ceinture de sécurité, etc.

Le délit de fuite est plus un comportement nuisible qui se produit après un accident qu'un facteur d'insécurité. La politique de sécurité routière est dirigée vers la prévention des accidents et les campagnes de sécurité routière doivent s'orienter vers les réels facteurs d'insécurité une campagne de sensibilisation ou de prévention en matière de délit de fuite n'est donc pas appropriée et si une campagne est menée, elle doit être ciblée.

La question a pourtant été abordée au sein de la Commission fédérale pour la sécurité routière. Le phénomène y sera examiné prochainement dans le cadre des travaux du groupe de travail chargé de la politique criminelle.

Le point relatif à l'accessibilité de l'assurance relève de la compétence du ministre de l'Économie. Les auteurs des délits de fuite dont la presse a fait état ne sont pas spécialement des jeunes.

Wat kan u doen om de basisverzekering burgerlijke aansprakelijkheid toegankelijker te maken, meer bepaald voor jongeren?

Hoe is het jongste overleg met het verzekeringswezen verlopen?

09.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): In de statistieken betreffende de ongevallen met vluchtmisdrijf zijn zowel de ongevallen met louter materiële schade als de ongevallen met lichamelijke schade begrepen.

In een groot aantal gevallen gaat het om materiële schade die opgelopen werd op een openbare parking. In dat geval wordt een schadeaangifte gedaan omdat men de schade door de verzekering wil laten vergoeden. Soms gaat het om bedrieglijke aangiften.

Wat de ongevallen met lichamelijke schade betreft waarbij de dader vluchtmisdrijf pleegde, moet een vergelijking worden gemaakt tussen het aantal slachtoffers van verkeersongevallen met vluchtmisdrijf (meer dan duizend doden en gewonden) en het totale aantal verkeersslachtoffers (meer dan 66 000), wat de verhouding brengt op ongeveer één op zestig en niet één op zes.

Er was de afgelopen tijd heel wat media-aandacht voor dit probleem, dat nochtans beperkt is in vergelijking met het aantal snelheidsovertredingen, het rijden onder invloed, het niet-dragen van de veiligheidsgordel, enz.

Het vluchtmisdrijf moet eerder als een kwalijk gedrag na een ongeval dan als een factor van onveiligheid worden beschouwd. Het verkeersveiligheidsbeleid richt zich op de preventie van ongevallen en de campagnes in dat verband moeten op echte onveiligheidsfactoren gericht zijn. Een sensibilisatie- of een preventiecampagne inzake vluchtmisdrijf is dus niet op zijn plaats. Als een campagne wordt gevoerd, moet ze zich tot een welbepaalde doelgroep richten.

Toch kwam dit probleem in de Federale Commissie voor de verkeersveiligheid ter sprake. Het zal er binnenkort worden onderzocht in het raam van de werkzaamheden van de werkgroep belast met het strafrechtelijk beleid.

Uw vraag met betrekking tot de toegankelijkheid van de verzekering, valt onder de bevoegdheid van de minister van Economie. De daders van de vluchtmisdrijven waaraan de pers recentelijk aandacht schonk, zijn niet noodzakelijk jongeren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La discussion des questions se termine à 16h.35.

De bespreking van de vragen eindigt om 16.35 uur.