

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

du

LUNDI 16 OCTOBRE 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 16 OKTOBER 2006

Namiddag

La séance est ouverte à 14.20 heures par M. David Lavaux, président.

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

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

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

01.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb een vraag over de minirotondes. Hoewel het veeleer een technische vraag is, wil ik ze toch graag voorleggen.

In 1997 werd het begrip "rotonde" in het verkeersreglement ingevoerd. Tevens werd bepaald dat het verkeer dat zich op de rotonde bevindt, voorrang heeft op het verkeer dat de rotonde nog moet oprijden.

De bepaling van het begrip "rotonde" is echter dermate beperkend uitgevallen dat de rotondes die in verkeerskundige kringen minirotondes worden genoemd, uitgesloten zijn. Artikel 2, punt 39, van het verkeersreglement bepaalt immers een rotonde als een weg waarop het verkeer in één richting geschiedt rond een aangelegd middeneiland – dit is belangrijk: een aangelegd middeneiland –, gesignaliseerd met de verkeersborden D5 en waarvan de toegangswegen voorzien zijn van de verkeersborden B1 en B2.

Bij de minirotondes daarentegen is er geen sprake van een aangelegd middeneiland, maar meestal wel van een overrijdbaar middeneiland, dat soms niet meer is dan enkele gemarkeerde middencirkels, waarover vrachtwagens, lagevloerbussen of gewone bussen van het openbaar vervoer zonder enig probleem kunnen rijden. Op die manier is het mogelijk om ook rotondes aan te leggen op ietwat kleinere kruispunten, waar dan ook zwaardere en grotere voertuigen kunnen passeren en waarbij die minirotondes toch een snelheidsremmend en capaciteitsverhogend effect hebben.

De minirotonde is vanuit veiligheidsoogpunt dan ook zeker interessant, denken wij, op plaatsen waar een verhoogd kruispunt of een grote rotonde problemen oplevert.

Mijnheer de minister, daarom wil ik u de volgende vragen stellen.

Ten eerste, is het probleem bij uw administratie bekend?

Ten tweede, hoe is de beperkende bepaling van het begrip "rotonde" in het verkeersreglement, met uitsluiting van de minirotonde, te verklaren? Zat er een welbewuste bedoeling achter om die beperking in te voeren, of is ze er veeleer bij toeval ingeslopen op het ogenblik dat de definitie werd uitgekend?

Ten derde, bent u bereid om die beperking in het verkeersreglement op te heffen en in bepaalde gevallen, te beschrijven in het reglement van de wegbeheerder, ook minirotondes toe te laten?

Ten slotte, zijn er misschien reeds voorbereidingen bij de administratie in verband met de verbreding van het begrip "rotonde" tot de minirotonde?

01.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega, hier eenzaam aanwezig, het antwoord op uw vierde vraag is eigenlijk de oplossing van alles. Het begrip rotonde zoals het werd gedefinieerd in de wegcode staat de inrichting van een minirotonde niet in de weg. Er is geen wijziging nodig van de wegcode om een minirotonde aan te leggen. Het behoort tot de bevoegdheid van de wegbeheerder om hierover te beslissen.

Om uw vragen volledig te beantwoorden, kan ik nog het volgende zeggen. U moet dit nadien dan maar met uw deskundige uitvechten. Ik ga u enkel de antwoorden geven zoals de deskundigen uit de administratie ze mij hebben gegeven. Ik heb begrepen uit de reacties dat uw specialist niet akkoord gaat.

Is het probleem bij de administratie gekend? Op mijn document staat dat alle problemen gekend zijn bij de administratie maar dat ga ik niet zeggen. Het begrip "middeneiland" wordt in de wegcode gebruikt in de definitie van de term rotonde maar wordt voor het overige nergens gedefinieerd. De federale regelgeving staat een volledig vlakke inrichting van een middeneiland niet in de weg.

Op uw tweede vraag kan ik antwoorden dat de wegcode minirotondes niet uitsluit.

Uw derde vraag is eigenlijk overbodig, gelet op de antwoorden op de tweede en de vierde vraag.

01.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord dat mij eerder beperkt lijkt.

U minimaliseert het probleem. U zegt dat er eigenlijk geen definitie is van een aangelegd middeneiland en er dus ook geen probleem is omdat dat kan worden ingevuld zoals men meent dat te moeten doen.

De problematiek werd nochtans uitvoerig beschreven in het tijdschrift 'De verkeersspecialist'. Ik neem dan ook aan dat men dat niet zomaar kan negeren. Men moet de definities toch eens ernstig bekijken. Het is immers al te gek dat er op bepaalde rotondes andere regels gelden dan op de grotere rotondes.

Ik dring erop aan om dit nog eens goed te bekijken zodat er van verwarring geen sprake meer kan zijn.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

Le **président**: La question n° 12446 de M. Monfils est retirée. La question n° 12546 de Mme Creyf est reportée.

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

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

02.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, eigenlijk is het antwoord op deze vraag vrijdag gegeven aan de media. Ik betreur dat als ik een vraag indien, ik de dag voor de vraag het antwoord in de krant moet lezen.

Blijkbaar bent u niet meer van plan om zone 30 in schoolomgevingen te beperken tot de periode tussen zeven uur 's morgens en zeven uur 's avonds. De wetsaanpassing of het KB dat u daarvoor had aangekondigd vorig jaar en dat u, naar ik lees, had voorbereid, zal er dus niet komen. Ik heb daar enkele bedenkingen bij, eerder dan concrete vragen, vermits die al werden beantwoord in de kranten.

Een eerste bedenking, u stelt geen weet meer te hebben van onzinnige controles door de politie. We mogen stellen dat politiediensten over het algemeen wel zullen weten wat redelijke controles zijn en wat niet. Dat neemt niet weg dat er altijd uitzonderingen mogelijk zijn die het zich toch in het hoofd halen 's nachts te flitsen in een zone 30 aan een schoolomgeving. Bovendien vind ik het een gevaarlijk precedent om de interpretatie van vaste verkeersregels over te laten aan zowel automobilisten als politieagenten. De interpretatie openlaten wanneer een regel moet worden toegepast en wanneer niet, vind ik een erg gevaarlijk precedent.

U heeft ook gesteld dat de variabele snelheidsborden zone 30 die oplichten bij begin en einde van de schooldag en tussen de middag, vanaf nu door de gemeentebesturen of de politiezones kunnen worden ingebracht voor financiering bij het Verkeersveiligheidsfonds. Dat is een stap vooruit. Wij zijn daar altijd vragende partij voor geweest. Anderzijds worden nu de gemeenten gestraft die vroeger zelf die investering hebben gedaan en dat niet konden inbrengen bij het Verkeersveiligheidsfonds, tenzij men die facturen met terugwerkende kracht zou kunnen inbrengen.

Een tweede bedenking is dat het Vlaamse Gewest wordt geconfronteerd met erg veel schoolomgevingen aan gewestwegen en geen beroep kan doen op het Verkeersveiligheidsfonds. Het moet dus alle variabele zone 30-borden die men wil installeren, financieren vanuit de algemene middelen.

Dit zijn een aantal bedenkingen die ik wou maken bij de regeling zoals ik die dit weekend uit de pers heb moeten vernemen.

02.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega, wat betreft de persberichten pleit ik onschuldig. Misschien is er sprake van een fenomeen dat ik zelf ook al heb meegemaakt. Van zodra sommige journalisten weten dat er een persconferentie wordt gehouden, beginnen zij vragen te stellen om al voor de persconferentie een artikel te kunnen schrijven. Misschien hebben zij hier gezien dat u een vraag zou stellen en hebben zij buiten mijn weten vragen gesteld. La Dernière Heure heeft mij donderdag gebeld. De ene leest vervolgens de andere en dan beginnen zij vragen te stellen. Het vervelende is dat zij niet altijd correct weergeven wat ik heb gezegd. Dit geeft u uiteraard de kans om uw vraag alsnog van waarde te achten.

Wat uw eerste vraag betreft, die aanpassing begint zijn nut aan te tonen. Wij zijn bezig met de evaluatie van de manier van controleren. Mijn stelling was altijd dat controles ook een systeem onderuit kunnen halen door niet op de juiste momenten te controleren. Dit is geen kwestie van interpretatie maar van behoorlijke controles. Controles kunnen echt vervelend overkomen.

Een tweede fenomeen - maar ik heb dat al een geantwoord, denk ik - is dat wij in het Verkeersveiligheidsfonds principes hebben afgesproken met de Gewesten waarbij wij hebben benadrukt dat wij voorstander zijn van variabele borden. Wij hebben de regels dan ook in die mate geïnterpreteerd dat de politiezones de investering konden doen, zelfs met terugwerkende kracht. Eenzelfde budget zal daarvoor ter beschikking worden gesteld. De bewering dat zij die al inspanningen hebben gedaan, negatief zouden worden beloond, is daarmee ook achterhaald.

Nu moet worden bekeken in hoeverre daarop is ingespeeld. Anderzijds moet ook worden bekeken welke zones nog voor moeilijkheden zorgen. Er zijn immers veel schoolomgevingen die zich situeren in een klassieke zone 30 of die een klassieke zone 30 zijn geworden. Er zijn ook schoolomgevingen die meer aanpassingen hebben gekend dan louter de installatie van een verkeersbord. Op dit vlak bestaan momenteel plannen om specifieke aanpassingen door te voeren. Het gaat hier over de rechtscategorie van schoolomgevingen langs drukke gewestwegen waar die gewestweg echt een doorgangsweg blijkt te zijn en er toevallig een school langs ligt.

Daar wordt ter plaatse nagegaan – op sommige plaatsen is dat te zien – of de ingang kan worden verlegd, dan wel of met duidelijke variabele borden kan worden aangeduid wanneer men best de snelheid aanpast aan de passage van veel kinderen. Dat probleem zijn we praktisch aan het sturen in het kader van het beslissingsproces: waar zullen we de regel moeten toepassen in plaats van het verkeersbord?

02.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik heb er ook wel begrip voor dat journalistieke onderzoeken nu eenmaal zo in mekaar zitten.

Toch heb ik nog enkele bedenkingen.

Ten eerste, het Gewest, dat erg veel schoolomgevingen langs zijn wegen heeft, kan geen beroep doen op het Verkeersveiligheidsfonds.

Ten tweede, een aantal zones 30 is niet aangepast in de wegstructuur. Misschien zullen die aanpassingen de komende jaren nog wel volgen. Laten we dat hopen. Wij hebben er altijd op aangedrongen dat de zone 30 effectief zichtbaar zou zijn aan de weginrichting. Ik denk dat er echter nog veel zulke zones zijn.

Langs een gewone rechte weg kan ineens een bord "zone 30" staan, zij het in bebouwde kom, waar normaal gezien 50 gereden mag worden, zij het langs wegen waar 70 mag worden gereden. Voor die plaatsen blijft het problematisch als er gewoon een bordje staat dat dag en nacht geldig is.

Om die dag-en-nacht-geldigheid gaat u heen door te stellen dat die onzinnige controles niet meer zouden mogen gebeuren en dat die, voor zover u weet, ook niet meer gebeuren. Dat is dan maar gelukkig. Anderzijds, veronderstel dat er 's nachts een ongeval gebeurt, waarbij een van de betrokken voertuigen toevallig 50 rijdt door een zone 30. Normaal gesproken is die chauffeur niet in fout, aangezien hij het signaal gekregen heeft dat hij daar 's nachts niet zo op moet letten. Maar omdat hij 20 km per uur te snel reed, is hij juridisch gezien misschien wel in fout. Op dat vlak blijven er toch wel moeilijkheden, lijkt het mij, wanneer u het koninklijk besluit niet invoert.

Daar zou ik nog graag even verduidelijking over krijgen.

02.04 Minister **Renaat Landuyt**: Op het gevaar af hier een cursus aansprakelijkheidsrecht te geven, wil ik er toch op wijzen dat bij de beoordeling van een ongeval door de rechter-jurist niet enkel gelet wordt op de fout, maar ook op het oorzakelijk verband tussen de fout en een ongeval. In uw geval zou de betrokkene een fout maken omdat hij twintig kilometer te snel rijdt, maar dit is daarom nog niet de reden van het ongeval. Dat is heel eenvoudig de basiskennis van artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek, zoals men dat op de universiteit krijgt.

Wat betreft de investering van de Gewesten mag men niet vergeten dat de Gewesten zelf in hun begroting en hun investeringsbudget aan Vlaamse zijde in 12,5 miljoen euro hebben voorzien voor variabele borden aan schoolomgevingen en dat anderzijds de politiezones gewest- of gemeenteoverschrijdend zijn. Dat was juist de moeilijkheid bij de toekenning van de budgetten: het zijn de politiezones die in zekere zin de uitgaven doen.

02.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Uiteraard heeft het Gewest er al budgetten voor voorzien. Die werden al langer geleden vastgelegd. Anderzijds heeft men misschien bepaalde zones niet uitgerust met variabele borden waar men dat minder dringend achtte en heeft men misschien gerekend op de wettelijke regeling die u had vooropgesteld en die er nu beschikbaar dus niet komt.

Een tweede element is het juridische aspect. U bent meer jurist dan ik en ik ga niet herhalen wat u hebt gezegd, maar ik blijf met het gevoel zitten dat de meeste rechters daar inderdaad wel over zullen kunnen oordelen, maar dat strikt gezien die fout op die manier op dat moment kan worden ingeroepen. Ik vind dat u daar heel licht overgaat en ik hoop dat we de komende jaren niet moeten worden geconfronteerd met een dergelijke situatie.

02.06 Minister **Renaat Landuyt**: Op dat vlak zijn er geen misverstanden. Bij een ongevalsafhandeling zijn advocaten net zoals parlementsleden; zij vinden altijd wel een argument om over te zagen.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

*Présidente: Karine Lalieux.
Voorzitter: Karine Lalieux.*

03 Questions jointes de

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

03 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan voor de vluchten" (nr. 12638)
- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "het gevolg dat door de minister aan het arrest van het Hof van Cassatie van 6 oktober jongstleden wordt gegeven en de consequenties ervan

voor het spreidingsplan van het luchtverkeer rond Zaventem" (nr. 12639)

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

03.01 Marie Nagy (ECOLO): Madame la présidente, monsieur le ministre, la Cour de cassation de Bruxelles vient de rendre un arrêt très important ce vendredi 6 octobre 2006 en déboutant l'État belge.

Pour rappel, le jugement du tribunal des référés de Bruxelles du 14 décembre 2004 reconnaît que la piste 02 est utilisée de manière excessive et dangereuse, causant d'importants préjudices aux requérants, et ordonne de revenir à la situation vécue par les personnes survolées avant le plan Anciaux bis, soit la situation d'avant le 27 février 2004 sans aucune utilisation préférentielle de la piste d'atterrissage 02.

N'acceptant pas ce premier jugement, l'État belge est allé en appel. En date du 17 mars 2005, la cour d'appel de Bruxelles, par un arrêt relatif à l'utilisation préférentielle de la piste d'atterrissage 02, confirme le jugement rendu en référé le 14 décembre 2004 et le juge d'appel se montre encore plus sévère qu'en première instance.

Le ministre n'a pas accepté ces décisions de justice ni appliqué cet arrêt de la cour d'appel et a introduit un recours en cassation. Le 6 octobre 2006, la Cour de cassation a validé et confirmé l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles et débouté le ministre. Plus aucun recours n'est donc possible et l'interdiction de toute utilisation de la piste d'atterrissage 02 est ainsi constatée. C'est la première fois que des riverains et des associations obtiennent gain de cause contre l'État belge devant la Cour de cassation; c'est une reconnaissance importante pour la justice des droits fondamentaux des riverains de la piste 02.

La piste d'atterrissage 02 est reconnue par la Justice comme une piste secondaire qui est interdite d'utilisation à dates ou heures fixes selon un plan de dispersion, cette piste d'atterrissage ne peut donc être utilisée que pour des raisons de vent ou d'indisponibilité des autres pistes.

Le ministre peut-il apporter les réponses aux questions suivantes?

- Quel est le coût total pour l'État belge de ce litige depuis la première action et l'arrêt de décembre 2004 jusque l'arrêt de la Cour de cassation?

- La Cour de cassation déboute l'État belge et confirme les précédents jugements; le ministre doit abandonner le plan de dispersion et proposer un nouveau plan conforme à la décision de justice. Où en est le suivi de cette décision?

Quand l'État paiera-t-il des astreintes déjà dues aux riverains et qui sont incontestables, à savoir le premier plafond déjà atteint de 1.250.000 euros?

En quoi la stricte application de cet arrêt est-elle liée à un éventuel accord de coopération avec les Régions, comme le ministre semble l'avoir déclaré dans la presse?

03.02 David Lavaux (cdH): Madame la présidente, je ne reprendrai pas la chronologie des événements qui se sont déroulés au niveau de la justice.

La politique de gestion des nuisances aériennes de votre gouvernement, monsieur le ministre, est déplorable comme en attestent les très nombreuses décisions de justice condamnant l'État belge et qui ont démonté, pièce par pièce, le très controversé plan de dispersion Anciaux.

Ce plan augmente les risques pour la santé des populations riveraines de l'aéroport non seulement à cause du bruit inhérent au survol mais eu égard également aux risques d'accidents plus importants qu'engendrent les combinaisons de pistes qu'il impose.

Le cdH regrette d'avoir, une fois encore, à rappeler l'urgence d'imposer un plan d'utilisation des pistes et de répartition des nuisances qui tienne compte des principes élémentaires de précaution en matière de sécurité et de respect de la santé des habitants. L'exercice de ces compétences est de la seule responsabilité du gouvernement fédéral.

Le cdH estime urgent d'objectiver les procédures de décision relatives à l'utilisation des pistes de l'aéroport

et des trajectoires de survol et d'en assurer la cohérence par rapport à l'ensemble des aspects de ce dossier. Il faut, on le rappelle sans cesse, éviter le survol des zones densément peuplées et renoncer à la dispersion des vols qui suppose que chaque région reçoive une dose égale de nuisances. Il faut également sans tarder dégager des moyens pour mettre en œuvre un programme d'isolation des zones les plus exposées et prévoir, le cas échéant, le rachat de certaines habitations trop exposées. En outre, pourquoi ne pas lancer une réflexion sur la fin progressive des vols de nuit?

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes:

1. Pouvez-vous confirmer la suppression de toute utilisation de la piste 02 à l'atterrissage conformément à l'arrêt de la cour d'appel confirmé par la Cour de cassation?
2. Pouvez-vous nous expliquer la teneur exacte des éventuelles modifications du plan de dispersion des nuisances et leur compatibilité avec les décisions rendues par les cours et tribunaux ainsi que par le Conseil d'État interdisant notamment l'utilisation de certaines combinaisons de pistes?
3. Pouvez-vous nous expliquer l'avancement de l'élaboration d'un plan d'utilisation des pistes et de répartition des nuisances qui tienne compte des principes élémentaires de précaution en matière de sécurité et de respect de la santé des habitants des zones survolées?

03.03 Karine Lalieux (PS): Chers collègues, je voudrais simplement dire que je me joins aux questions de mes deux collègues.

03.04 David Lavaux (cdH): Monsieur le ministre, pourriez-vous me donner des explications concernant les mesures prises en vue du respect de l'ensemble des mesures judiciaires?

03.05 Karine Lalieux (PS): Cette question concerne évidemment le dossier, monsieur le ministre. Répondez-y, nous verrons si votre réponse satisfait ou non le commissaire.

03.06 Renaat Landuyt, ministre: Quelles sont les questions?

03.07 Karine Lalieux (PS): Avez-vous pris de mesures afin que cet arrêt, qui ne peut plus être contesté aujourd'hui, soit respecté?

03.08 Renaat Landuyt, ministre: Je serai bref et clair. Cet arrêt est respecté depuis son exécution. Par ailleurs, il est vrai que, comme c'est le cas pour chaque arrêt, nous nous sommes pourvus en cassation. Toutefois, la Cour de cassation ayant estimé que l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles était valable, nous respectons sa décision. Je ne peux rien ajouter d'autre.

03.09 Marie Nagy (ECOLO): Madame la présidente, comme c'est toujours le cas, il est difficile d'obtenir des réponses claires et précises du ministre. Mais peu importe, nous continuerons à vous interroger, monsieur le ministre, même si cette problématique vous semble apparemment peu importante.

Mes questions étaient précises. Elles vous ont été communiquées en temps et en heure. Je vous demandais notamment quel est le coût total de ces litiges pour l'État belge, depuis la première action et l'arrêt du 14 décembre 2004?

03.10 Renaat Landuyt, ministre: Madame Nagy, en ce qui concerne votre première question, j'ai demandé à l'administration d'effectuer les calculs. Ces derniers ne sont pas encore terminés. Cependant, si mes souvenirs sont bons, il me semble déjà avoir donné une réponse à ce sujet, il y a quelques mois, à M. Wathelet. Toutefois, je vous ferai parvenir les informations que vous demandez dès qu'elles seront en ma possession.

Pour le reste, j'ai déjà répondu à vos trois autres questions. Cependant, je veux répéter encore une fois que l'arrêt contre lequel nous nous sommes pourvus en cassation, est respecté. Voilà le point de vue de l'État belge. Je sais en outre parfaitement qu'il y a des procédures pendantes devant d'autres juridictions.

J'estime qu'il est essentiel de souligner la vérité et la vérité est qu'on respecte cet arrêt. Lisez-le bien!

Pour le reste, je ne peux rien ajouter à ce que je viens de dire.

03.11 Marie Nagy (ECOLO): Pour un ministre aussi performant, il lui faut plus de quatre jours pour totaliser le coût de tout le processus juridique.

03.12 Renaat Landuyt, ministre: Je n'effectue pas ce calcul seul pendant le week-end; je demande à mon administration. Vous devez en effet savoir qu'il y a une dispersion des procédures. Si on veut réaliser des comptes parfaits, il faut tenir compte de toutes ces procédures.

03.13 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, j'espère qu'il ne vous faudra pas autant de temps pour résoudre cette addition simple qu'il ne vous en a fallu à l'époque pour reconnaître que votre plan n'était pas bon! Je reviendrai sur la question.

03.14 Renaat Landuyt, ministre: Il n'y a pas de plan Landuyt.

03.15 Marie Nagy (ECOLO): Je parlais du plan que vous n'avez pas voulu modifier.

En tout cas, j'espère que nous pourrions disposer du résultat de l'addition des différents recours et des coûts engendrés pour le contribuable belge. Cela ne me semble pas très compliqué. Ces recours trouvent leur origine dans un mauvais plan, qui a dû être contesté par les riverains auprès de la justice.

Je reviendrai donc sur la question et constate que vous ne savez pas y répondre.

Par ailleurs, vous ne répondez pas non plus aux autres questions.

Monsieur le ministre, si on lit l'arrêt de la Cour de cassation, il vous faudra modifier les normes de vent et revenir aux normes en vigueur avant votre plan, à savoir une norme de vent de 10 nœuds sur la piste 25. Avez-vous modifié les arrêtés de manière à vous conformer à la décision de la Cour de cassation?

03.16 Renaat Landuyt, ministre: Madame Nagy, veuillez m'excuser mais vous n'avez pas lu correctement l'arrêt!

03.17 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, j'ai très bien lu l'arrêt. De par votre réponse, je constate que vous ne comptez pas modifier les normes de vent qui sont fixées actuellement à 7 nœuds. Telle est votre réponse?

03.18 Renaat Landuyt, ministre: Non! Vous essayez toujours d'interpréter mes propos. Or, je pèse mes mots dès que je vous donne une réponse.

03.19 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, je repose ma question. J'espère que vous ne jouerez pas une fois de plus avec mes pieds et daignerez y répondre clairement. Allez-vous modifier les normes de vent qui sont aujourd'hui en vigueur pour la piste 25?

03.20 Renaat Landuyt, ministre: J'ai dit que je respectais chaque décision de justice dans le cadre d'un accord politique qui date d'avant mon mandat.

03.21 Marie Nagy (ECOLO): Je n'ai pas reçu de réponse à ma question précise. Monsieur le ministre, je suis quelqu'un d'assez simple. Allez-vous, oui ou non, modifier les normes?

03.22 Renaat Landuyt, ministre: Je suis d'accord avec votre remarque vous concernant.

03.23 Marie Nagy (ECOLO): Vous n'allez donc pas modifier les normes de vent?

03.24 Renaat Landuyt, ministre: Je n'ai pas dit cela. Je n'ai rien dit à ce sujet.

03.25 **Marie Nagy** (ECOLO): Allez-vous modifier les normes de vent oui ou non?

03.26 **Renaat Landuyt**, ministre: Je vais faire ce que j'ai convenu de faire avec mes collègues du gouvernement et ce qui est prévu par les décisions de justice.

03.27 **Marie Nagy** (ECOLO): Vous allez donc modifier les normes puisque la décision de justice dit qu'il faut les modifier.

03.28 **Renaat Landuyt**, ministre: (...)

03.29 **Marie Nagy** (ECOLO): Je vous dis que vous devriez modifier les normes de vent.

03.30 **Renaat Landuyt**, ministre: Non, c'est votre interprétation!

La **présidente**: Nous allons peut-être en rester là...

03.31 **Marie Nagy** (ECOLO): Monsieur le ministre, vous êtes grotesque!

La **présidente**: Madame Nagy, je propose que vous continuiez votre réplique.

03.32 **Marie Nagy** (ECOLO): C'est vraiment en dessous de tout ce que nous avons connu. Mais nous en avons l'habitude avec ce ministre!

Je fais mon boulot, je pose des questions précises auxquelles un ministre est incapable de répondre de manière sérieuse car il sait qu'il ne peut pas donner de réponses. J'ai posé des questions, je n'ai pas reçu de réponse, je reviendrai donc avec mes questions. Je trouve qu'il est lamentable de voir de tels personnages dans des salles de commission!

03.33 **Renaat Landuyt**, ministre: J'ai le droit de vous donner mes réponses!

03.34 **David Lavaux** (cdH): Madame la présidente, je ne souhaite pas répliquer! Le ministre ne dit rien, que voulez-vous ajouter à cela? Nous restons cois devant une telle attitude!

Et derrière tout cela, on prend des risques en matière de sécurité et de santé. Rien ne bouge, rien n'avance, c'est vraiment déplorable!

Je n'ai rien de plus à ajouter!

03.35 **Karine Lalieux** (PS): Monsieur le ministre, je crois qu'un vrai débat est nécessaire car nous ne pouvons pas continuer de la sorte! Nous posons des questions et nous obtenons des réponses qui n'en sont pas. Nous devons avancer dans ce débat!

03.36 **Renaat Landuyt**, ministre: Madame Lalieux, dans une démocratie, le ministre a le droit de donner ses réponses!

03.37 **Karine Lalieux** (PS): C'est ce que j'ai dit. Et les commissaires ont le droit de poser leurs questions!

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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

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

04.01 **David Lavaux** (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, nous trouvons nécessaire de

disposer de données statistiques fiables, complètes et performantes en matière de sécurité routière et nous nous réjouissons de voir que l'INS a enfin amélioré le traitement de ces données. Les statistiques portant sur 2005 sont aujourd'hui disponibles, ce qui constitue une amélioration appréciable par rapport au passé. Il semblerait toutefois que ces chiffres ne soient pas totalement fiables.

Le Fietsers Bond, une des plus grandes associations de cyclistes du Nord du pays, estime que les statistiques fournies par la police et les parquets sous-évaluent le nombre d'usagers faibles victimes d'accidents de la route, ce qui engendrerait des réponses politiques inappropriées. Ce constat se fonde sur une étude de l'Université de Gand qui a comparé les données officielles à celles des grands hôpitaux. Il en ressortirait qu'à peine un cycliste grièvement blessé sur cinq serait comptabilisé dans les données officielles. Cette analyse semble corroborée par l'analyse à laquelle s'est livré un acteur de terrain dans les colonnes de "La Libre Belgique" qui faisait état du sous-enregistrement flagrant des accidents.

Vu ces éléments préoccupants, mes questions sont les suivantes. Le ministre pourrait-il nous expliquer ce qu'il entend faire pour remédier au manque de fiabilité des données officielles en matière de sécurité routière? Pourrait-il expliquer également son action pour disposer non seulement de données fiables en matière de sécurité routière mais également de données analysées et interprétées?

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

04.02 Renaat Landuyt, ministre: Madame la présidente, chers collègues, tout d'abord, il convient de relativiser les chiffres parus dans les journaux du 4 octobre et les remettre dans leur contexte. Ils sont basés sur une comparaison entre les données de deux hôpitaux et les données de la police des années 2000 à 2003, période durant laquelle le système d'enregistrement des accidents de la route a été modifié à la suite de la réforme des polices.

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

De plus, connaissant ce sous-enregistrement, les usagers faibles reçoivent une attention toute particulière dans toutes nos actions, notamment lors des actions menées par l'IBSR.

La disponibilité de données fiables, complètes et rapidement utilisables est très importante pour la politique en matière de sécurité routière. C'est pourquoi les différents partenaires se rassemblent depuis quelques années pour améliorer la qualité d'enregistrement par les services de police.

En 2004, le baromètre de la sécurité routière a été créé afin de fournir rapidement les tendances en matière d'accidents de la route afin de suivre activement et au plus près l'évolution de l'insécurité routière. Cette stratégie semble porter ses fruits: en effet, l'"European Traffic Safety Council" a annoncé que la Belgique était le pays européen à avoir la troisième plus grande diminution du nombre de tués sur les routes entre 2001 et 2005.

La priorité en matière d'enregistrement est donc d'améliorer la base de données principale des accidents de la route, à savoir celle qui se base sur les enregistrements de la police. Des causes connues de sous-enregistrement sont déjà prises en considération grâce à la mise en place de la saisie unique ou, par exemple, en prenant en compte les accidents enregistrés dans les commissariats lorsque la police ne s'est pas rendue sur place.

Une fois cette base de données rendue complètement opérationnelle, nous pourrions chercher dans quelle mesure la compléter via d'autres sources d'informations, notamment les bases de données des hôpitaux, des assurances... Pour ce faire, ces bases de données devraient également être fiables et complètes. Pour l'instant, l'enregistrement dans les hôpitaux est réalisé dans un seul but de facturation et non pour fournir de

l'information pour la sécurité routière.

Pour terminer, sachez qu'en préparation aux seconds états généraux de la sécurité routière, un groupe de travail sur les statistiques proposera des recommandations, notamment en vue d'apporter une réponse adéquate au problème du sous-enregistrement et de réaliser un rapport trimestriel sur la base des données détaillées provisoires dès 2007.

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

Votre troisième question a trait au nombre d'accidents de la circulation. Ce dernier comprend les accidents avec dégâts matériels et les accidents corporels. Un chiffre global n'existe pas, puisque seuls les accidents avec blessés font l'objet d'un enregistrement par la police. En effet, depuis la mise en place du règlement direct, les forces de l'ordre ne sont plus appelées d'office lors d'un accident de la circulation.

Pour les accidents corporels, le chiffre global s'élevait en 2001 à 47.444 personnes. Pour 2002, il était de 47.619; pour 2003: 50.478; pour 2004: 48.670; pour 2005: 49.286.

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

Une notice statistique permettant l'enrichissement des données relatives à l'activité policière, sera intégrée dans le volet "statistiques" de la Pol Office de la police. Cet outil est prévu pour 2007, au plus tôt.

Les données relatives aux amendes et transactions avant et après l'entrée en vigueur de la réforme de 2005 relèvent du ministre de la Justice.

04.03 David Lavaux (cdH): Madame la présidente, je remercie le ministre pour sa réponse très complète.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

05.01 Melchior Wathelet (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous prie de bien vouloir excuser mon retard.

Les personnes titulaires d'une carte de stationnement attestant de leur handicap ne bénéficient pas de la gratuité de stationnement dans toutes les communes du Royaume. Leur stationnement peut également être limité dans le temps dans certaines communes. Cette situation est la conséquence de décisions locales en matière de stationnement de communes qui n'ont pas intégré dans leur politique la dimension de l'accessibilité aux personnes handicapées.

Il ressort d'une analyse publiée sur le site de la direction générale Personnes handicapées du SPF Sécurité sociale que trente communes n'octroient pas la gratuité totale de stationnement aux personnes handicapées, notamment Ans, Anvers, Bruges, Genk et Gand – je ne citerai pas toutes ces communes. Il me semble pourtant qu'une personne munie d'une carte de stationnement pour personnes handicapées ne devrait pas être obligée de chercher un horodateur afin de payer son parking et de renouveler cette opération toutes les deux heures. L'intérêt général me semble justifier que l'on octroie la gratuité totale pour le stationnement à cette catégorie de personnes à mobilité réduite. Si elles éprouvent des difficultés pour sortir de leur voiture à un endroit précis, il en est de même pour se rendre à l'horodateur.

Monsieur le ministre, avez-vous été mis au courant de cette problématique par votre collègue Gisèle Mandaila? Envisagez-vous une initiative réglementaire afin de prévoir la gratuité totale et le stationnement illimité pour les personnes détentrices de cette carte de stationnement pour personnes handicapées?

05.02 Renaat Landuyt, ministre: Madame la présidente, cher collègue, je suis bien au courant de cette problématique. N'oublions pas que les dispositions légales qui règlent cette matière ont été reprises dans le règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

Il y a également deux circulaires ministérielles reprenant des recommandations pour les personnes handicapées, à savoir la circulaire ministérielle du 3 avril 2001 et celle du 25 avril 2003 relatives aux réservations de stationnement pour les personnes handicapées.

En réponse à votre deuxième question, l'article 27.4.2 donne le droit de remplacer le disque de stationnement par la carte spéciale. Ceci implique que dans une zone de stationnement à durée limitée, la durée de stationnement devient illimitée pour les personnes détentrices d'une carte spéciale pour les personnes handicapées.

La circulaire ministérielle du 3 avril 2001 stipule qu'une carte spéciale de stationnement pour des personnes handicapées autorise le stationnement gratuit aux emplacements réservés par la SNCB. La circulaire donne également la possibilité aux communes d'organiser le stationnement gratuit là où la durée de stationnement est limitée par un parcomètre ou un horodateur. Ceci reste donc un choix à opérer par les communes mais la circulaire attire leur attention sur ce thème.

Je ne crois pas qu'une initiative réglementaire soit opportune. Je suis partisan de laisser les communes aussi autonomes que possible en matière de stationnement. Il s'agit d'une matière locale par excellence.

05.03 Melchior Wathelet (cdH): Je remarque qu'il y a une réglementation en la matière, qu'une durée limitée devient une durée illimitée, qu'on peut réglementer et que le législateur l'a déjà fait. Par contre, il n'est pas acceptable que les communes refusent d'octroyer le stationnement gratuit aux personnes handicapées. Si toutefois, les personnes handicapées peuvent bénéficier d'emplacements réservés, il est bon de ne pas demander à celles-ci un effort supplémentaire comme celui de se déplacer jusqu'à un horodateur, par exemple. Pour certaines personnes, ce n'est pas possible. Et il convient de leur permettre de bénéficier de la gratuité. Par ailleurs, seules trente communes n'ont pas octroyé cette gratuité. Il y a certes l'autonomie communale mais il y a aussi le respect de l'intérêt général et celui des personnes à mobilité réduite qui est oublié par certaines communes. J'aurais apprécié que vous vous saisissiez de ce dossier en marquant ainsi votre respect pour les personnes à mobilité réduite, ce que vous choisissez de ne pas faire.

05.04 Renaat Landuyt, ministre: Je ne comprends pas le sens de la fin de votre intervention, monsieur Wathelet.

05.05 Melchior Wathelet (cdH): Vous choisissez de ne pas exprimer votre respect vis-à-vis des personnes handicapées en ne réglementant pas cette matière. Or, je trouve que vous auriez pu le faire.

05.06 Renaat Landuyt, ministre: Comment procéder, comment y arriver puisque ce domaine est de la compétence des communes? La seule chose que j'ai faite dans ce sens, à la fois dans le respect des communes et dans celui des personnes, c'est un nouveau règlement en matière de cartes communales de stationnement qui donne la possibilité aux communes de régler de manière encore plus autonome tout ce qui concerne le stationnement, y compris ce qui nous occupe aujourd'hui.

05.07 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, vous le faites réglementairement concernant les personnes qui bénéficient d'un disque. Si elles bénéficient d'une carte de handicapé, elles peuvent rester de manière illimitée. Là, vous bafouez clairement la liberté communale: on pourrait laisser aux communes la possibilité d'accorder leur propre durée de stationnement.

Par contre, lorsqu'il s'agit d'argent via les horodateurs communaux, là, vous ne prenez aucune disposition réglementaire afin de parvenir à une réelle gratuité. Les personnes handicapées peuvent placer un disque sur leur pare-brise; en revanche, on trouve possible qu'elles se déplacent jusqu'à un horodateur alors que ces personnes sont reconnues comme handicapées. Je ne comprends pas cette façon de faire.

Si des communes ne veulent pas comprendre une telle situation, un règlement fédéral pourrait l'imposer. Pourtant, vous choisissez de ne pas le faire et vous privilégiez donc l'autonomie communale.

05.08 **Renaat Landuyt**, ministre: Je fais confiance aux élus pour la période de 2007 à 2012. Si j'ai bien compris, de temps à autre, des changements surviennent. Refaisons donc les comptes.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.08 uur.
La réunion publique de commission est levée à 15.08 heures.*