



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

09-05-2005

Après-midi

maandag

09-05-2005

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Question de M. Roel Deseyn à la ministre de l'Emploi sur "les plaintes relatives aux lignes payantes" (n° 6691)	1
<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Freya Van den Bossche , ministre de l'Emploi	
Question de M. Roel Deseyn à la ministre de l'Emploi sur "l'identification d'utilisateurs de lignes d'assistance" (n° 6820)	4
<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Freya Van den Bossche , ministre de l'Emploi	
Question de M. Roel Deseyn à la ministre de l'Emploi et au ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "l'instauration d'une alarme en cas d'appels excessifs vers des lignes payantes" (n° 6833)	7
<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Freya Van den Bossche , ministre de l'Emploi	
Question de M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur "les tarifs transfrontaliers de la SNCB vers les villes voisines" (n° 6531)	9
<i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	
Questions jointes de	11
- M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur "les cours préparatoires à l'examen en vue de l'obtention du permis théorique" (n° 6534)	11
- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "les résultats officiels de l'examen pratique de conduite en fonction de la filière suivie" (n° 6730)	11
- Mme Colette Burgeon au ministre de la Mobilité sur "les pourcentages de réussite au permis de conduire" (n° 6739)	11
<i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Melchior Wathelet , président du groupe cdH, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité, Colette Burgeon , Simonne Creyf	
Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "le communiqué de presse du groupe d'action Bruxelles Air Libre" (n° 6693)	17
<i>Orateurs:</i> Simonne Creyf, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	
Interpellation de Mme Frieda Van Themsche au ministre de la Mobilité sur "les mesures qui pourraient être prises en vue de réduire le nombre de délits de fuite" (n° 596)	20
<i>Orateurs:</i> Frieda Van Themsche, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	
Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "son souhait de supprimer la	25

INHOUD

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Werk over "de klachten over de betaallijnen" (nr. 6691)	1
<i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Freya Van den Bossche , minister van Werk	
Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Werk over "het identificeren van bellers die gebruik maken van hulplijnen" (nr. 6820)	4
<i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Freya Van den Bossche , minister van Werk	
Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Werk en aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "het invoeren van een alarm bij excessief bellen naar betaallijnen" (nr. 6833)	7
<i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Freya Van den Bossche , minister van Werk	
Vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit over "de NMBS-tarieven voor ritten naar steden die net buiten de landsgrenzen liggen" (nr. 6531)	9
<i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Samengevoegde vragen van	11
- de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit over "de cursussen ter voorbereiding op het theoretisch rijexamen" (nr. 6534)	11
- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de officiële resultaten van het praktisch rijexamen naargelang van de gekozen methode" (nr. 6730)	11
- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Mobiliteit over "de slaagpercentages voor het rijexamen" (nr. 6739)	11
<i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Melchior Wathelet , voorzitter van de cdH-fractie, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit, Colette Burgeon, Simonne Creyf	
Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "de persmededeling van de actiegroep Bruxelles Air Libre" (nr. 6693)	17
<i>Sprekers:</i> Simonne Creyf, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Interpellatie van mevrouw Frieda Van Themsche tot de minister van Mobiliteit over "de mogelijke maatregelen om het aantal vluchtmisdrijven in te perken" (nr. 596)	20
<i>Sprekers:</i> Frieda Van Themsche, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "zijn wens om de bij	25

tolérance technique appliquée lors des contrôles radars" (n° 6811)

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

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

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

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

Orateurs: **Katrien Schryvers**, **Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Questions jointes de
- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "les normes de vent à l'aéroport de Bruxelles-National: détermination et prise de mesures de vent" (n° 6850)

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les diverses modifications apportées au plan de dispersion" (n° 6852)

- M. Eric Libert au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation de la piste 02 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 6853)

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

radarcontroles toegepaste technische tolerantie af te schaffen" (nr. 6811)

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

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

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

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

Sprekers: **Katrien Schryvers**, **Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van
- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de windnormen op de luchthaven Brussel-Nationaal: classificatie en metingen" (nr. 6850)

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de diverse wijzigingen aan het spreidingsplan" (nr. 6852)

- de heer Eric Libert aan de minister van Mobiliteit over "het gebruik van baan 02 op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 6853)

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

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

du

LUNDI 9 MAI 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 9 MEI 2005

Namiddag

La séance est ouverte à 14.22 heures par M. Joseph Arens, président.
De vergadering wordt geopend om 14.22 uur door de heer Joseph Arens, voorzitter.

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

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

01.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, met de vraag over de betaallijnen wil ik een problematiek aankaarten die een tijdje geleden naar voren werd gebracht door de ombudsman van Telecommunicatie en zijn dienst. Wat de betaallijnen betreft, wijst de sector op een spectaculaire stijging, meer dan een verdubbeling van het aantal klachten. Men spreekt van een onrechtmatige factuur. Misschien is "onrechtmatig" niet het juiste adjectief. Feit is dat de meeste klachten betrekking hebben op de dialer-problematiek waarbij mensen via een klassieke inbelverbinding naar een dure connectie via een 077-nummer of 0900-nummer worden afgeleid. Uit de cijfers van de ombudsman is het moeilijk te detecteren hoeveel percent van 207 daarover gaat. Voortgaand op de communicatie van de ombudsman situeert de problematiek zich vooral op dit punt.

De dienst suggereert ook dat de gedragscode met betrekking tot dit probleem niet effectief is. Het probleem neemt voortdurend toe en heeft grote budgettaire consequenties voor de consument. Daarom zou het goed zijn te weten wat de stand van zaken is van overleg met de ombudsdienst op dit punt. In welke mate kan de gedragscode op dit punt worden bijgesteld? Wat zijn de voorgeschreven sancties? Zult u ingaan op de suggestie van de ombudsman om de sancties te verzwaren? Op welke wijze zal dit gebeuren?

Een ander problematisch punt in de gedragscode met betrekking tot dure verbindingen via een 077- of 0900-nummer, service-nummers, is de gesproken boodschap. In andere debatten hebben we het reeds gehad over welk signaal het exact zou gaan. Het staat in de gedragscode. Op het internet is deze afspraak problematisch omdat men niet altijd met vooraf ingesproken boodschappen kan werken. Ik ken wel systemen van verplichte ondubbelzinnige pop-ups, eventueel geactiveerd met een achtergrondgeluid zodat een boodschap kan gehoord worden op voorwaarde dat de luidsprekers van de

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

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

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

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

consument geactiveerd zijn. Het zou goed zijn duidelijk vast te leggen welke boodschap aan de consument moet worden gegeven bij omleiding via internet. Hoe kan de zogenaamde "gesproken boodschap" zoals afgesproken in de gedragscode werken in deze omstandigheden?

ce motif?

Ten slotte, heel wat van die dienstenaanbieders organiseren een omleiding vanuit het buitenland maar het zijn wel de operatoren hier die de gedragscode afsluiten. Hoe zit het met de controle daarop? In welke mate wordt vastgesteld dat mensen daar door de mazen van het net glippen? Kunnen de operatoren daarvoor worden gesanctioneerd? Als operator zijn zij onderworpen aan de Belgische gedragscode. Wat is eigenlijk de pendant voor de dienstenaanbieder? Wat is zijn verantwoordelijkheid? Wat is zijn rol in de gedragscode?

01.02 Minister **Freya Van den Bossche**: Heeft de gedragscode goed gewerkt? Ja en neen. Het is zo dat de algemene directie Controle en Bemiddeling van de FOD Economie geen enkele klacht heeft geregistreerd wat betreft de diensten van de operatoren die in eerste instantie die gedragscode hebben getekend. Het gaat daarbij om de "grote", zeg maar. Er werden wel klachten ingediend tegen diensten die werden verstrekt door andere dienstenleveranciers, de "kleinere".

01.02 **Freya Van den Bossche**, ministre: La direction générale Contrôle et Médiation du SPF Economie n'a été saisie que de plaintes relatives aux services fournis par de petits opérateurs. A la mi-décembre 2004, ces derniers ont également été amenés à signer le code de conduite, ce qui signifie qu'ils doivent eux-mêmes proposer une procédure pour le traitement des plaintes de première ligne. En principe, ils peuvent être sanctionnés pour les infractions commises avant la signature du code.

Alle operatoren, ook de kleinere, dienden van in het begin die code toe te passen omdat die nu eenmaal als een eerlijk handelsgebruik werd aanzien. Blijkbaar is de psychologische stap van het tekenen van zo'n code toch wel bepalend voor de mate waarin men daaraan gevolg geeft. Dat is toch de veronderstelling die wij hebben gemaakt. Wij hebben nadien de andere operatoren ook de code laten ondertekenen. Sedert midden december is de handtekening van elk van die operatoren onder de code geplaatst.

Die handtekening behelst natuurlijk ook een procedure voor eerstelijnsklachtenbehandeling die door de operatoren zelf moet worden afgehandeld. Zij hebben zich meteen akkoord verklaard om dat te gaan doen ook al hadden ze dat in principe al eerder moeten doen. Wij kunnen hen al sanctioneren voor wat in die periode door hen nog niet werd gedaan. Het lijkt mij echter goed dat wij hen die code hebben laten ondertekenen.

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

Wat betreft de klachten over het ongevraagd omleiden van modems, volgens een onderzoek van de algemene directie Controle en Bemiddeling hebben die vooral – 78% zelfs – betrekking op de infokiosknummers waarvan MCI titularis is.

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

Eigenlijk zijn er dus twee die de regels met voeten treden. Het resterende percentage is absoluut te verwaarlozen. Sinds de gedragscode worden gedupeerde consumenten wel terugbetaald voor terechte klachten betreffende betalende diensten via vaste telefonie. Zij krijgen dus wel hun geld terug, maar – ik heb mij daarover geïnformeerd bij de ombudsdienst – de resterende problemen zijn dat nog niet alle operatoren zich bewust zijn van de ernst van de situatie en van de te volgen procedure bij eerstelijnsklachtenbehandeling door de operatoren zelf, met andere woorden welke taken zij daarin zelf moeten vervullen.

Le code de bonne conduite dispose qu'en cas d'infraction, les opérateurs remboursent eux-mêmes les personnes dupées. Lorsque les infractions sont fréquentes, les opérateurs s'engagent à retirer son numéro au fournisseur de services. Un

Ik denk hoe dan ook dat, ondanks het feit dat de code nut heeft, de oprichting van de ethische commissie en de code die eruit zal

voortvloeiën opnieuw een belangrijke stap zou moeten betekenen.

Wat zijn de sancties? Ten eerste, de code zelf stipuleert dat de operatoren bij overtreding de gedupeerden terugbetalen. Ten tweede, bij veelvuldig overtreden, beloven de operatoren het nummer van de overtredende dienstverlener in te trekken. Ten derde, aangezien wij ook kunnen sanctioneren op basis van de wet op de handelspraktijken, kunnen overtredingen aanleiding geven tot een pv of een pv van waarschuwing. Er kan evengoed een administratieve boete aan gekoppeld worden.

Er bestaat een arsenaal aan sancties, maar zowel ik als de ombudsman zullen ook uitkijken naar de uitwerking van de ethische code om snel paal en perk te stellen aan de uitwassen – ze zal toch een doeltreffende terugbetalingsprocedure moeten bevatten – waardoor binnen de dertig dagen, in geval van een zware of herhaalde inbreuk, de schrapping van de dienst wordt bevolen, alsmede, als dat zinvol is, het verbod om in de toekomst nog met nieuwe diensten te beginnen. Ik meen dat dit een bijzonder krachtige stok achter de deur zal zijn.

Wanneer de gebruiker via internet een verbinding maakt met een betaallijn en de kosten van die betaallijn 1,2 euro per minuut overschrijden, dan moet dat worden meegedeeld vóór de verbinding wordt gemaakt, bijvoorbeeld via een pop-up-venster. Ook het nummer dat zal worden gevormd door de modem voor het totstandkomen van de verbinding moet duidelijk zijn en kosteloos kunnen worden geweigerd. De klant omlijnen naar een telefoonlijn aan de andere kant van de wereld, zoals wij vaak zien, is helemaal uitgesloten. Dat mag niet meer. De telefoonlijn moet onmiddellijk worden verbroken wanneer de site verlaten wordt. Ook dat is een misbruik dat soms opduikt. Ten slotte mag de dienstverlener de methode of het nummer dat de gebruiker normaal gezien gebruikt om toegang tot het internet te krijgen niet permanent wijzigen, want ook dat is een handige truc.

Ik denk dat dit al een redelijke mate van bescherming biedt en minstens in een redelijke mate aan de mensen de mogelijkheid geeft om, ingeval zij gedupeerd raken, hun rechten te bewijzen, maar ook daarvoor zal de ethische code toch nog een aantal nieuwe stappen moeten kunnen zetten.

Hoe zit het dan met dienstenaanbieders die diensten aanbieden in ons land maar gevestigd zijn in het buitenland? Zij kunnen dat pas doen als zij over een telefoonnummer van het Belgisch nummerplan beschikken. Dat telefoonnummer wordt dus gehuurd bij een van de Belgische operatoren. Die Belgische operatoren dienen de gedragscode ter kennis te stellen van de dienstenleveranciers. Het is dan ook via de in België gevestigde operator dat wij de controle laten gebeuren.

01.03 Roel Deseyn (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. U zegt dat er geen klachten zijn binnengekomen bij de FOD Economie via de ADB, maar natuurlijk gebeurt dat wel via een parallel kanaal, via de ombudsman. Het feit is dat de problematiek toch aanzienlijke proporties aanneemt. U zegt dat de titularissen van de problemen, MCI en Colt Telecom, duidelijk zijn geïdentificeerd. Als u zegt dat de kleineren ook de gedragscode hebben ondertekend, neem ik aan dat zij ook aan hen is voorgelegd en dat ze nu efficiënter

procès-verbal peut aussi être dressé sur la base de la loi sur les pratiques commerciales, avec amende administrative à la clé.

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

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

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

Les prestataires de services établis à l'étranger ne peuvent proposer leurs services dans notre pays que s'ils disposent d'un numéro du plan belge de numérotation, loué auprès d'un des opérateurs belges qui doit les informer du code de conduite. Nous contrôlons alors aussi l'opérateur belge.

01.03 Roel Deseyn (CD&V): La ministre déclare qu'aucune plainte n'a été déposée auprès du SPF Economie mais des plaintes sont bien évidemment adressées au médiateur. Les titulaires à l'origine des problèmes auraient été clairement identifiés et les petits

kunnen worden aangepakt. Het zou dan ook goed zijn dat er ook een sanctie aan verbonden is. Wordt dat systematisch aan alle nieuwe spelers op de markt voorgelegd? Ik hoop van wel. U zegt dat men in de toekomst eventueel geen diensten meer mag aanbieden als het te ver gaat. Wij zijn daar zeker voor, maar dat staat nog niet in de huidige gedragscode. Dat zal een zaak voor de ethische code zijn. Misschien kunnen de gedragscode en de ethische code tot één duidelijk document worden omgevormd.

Wat de terugbetaling betreft, in welke mate kan de operator in het kader van de gedragscode en de ethische code een vordering instellen ten overstaan van de dienstenaanbieder, desgevallend in het buitenland, om een terugbetaling aan de consument te doen? Of draagt de operator nu die kosten? U zegt dat er sprake is van terugbetalingen en van andere sancties? Wat gebeurt er met de terugbetalingsmechanismen? Dat is voor de operatoren natuurlijk vrij problematisch. Zij kunnen die nummerreeksen immers niet permanent gaan bewaken. Het is misschien goed om daarover ook nog enige informatie te krijgen.

prestataires de services ont également signé le code de conduite; j'en déduis qu'ils peuvent être sanctionnés plus adéquatement.

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

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

01.04 Minister **Freya Van den Bossche**: Ik had het over twee groepen operatoren. Als ik sprak over de groep waarover geen klachten zijn binnengekomen, dan heb ik het over de grote operatoren, Belgacom en Telenet. Ook bij de ombudsman zijn geen klachten binnengekomen.

De operator kan inderdaad alles verhalen op degene die hij het nummer heeft verhuurd en die de code niet heeft gerespecteerd. Het is altijd de bedoeling geweest dat de ethische code zich zou baseren op de gedragscode, maar verder zou kunnen gaan, leemtes opvullen, kortom als basiswerkstuk zou dienen. Dat is ook een van de redenen waarom de operatoren zo enthousiast waren om mee te werken, omdat ze de code dan deels mee konden uittekenen.

U had nog een vierde vraag, maar die ben ik vergeten.

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

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

01.05 **Roel Deseyn** (CD&V): Ook in verband met de refunding is het verhaalrecht. Wordt de consument eerst terugbetaald en kan de operator dan vorderen?

01.06 Minister **Freya Van den Bossche**: De Belgische operator moet eerst de consument betalen en dan moet de Belgische operator ervoor zorgen dat hij zijn geld uit het buitenland terughaalt.

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

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

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

02.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in verband met de identificatie van bellers die gebruikmaken van hulplijnen kondigt u aan dat binnenkort een koninklijk besluit zal worden uitgevaardigd. Personen die een telefonische noodoproep doen, zullen dan door de politie of door andere diensten kunnen worden geïdentificeerd. Ik juich dit initiatief toe, maar heb daarbij wel enkele vragen.

Voor het geheel van e-government en telecomgebeuren zou het goed zijn een advies te krijgen van de privacycommissie om te zien welke politieke of andere richting het uitgaat. Werd een dergelijk advies ingewonnen en kan het desgevallend worden overgemaakt?

Wat is de timing voor dit koninklijk besluit? Hoe kan de privacy daarin worden gegarandeerd? Ik borduur hier wat verder op het advies van de privacycommissie. Wat zijn de reacties van de middenveldorganisaties geweest op uw voornemen? Ik kan dit vandaag enkel door middel van mondelinge vragen doen. Dit zal hier immers niet ter behandeling worden voorgelegd, maar het is wel een essentieel element voor een goede werking in de telecomsector en op het vlak van hulpverlening.

U zou de verplichting opleggen dat noodnummers kunnen worden gebeld zonder dat men beschikt over een belkrediet. Dit is mogelijk voor bepaalde Europese verkorte nummers, zoals 112. Voor welke noodnummers geldt dit momenteel al en voor welke noodnummers zult u deze verplichting nog opleggen? Zal dit enkel voor de verkorte nummers gelden of ook voor bepaalde geografische nummers met een hoge sociale relevantie, zoals de zelfmoordpreventielijn of andere onthaallijnen. Deze behoren niet tot de verkorte nummerreeksen maar zouden wellicht ook worden onderworpen aan de verplichting om gebeld te kunnen worden zonder te beschikken over een belkrediet. Ik vind dit een belangrijk punt. Over welke nummers gaat het dus wel of niet?

Ten slotte wil ik nog een daarbij aansluitende vraag stellen. Hoe worden de mobiele bellers in het koninklijk besluit geïdentificeerd? Is dit naamgerelateerd of zal ook gebruik worden gemaakt van de location based service om tot de geografische bepaling van de bellers te kunnen overgaan? Uw collega, minister Dewael, heeft op deze vraag vroeger reeds geantwoord dat de hulpdiensten tijd verliezen door het niet-gebruiken van locatiegegevens. Dat is toch ook een essentieel element. Zal hierin ook worden voorzien in het koninklijk besluit? Zal deze techniek worden ingezet om de hulpdiensten doeltreffender te maken?

02.02 Minister Freya Van den Bossche: Over het ontwerp van KB is er al tijdens de vorige regeerperiode een advies verstrekt door de Commissie voor bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Op 9 maart 2005 hebben wij gevraagd om verdere verduidelijking betreffende het ontwerp van KB inzake nooddiensten en identificatie van de oproepende lijn. Dit nieuwe ontwerp verschilde van het vorige door de invoering van een protocol tussen de nooddiensten en de commissie, betreffende de mogelijke identificatie van de oproepende lijn.

Het nieuwe advies was jammer genoeg niet van die aard om mij nu al gerust te stellen inzake de bescherming van de persoonlijke

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

L'avis de la Commission de la protection de la vie privée a-t-il été recueilli? Quand un arrêté royal sera-t-il publié? Comment la protection de la vie privée des appelants sera-t-elle garantie dans le cadre de cet arrêté? Y a-t-il eu des réactions négatives à la proposition?

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

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

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

levenssfeer. Wij hebben beslist om in een eerste fase het ontwerp van KB te beperken tot het bepalen van de nooddiensten waartoe de operatoren gratis de toegang moeten verstrekken. Het KB bepaalt meteen ook welke verplichtingen gelden voor welke technologieën. Ik denk aan de verplichtingen die worden opgelegd aan satellietnetwerken en –diensten en semafoondiensten, die lichter zijn omwille van de technische beperkingen die eigen zijn aan die netwerken en diensten.

Dat eerste luik is intussen goedgekeurd door de Ministerraad van 29 april en het werd doorgestuurd naar de Raad van State voor advies. In een tweede fase wil ik de identificatie van de oproepende lijn regelen.

Wij hebben een reactie gekregen van Tele-Onthaal die het vanzelfsprekend jammer vindt dat de regeling inzake identificatie van de oproepende lijn nog wat op zich zal laten wachten. Het is natuurlijk de bedoeling dat de operatoren de identificatie van die oproepende lijn doorgeven aan de vastgestelde nooddiensten nodig om bij een noodoproep de lokalisatie te bepalen. Nu kunnen enkel politiediensten en medische urgentiediensten beschikken over de identificatie van de oproeper en dat willen wij zeker uitbreiden.

Die identificatie vind ik zelf toch ook wel belangrijk om pestoproepen te kunnen verhinderen en voorkomen. De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer had eerder nochtans te kennen gegeven dat zij niet kon inschatten of het echt nodig is om zover te gaan in het verhinderen van pestoproepen. Ik zie eigenlijk weinig andere mogelijkheden.

Om welke nooddiensten gaat het? Ik zal u dat overzicht geven. Het gaat om de medische spoeddienst, de brandweerdienst, de politiedienst, de civiele bescherming, het Antigifcentrum, het Centrum ter Preventie van Zelfmoord, Tele-Onthaalcentra, kindertelefoondiensten en het Europees Centrum voor Vermiste en Seksueel Uitgebuide Kinderen. Die diensten zijn allemaal gratis toegankelijk. Er is dus geen belkrediet nodig om hen op te bellen. Alleen de nooddienst zelfmoordpreventie heeft naast zijn gratis nummer nog altijd zijn geografisch nummer waar hij sterk aan houdt. Door het gratis nummer kan men hem echter ook zonder belkrediet bereiken.

02.03 Roel Deseyn (CD&V): Mevrouw de minister, ik durf niet met stelligheid beweren dat men zonder belkrediet naar een gratis nummer kan bellen. Dat hangt af van bepaalde formules. Bepaalde operatoren staan dit, mijns inziens, niet toe. Het zou goed zijn dit te onderzoeken, zeker wat dit nummer betreft.

De lijst die u hebt opgesomd is vrij uitgebreid. Voor deze specifieke dienst zou, na overleg, nog iets georganiseerd moeten worden.

De communicatie die u terzake in de pers geeft, heeft vooral betrekking op de tweede fase. Thans is het "one way" "hoe bereiken". Ik meen te hebben begrepen dat de terugkoppeling naar identificatie

appelante.

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

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

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

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

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

een latere fase is. De eerste minister zegt steeds dat uitstel bepaalde kansen biedt. Ik hoop dat een zeker uitstel inzake deze problematiek ook kansen zal bieden om de zaak te verfijnen en aan de verzuchtingen die ik heb opgeworpen tegemoet te komen om een efficiëntere hulpverlening te kunnen aanbieden. réglementation.

Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Wat de reacties betreft, hebt u verwezen naar de privacycommissie. Hebt u reacties van andere hulporganisaties gekregen op het ontwerp van koninklijk besluit?

02.04 Minister **Freya Van den Bossche**: Mijnheer de voorzitter, Tele-Onthaal heb ik toegelicht. Zij betreuren dat de tweede fase later zal plaatsvinden. Ik kan u het advies overhandigen.

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

02.05 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb begrepen van de medewerkers van de minister dat ook een antwoord op mijn derde vraag, die wel ingediend, maar niet geagendeerd is, werd voorbereid. Ik zou niet willen dat de minister later nog een speciale verplaatsing hiervoor moet maken.

De **voorzitter**: U kunt uw derde vraag stellen.

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

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

03.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Deze vraag ligt een beetje in het verlengde van de eerder aangehaalde problematiek van het bellen naar betaallijnen, met soms heel onverwachte of ongewenste implicaties waarvan men zich dikwijls niet bewust was bij de handeling. Zo kreeg ik kennis van een zaak waarin een werknemer, die een gsm had gekregen van zijn werkgever, voor miljoenen euro's naar een betaallijn had gebeld, met alle menselijke drama's van dien, zowel voor de werknemer als voor de werkgever. Toch roept dit enkele vragen op betreffende consumentenbescherming.

Als ik dit concrete voorbeeld, of de praktijk, naast de theorie, of wat afgesproken werd, leg, dan resulteert dit in enkele vragen. Artikel 7 van de Telecomgedragscode voorziet erin dat elke 077- of infokioskdienst die via een telecommunicatienetwerk wordt aangeboden automatisch dient te worden afgesloten na 30 minuten. Ik vraag mij af op basis van welke bepalingen een werkgever zijn geld kan terugvorderen, indien dit artikel niet werd gerespecteerd bij oproepen van diens werknemer naar een dergelijke dienst. Welke procedure wordt er in dit geval gevolgd? Deze ene vraag omvat natuurlijk verschillende delen. Hoe wordt de operator gesanctioneerd, als dit niet het geval was? Hoe wordt de consument beschermd, als de gedragscode niet wordt gerespecteerd? Ik heb net begrepen dat zeker de grote en bijna alle andere de gedragscode hebben ondertekend, maar dat zij eigenlijk toch niet volledig correct wordt toegepast. Wat is de te volgen procedure?

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

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

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

Het zou in een ander geval natuurlijk mogelijk zijn dat een werknemer bij elke oproep naar een betaallijn steeds minder dan 30 minuten heeft gebeld, maar uit deze concrete zaak – zonder daarover persoonlijk te worden – heb ik toch begrepen dat dit niet het geval was. Indien de automatische uitschakeling niet telt, maar er wel een groot totaalbedrag bijeengebeld wordt, op welke basis kan de werkgever dan alsnog zijn geld terugvorderen? Natuurlijk kan hij dat wegens de nalatigheid van de werknemer, omdat hij niet professioneel alert of goed bezig is. Wat echter heel specifiek heet luik "gedragscode" betreft, zien wij dat de uitwerking nogal problematisch is, of dat ze niet gevolgd wordt, ondanks de goede intenties die worden onderschreven.

Hoe staat u tegenover de suggestie om de telefoonmaatschappijen te verplichten de werkgever, en ook de consument die verbonden is met een bepaald gsm-nummer, in te lichten wanneer overdreven kosten en excessieve oproepen gemaakt worden – het gaat hier over miljoenen franken – zodat deze situatie vermeden kan worden? Ik herhaal het nogmaals, het heeft maanden geduurd voor de afrekening werd gemaakt.

Voorzitter: Jan Mortelmans.

Président: Jan Mortelmans.

03.02 Minister **Freya Van den Bossche**: Als een werknemer er echt in zou slagen om voor miljoenen euro's te bellen naar een betaallijn, dan moet hij wel al een aantal jaren goed bezig geweest zijn, zelfs indien het zou gaan om Belgische franken. De vraag is sowieso of het niet veeleer om een foute facturatie gaat in welbepaalde gevallen, want wij hebben al een aantal gevallen gehad waarbij het om een fout in de facturatie bleek te gaan. Het ging dus niet om dergelijke astronomische bedragen. Dat neemt niet weg dat u een probleem schetst dat bestaat.

Wat is er sowieso vandaag al het geval? Conform de vrijwillige code kunnen de gebruikers van de infokioskdiensten rechtstreeks klacht indienen bij de operator die hen de betwiste factuur heeft toegestuurd. Die licht dan de concurrerende operator in die het kwestieuze nummer ter beschikking heeft gesteld en die geeft op zijn beurt de informatie door aan de klant-dienstverlener, die moet aantonen dat de code werd nageleefd. Doet hij dit niet, dan is hij verplicht om de klagers terug te betalen en loopt hij het risico dat de dienst wordt opgeschort.

Wat mag een werknemer wel en niet doen met zijn telefoon? Dat wordt geregeld in het arbeidsreglement. Excessief privé belgedrag kan zelfs aanleiding geven tot ontslag om dwingende redenen. Tenzij het anders is bepaald in een reglement, zou een werknemer in principe al zijn telefoonkosten die hij heeft gemaakt voor privé-doeleinden zelf moeten terugbetalen. In het algemeen wordt een matig telefoongebruik natuurlijk getolereerd en maken werkgevers er geen problemen van. Als de werkgever excessief gebruik kan aantonen, kan hij de kosten wel van de werknemer terugvorderen. Dat gebeurt via de rechtbank. Om die excessieve kosten te bewijzen, moet hij wel rekening houden met de privacyregels. Hij mag de inhoud van de gesprekken bijvoorbeeld niet traceren. Voor de telefoonmaatschappij die de rekening opstuurt blijft de werkgever wel

totale des appels soit très élevée.

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

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

Sur la base du code de conduite accepté sur une base volontaire, l'utilisateur de services infokiosque peut informer l'opérateur qui facture les services. La plainte arrive donc chez l'opérateur qui fournit le numéro et chez le prestataire du service à la clientèle. Lorsqu'il s'avère que le code n'a pas été respecté, l'utilisateur doit être remboursé et le service doit être suspendu.

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

aansprakelijk.

Bij vermoeden van fraude of excessief belgedrag waarschuwen de operatoren vandaag hun eindgebruikers wel. Een bepaald gedrag vastleggen is niet zo gemakkelijk omdat afhankelijk van de ene of de andere situatie iets veel of weinig zal zijn. Er zijn ook twee soorten betaallijnen. De roze betaallijnen, zoals uw "Nancy" die beroemd aan het worden is, en de eerdere zakelijke diensten betaallijnen. Die roze betaallijnen kunnen vandaag al worden afgesloten via selectieve nummerblokkering. Dat is een tip voor elke werkgever. Met de nieuwe wet op de elektronische communicatie zal de werkgever dat ook gratis kunnen doen. Tegenwoordig kunnen de werkgevers trouwens ook de toegang tot bepaalde sites op het internet ontzeggen. De ervaring is immers dat er te veel wordt gesurft tijdens werkuren naar sites die totaal geen verband houden met het werk.

circonstance. L'employeur ne peut donc pas vérifier la teneur des conversations. De plus, il reste responsable à l'égard de l'opérateur.

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

03.03 Roel Deseyn (CD&V): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Als het om een foute facturatie zou gaan, zal men gelukkig zijn met de nieuwe wet die een gedetailleerde factuur vraagt waardoor men een en ander kan verifiëren inzake de twee soorten betaallijnen.

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

Wat de waarschuwing betreft, de situatie die hier werd geschetst is nogmaals een argument ten dienste van de eerder voorgestelde regeling van het kosteloos deactiveren, een van de opties die wordt aangeboden door de operatoren. Uit het concreet geval van de advocaten nam het blijkbaar wel dergelijke proporties aan. Met het oog op de consumentenbescherming denk ik dan toch dat het alertsysteem niet helemaal performant is bij hoge bedragen. Ook correcte informatie over de kostprijs van het gesprek was blijkbaar niet afdoende. Dat was problematisch voor de werkgever, los van arbeidsreglementen, om de zaak te verhalen. Wij moeten hier geen rechtbankvervangende taken doen, maar er is toch wel een probleem met de betaallijnen met de transparantie van tarieven voor de consument. Dat zou nog verder kunnen worden uitgewerkt.

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

04.01 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, un grand nombre de voyageurs effectuent chaque jour le trajet vers Luxembourg (aller-retour) pour se rendre à leur travail.

04.01 Joseph Arens (cdH): Elke dag maken heel wat reizigers om professionele redenen een rit heen en terug naar Luxemburg. Er bestaan wel een aantal voordeel-formules voor verplaatsingen over de grens, maar die treinkaartjes

Certes, je sais qu'il existe des formules avantageuses pour les voyageurs transfrontaliers mais avec certaines restrictions. Ces billets ne sont valables que pour un aller-retour le même jour. Un billet

transfrontalier coûte 8,40 euros pour l'aller-retour Arlon-Luxembourg, ceci correspondant plus ou moins au tarif intérieur.

Il faut quand même remarquer les tarifs démesurés appliqués en trafic transfrontalier de courte distance, et cela pour les déplacements depuis le réseau intérieur vers les villes-frontières dans les pays voisins.

Selon l'article 3 de la loi du 22 mars 2002, le transport transfrontalier est ajouté à l'article 156 de la loi du 21 mars 1991. Cela signifie que la portion de trajet située sur le territoire national du transport assuré par les trains du service ordinaire au-delà des frontières jusqu'au premier point d'arrêt situé sur le réseau ferroviaire est considérée comme faisant partie du service public.

Il convient donc d'établir une concertation avec les instances des réseaux voisins afin d'aboutir à un accord pour l'application de la tarification pour ce type de déplacements transfrontaliers.

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes:

- La SNCB s'est-elle conformée à cette loi?
- Cette loi est-elle d'application pour les titres de transport en service intérieur, y compris les différents Pass, formules auxquelles je m'intéresse particulièrement?
- Envisagez-vous d'assimiler les villes de Maastricht, Maubeuge, Weert, Valenciennes et Dunkerque à ces facilités prévues par la loi?
- Allez-vous répondre favorablement au Comité consultatif des usagers qui demande le rétablissement de la validité à deux mois pour tous les billets internationaux à destination, notamment, du Grand-Duché de Luxembourg?

04.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, monsieur Arens, les missions de service public de la SNCB ont été redéfinies par l'arrêté royal du 18 octobre 2004. L'article 218 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, contient, au titre des missions de service public, un point relatif au transport transfrontalier rédigés comme suit: "Le transport transfrontalier de voyageurs, c'est-à-dire le transport assuré par les trains du service ordinaire pour la partie de trajet national non couverte au titre 1^{er} et jusqu'aux gares situées sur les réseaux voisins définies dans le contrat de gestion."

En matière tarifaire, il existe des abonnements transfrontaliers Belgique - Luxembourg avec une substantielle réduction pour les relations suivantes:

- gares de la ligne 162 entre Marloie, Arlon et Luxembourg-ville;
- gares de la ligne 42 entre Trois-Ponts, Gouvy et Luxembourg-ville;
- au départ des gares de Marbehan, Libramont, Jemelle et Marloie vers n'importe quelle gare luxembourgeoise.

Le contrat de gestion actuellement en cours de négociation prévoit un certain nombre de villes transfrontalières d'Allemagne, de France, de Luxembourg et des Pays-Bas. Ces dessertes doivent évidemment faire l'objet de concertations avec les sociétés ferroviaires limitrophes. En plus des dessertes ainsi décrites, le projet de contrat de gestion prévoit que la SNCB étudie la possibilité d'étendre l'offre sur toute une série de nouvelles dessertes. L'intervention financière de l'Etat serait, le cas échéant, adaptée dans un avenant.

zijn maar een dag geldig. De prijzen voor het grensoverschrijdend verkeer zijn te hoog.

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

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

In het beheercontract dat in de steigers staat, zijn een aantal grensoverschrijdende verbindingen met steden in Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Nederland opgenomen. Uiteraard dient hierover met de betrokken spoorwegmaatschappijen te worden onderhandeld. Bovendien bepaalt het beheercontract dat de

NMBS de opportunité van een aantal nieuwe verbindingen moet onderzoeken. Indien die verbindingen tot stand komen, zal de financiële bijdrage van de overheid herbekeken worden.

04.03 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, je tiens tout d'abord à remercier le ministre pour sa réponse.

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

Monsieur le ministre, si je vous ai bien compris, les négociations sont en cours avec les pays voisins. Pourriez-vous me dire si elles évoluent bien? Pourriez-vous me dire également quand ces dernières seront terminées?

04.04 Renaat Landuyt, ministre: Une fois que le dossier 177 sera résolu, les choses iront vite.

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

04.05 Joseph Arens (cdH): Bien, je remercie le ministre pour cette réponse.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Questions jointes de

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

05 Samengevoegde vragen van

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

Le **président**: La question n° 6669 de M. Bellot est reportée à la prochaine réunion.

05.01 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, depuis le 1^{er} août 2004, l'obligation légale de suivre des cours dans une auto-école après avoir échoué deux fois à l'examen théorique n'existe plus. Le nombre de passages à l'examen est illimité. Cette décision a une influence dramatique sur la connaissance théorique du Code de la route. Il est également constaté que le nombre de personnes suivant les cours théoriques dans les centres auto-écoles a baissé de 50 à 75%. Il est vrai que ces cours représentent un coût financier important et non négligeable pour certaines catégories de la population.

05.01 Joseph Arens (cdH): Sinds 1 augustus 2004 is men niet langer verplicht lessen te volgen bij een autorijschool als men twee keer gezakt is voor het theoretisch examen en kan men het examen afleggen zo vaak men wil. Dat heeft dramatische gevolgen voor de theoretische kennis van het verkeersreglement, zo blijkt. Het aantal mensen dat de lessen theorie volgt bij een autorijschool is met 50 à 70% gedaald.

Toutefois, il n'est pas nécessaire de rappeler que, de nos jours, il n'est pas facile de trouver un emploi. Un des facteurs aidant à décrocher un emploi est la réussite du permis de conduire. Lors de l'entretien d'embauche, il est une chose qui est pratiquement

Wie een rijbewijs heeft, vindt

systématiquement demandée: la possession du permis de conduire.

Il est également très important que les jeunes soient correctement instruits sur le Code de la route. Certains ont tendance à se contenter d'apprendre par cœur certaines questions sans se rendre compte de l'importance de l'apprentissage de ces règles. Personnellement, je souhaiterais que l'on puisse former les jeunes au Code de la route dans l'enseignement. C'est ainsi, d'ailleurs, que dans ma propre commune, nous avons mis en place, avec la police zonale, un système permettant aux jeunes, dès les cinquième et sixième années primaires, d'apprendre le Code de la route et de le pratiquer, pas en voiture étant donné qu'ils n'ont que douze ans, mais à vélo pour qu'ils puissent déjà y être familiarisés.

Monsieur le ministre, face au constat des échecs grandissants, envisagez-vous de restaurer les cours préparatoires à l'examen théorique après deux échecs?

Envisagez-vous une solution face à la lourde somme à payer pour suivre les cours pour certaines catégories de personnes?

Que pensez-vous de l'idée d'intégrer des cours de sécurité routière préparant à l'examen théorique en fin du cycle des humanités?

05.02 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, ma question est à mon avis plus proche de celle de Mme Burgeon que de celle de M. Arens. Elle n'a pas du tout le même objet que celle de mon collègue Arens, il serait donc plus opportun que M. le ministre réponde dans un premier temps à la question de M. Arens. Je poserai ensuite ma question.

05.03 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, cher collègue, le taux de réussite de l'examen théorique présenté entre le 1^{er} janvier et le 1^{er} août 2004, date à partir de laquelle l'obligation de suivre des cours a été supprimée, est de 52,8% sur un total de 66.420 personnes; pour les sept mois qui suivent, ce taux est de 48,6% sur un total de 80.711 personnes.

Pour les réussites avant le 1^{er} août 2004, 84,2% des personnes ont réussi après deux essais tandis que pour la période après le 1^{er} août 2004, ce pourcentage est de 82,1%. Les différences sont donc minimes. Peut-on en tirer des conclusions? Je ne sais pas.

De toute façon, nous évaluerons la situation régulièrement mais, au vu de ce qui se passe aujourd'hui, rien ne plaide en faveur des écoles, à moins que vous ayez une autre opinion.

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

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

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

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

05.04 Joseph Arens (cdH): Monsieur le ministre, je reste sur ma position; je pense qu'il faut intégrer des cours de sécurité routière au niveau de l'enseignement primaire et des humanités.

05.05 Renaat Landuyt, ministre: Cela faisait l'objet de votre troisième question. Personnellement, j'ai déjà dit que j'étais plutôt en faveur d'une telle proposition mais cela signifie que les ministres des Communautés doivent l'être également. C'est une question de régionalisation; l'enseignement est de la compétence des Communautés.

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

05.06 Joseph Arens (cdH): Monsieur le ministre, la sécurité routière est fort importante. Quand je vois le nombre d'accidents dans lesquels sont impliqués des jeunes, je pense vraiment que cela vaudrait la peine que le ministre fédéral organise une concertation avec les ministres communautaires afin d'essayer d'avoir leur avis et de peut-être faire évoluer le dossier dans ce sens-là.

05.06 Joseph Arens (cdH): Als ik denk aan het groot aantal ongevallen, lijkt het me geen overbodige luxe dat de minister met de gemeenschapsministers overleg pleegt.

05.07 Renaat Landuyt, ministre: Je suis tout à fait prêt à le faire mais je ne veux pas donner l'impression que le ministre fédéral est le supérieur hiérarchique des ministres régionaux.

05.08 Joseph Arens (cdH): Je le comprends! Personnellement, je dis franchement qu'en ce qui concerne la commune dont je suis bourgmestre, c'est en 5^{ème} et 6^{ème} primaires que nous commençons la formation au Code de la route. C'est aussi clair que cela! Je continuerai à mettre tout en œuvre pour améliorer encore davantage cet apprentissage dès l'école primaire.

05.08 Joseph Arens (cdH): In mijn gemeente begint de opleiding in het vijfde en het zesde leerjaar.

05.09 Renaat Landuyt, ministre: Je suis tout à fait d'accord.

05.10 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, on connaît pour le moment l'ensemble des filières possibles en Belgique pour l'obtention du permis de conduire, même si cette obtention semble assez difficile au vu des chiffres que vous venez de donner, qui sont impressionnants. Il y a les trois filières "auto-école" et la filière communément appelée "filière libre". Test-Achats vient de réaliser une enquête sur les auto-écoles qu'on a déjà évoquée dans des questions d'actualité il y a maintenant deux semaines. Il ressort comme conclusions de cette enquête de Test-Achats qu'on ne trouve nulle part de données officielles concernant la réussite à l'examen pratique en fonction de la filière suivie, si on excepte les éléments fournis à l'occasion d'une question parlementaire en 2000.

05.10 Melchior Wathelet (cdH): Volgens "Test-Aankoop" zijn nergens officiële statistieken te vinden met een opsplitsing van de slaagcijfers voor het praktische rijexamen volgens de vier mogelijke opleidingsmethoden.

Je me permets de repasser par le même biais, la question parlementaire, pour revenir sur le sujet, d'autant que différentes propositions de loi ont été mises à l'ordre du jour de la commission Infrastructure de la Chambre concernant l'apprentissage de la conduite. En vue de nous permettre de voir clair dans le débat sur les auto-écoles, nous souhaiterions obtenir communication par vous-même des données officielles relatives à l'obtention du permis de conduire en fonction des différentes filières. Je suppose que les chiffres que nous venons d'entendre sont des chiffres globaux; l'intérêt, ce serait d'avoir les chiffres en fonction des filières choisies, les trois filières "auto-école" et la filière libre.

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

Pourriez-vous nous préciser filière par filière le pourcentage de réussite des candidats à l'examen théorique respectivement en première, deuxième, troisième et quatrième session? Existe-t-il

également des statistiques faisant apparaître le taux de réussite des différentes écoles qui se disputent ce marché? Si ce n'est pas le cas, ne serait-il pas judicieux d'établir une telle statistique à l'avenir, comme le suggère d'ailleurs Test-Achats et à l'instar de ce que font par exemple nos voisins néerlandais, en vue de mieux informer les consommateurs sur la qualité de l'enseignement dispensé?

05.11 Colette Burgeon (PS): Monsieur le ministre, comme on vient de le dire, il existe en Belgique quatre filières pour obtenir son permis de conduire dont trois supposent le passage obligé par une auto-école avec un nombre plus ou moins élevé d'heures de cours obligatoires: le modèle 1 dix heures, le modèle 2 vingt heures, l'apprentissage anticipé de la conduite quatorze heures, le modèle 3 correspondant à la filière libre sans passage par une auto-école.

Selon les statistiques officielles, la filière libre et le modèle 2 recueillent un succès à peu près égal, de l'ordre de 40% des candidats. En revanche, on ne trouve nulle part de données officielles de réussite à l'examen pratique en fonction de la filière suivie. Test-Achats a dénoncé récemment un manque de transparence de la part du service public fédéral Mobilité, du GOCA qui regroupe des entreprises agréées pour le permis de conduire et de l'Institut belge pour la sécurité routière. Monsieur le ministre, Test-Achats vous demande d'assurer la transparence en matière de statistiques de réussite par filière et en ce qui concerne la corrélation entre la filière suivie et les chiffres d'accidents et d'infractions.

Toutefois, Test-Achats a déniché quelques statistiques dans la réponse à une question parlementaire posée en 2002. Il en ressort que le taux de réussite est assez semblable quelle que soit la filière, entre 60% pour le modèle 1 et 70% pour l'apprentissage anticipé de la conduite. La filière libre présente un taux tout à fait honorable de 63%, très voisin de celui obtenu avec le modèle 2: 65%. Cependant, il n'existe nulle part de chiffres précis officiels concernant le taux de réussite des différentes écoles qui se disputent le marché. En tout cas, l'enquête de Test-Achats n'a pas révélé de faiblesse particulière de la filière libre par rapport à d'autres options. L'organisation ne comprendrait donc pas qu'on la remette en cause sous la pression du lobby des auto-écoles, du moins aussi longtemps qu'on n'aura pas démontré, chiffres à l'appui, la supériorité des autres filières.

Et, toujours selon Test-Achats, la piste de la filière libre "accompagnée" par des associations semble être une alternative particulièrement intéressante. Cette offre alternative n'est actuellement proposée que par le Christelijke Werknemersbeweging et les mutualités socialistes.

Mes questions sont les suivantes:

- Confirmez-vous ces informations parues dans l'enquête de Test-Achats? Si non, pourquoi?
- Quelles mesures avez-vous déjà prises pour assurer la transparence en ce qui concerne les statistiques de réussite par filière pour obtenir le permis de conduire?
- Que pensez-vous de l'offre alternative proposée par ces deux organisations? Ne conviendrait-il pas de la renforcer par d'autres initiatives de votre département?

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

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

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

05.12 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, nous sommes en train de rassembler les résultats auprès des organisations chargées des examens. Cela nous donne l'occasion de répondre positivement au souhait de Test-Achats qui demande la publication des résultats école par école, pour permettre aux intéressés de choisir selon le prix demandé et le pourcentage de réussite par école. Nous mettrons tout en œuvre pour rendre cela techniquement possible.

Par ailleurs, nous devons veiller à la libéralisation du marché dans ce secteur. Dès mon arrivée au département, j'ai pris un arrêté royal et j'ai réintroduit la possibilité d'aide dans le cadre de la filière libre par des organisations comme le KWB. Cette possibilité est à nouveau offerte depuis vendredi.

Mon souci est de respecter la liberté de chacun. Il faut que la procédure relative à la filière libre soit également libérée. En effet, de nombreuses petites règles réduisent les possibilités d'aide.

Cela dit, selon les chiffres que j'ai obtenus, il n'y aurait pas de différence entre la filière libre et les autres filières. En Belgique, les personnes qui optent pour la filière libre sont beaucoup plus nombreuses que celles qui choisissent les autres filières. Toutefois, je le répète, les résultats de réussite via la filière libre s'avèrent aussi bons que ceux obtenus auprès d'une école de conduite.

05.13 Melchior Wathelet (cdH): En valeur absolue ou en proportion?

05.14 Renaat Landuyt, ministre: En proportion! Je vais vous donner quelques chiffres qui illustreront peut-être de manière plus claire le modèle 3 en filière libre. Pour l'année 2004, nous enregistrons 30.247 réussites, ce qui représente 66,5% de ceux qui ont suivi la filière libre. Le résultat des candidats ayant suivi des cours sur terrain privé donne un taux de 72%. Sur la voie publique, l'autre aspect de l'examen, le taux de réussite pour les écoles est de 68,3% contre 62,35% pour la filière libre. Pour le reste, mes services sont en train d'analyser les chiffres. Et il y en a beaucoup!

05.15 Melchior Wathelet (cdH): Pourriez-vous nous communiquer ces chiffres?

05.16 Renaat Landuyt, ministre: Pour l'instant, je fais en sorte qu'ils soient lisibles!

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

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

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

De analyse zal ons toelaten de andere cijfers te interpreteren.

05.17 Melchior Wathelet (cdH): Y aurait-il moyen, au cours de la retranscription de ces chiffres, d'opérer une distinction entre les première, deuxième et troisième sessions? Il est important de savoir, ne fût-ce que pour le SPF Mobilité, si les personnes doivent se représenter à plusieurs reprises. Ce chiffre de 66,5% de réussite du modèle 3 du permis de conduire a-t-il été obtenu au premier tour, au deuxième tour ou est-ce le résultat final? Une personne qui réussit au troisième tour est-elle considérée comme une personne qui a réussi ou ce fait est-il consigné comme une réussite après deux échecs?

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

05.18 Renaat Landuyt, ministre: C'est le premier résultat qui compte pour les chiffres que j'ai donnés. C'est la raison pour laquelle j'hésite à en citer d'autres, parce qu'il faut faire une différence entre le premier et le deuxième essai.

05.18 Minister **Renaat Landuyt**: Het gaat hier om de eerste resultaten.

05.19 Melchior Wathelet (cdH): Si vous pouviez nous communiquer, dès qu'ils seront lisibles, l'ensemble de ces éléments, ce serait intéressant. Le cas échéant, nous pourrions revenir avec une question concernant l'interprétation des chiffres communiqués.

05.20 Renaat Landuyt, ministre: Pour une fois, le parlement est trop prompt à poser une question. Je ne suis pas encore prêt avec l'analyse de mes chiffres.

05.21 Colette Burgeon (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. De toute évidence, je demanderai, comme M. Wathelet, à pouvoir disposer des chiffres. Pourriez-vous nous communiquer le délai dans lequel vous espérez avoir des chiffres plus complets?

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

05.22 Renaat Landuyt, ministre: La semaine prochaine ou même mercredi, puisque nous nous revoyons mercredi.

05.22 Minister **Renaat Landuyt**: Volgende week, of misschien zelfs al komende woensdag.

05.23 Colette Burgeon (PS): Parfait!

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, ik veronderstel dat u de cijfers aan ons secretariaat zal overhandigen?

05.24 Minister **Renaat Landuyt**: Of tijdens de volgende commissievergadering.

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

De **voorzitter**: Ik stel voor aan vraag nr. 6693 van mevrouw Creyf, de vragen nr. 6850 van de heer Wathelet, nr. 6852 van de heer Laeremans en nr. 6853 van de heer Libert te koppelen, aangezien zij min of meer over hetzelfde onderwerp handelen. Dit zou het vervolg van onze werkzaamheden voor een aantal leden vergemakkelijken.

(...): (...)

De **voorzitter**: De heer Libert was zonet aanwezig.

05.25 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het debat over het spreidingsplan is eigenlijk voor woensdag gepland. À la limite had ik dus liever gezien dat al die vragen woensdag op de agenda zouden staan. Ik begrijp wel dat sommige collega's er moeite mee hebben om

woensdagnamiddag in deze vergadering te zijn.

Ikzelf zou echter graag zo vlug mogelijk vertrekken. Het spijt mij voor de collega's, maar ik zou eigenlijk mijn vraag willen stellen en dan vertrekken omdat ik voor 16 uur...

(...): (...)

05.26 **Simonne Creyf** (CD&V): Ik begrijp dat de collega's problemen hebben, omdat er woensdagnamiddag andere, belangrijke besprekingen plaatsvinden in de Kamer.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, dat debat op woensdag lijkt mij moeilijk. Woensdag staan er andere, zeer belangrijke onderwerpen op de agenda in het Parlement. Een aantal personen die hier aanwezig zijn, zijn dan ook bij die besprekingen nodig.

05.27 Minister **Renaat Landuyt**: (...)

05.28 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb er geen probleem mee dat die vragen gesteld worden.

05.29 Minister **Renaat Landuyt**: U moet het hen niet gemakkelijk maken.

05.30 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, dat is mijn zaak niet.

Mijnheer de voorzitter, ik zou graag mijn vraag stellen en nadien kunnen vertrekken, omdat ik nog andere afspraken heb.

05.31 Minister **Renaat Landuyt**: Als u niet geïnteresseerd bent in het antwoord, zal niet veel zeggen, hoor.

05.32 **Simonne Creyf** (CD&V): Zo bedoel ik dat niet. Ik wil mijn vraag wel stellen.

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

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

06.01 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, ik wil mijn vraag stellen. Naar aanleiding van een andere bespreking heb ik het reeds kort aangehaald, maar wat mij vooral stoort is een persmededeling van de actiegroep Bruxelles Air Libre.

In een recente persmededeling geeft deze actiegroep aan dat u niet wenst in te gaan op overleg. Zij stelt eveneens dat ze in een actieprogramma nieuwe bedrijven ontraadt om op Zaventem te landen en dat de gevolgen op het vlak van werkgelegenheid en economie alleen de Vlaamse regio ten goede zou komen terwijl de hinder grotendeels voor het Brusselse Gewest zal zijn. Ik vind dit een zeer verre gaande uitspraak. Heel de verklaring is dat trouwens.

Mijnheer de minister, graag kreeg ik antwoord op de volgende vragen.

Wat is uw standpunt over deze afschrikking van nieuwe bedrijven?

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

Kan Bruxelles Air Libre dat zo maar doen? Welke stappen kan de regering hiertegen ondernemen? Welke wettelijke middelen heeft de regering daartoe ter beschikking? Werden reeds concrete stappen ondernomen?

Ten tweede, waarom bent u nog niet ingegaan op de vraag van deze actiegroep tot overleg? Misschien hebt u daarvoor uw redenen? Waarom is er nog geen overleg geweest? Hebt u reeds overleg gehad met andere actiegroepen? Zo ja, welke? Waarom sommige wel en andere niet? Zo neen, waarom niet?

Ten derde, welke meerwaarde op vlak van werkgelegenheid en economie haalt het Brussels Gewest uit de aanwezigheid van Zaventem? Beschikt u terzake over cijfers? Hoeveel is dit voor Vlaanderen? Graag in absolute cijfers als dit mogelijk is, mijnheer de minister.

Ten vierde, hoeveel procent van de vluchten draagt het Brussels Gewest? Hoeveel procent van de vluchten overvliegen Vlaanderen?

Mijnheer de minister, graag krijg ik op deze vragen een antwoord.

06.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Creyf, wat de afschrikking van nieuwe bedrijven betreft, is het correct dat potentiële klanten van de luchthaven reeds dergelijke brieven hebben ontvangen. De regering heeft deze bedrijven rechtstreeks aangeschreven om te beklemtonen dat er helemaal geen probleem is. Ik kan moeilijk ontkennen dat bepaalde actiegroepen niet rechtstreeks potentiële groepen, nieuwe klanten van de luchthaven hebben aangeschreven om hen af te schrikken.

Eigenlijk zou een organisatie als Biac daartegen alert moeten optreden en haar zakelijke belangen verdedigen. Uiteraard vind ik dat een zeer pijnlijke toestand. Daartegenover staan alleen de rechtsmiddelen die de luchthaven kan hanteren. Er zijn mensen die door bepaalde actiemiddelen voor ons land zware economische risico's aan het nemen zijn.

Wat betreft het overleg met de actiegroepen, het is mijn houding om met niemand overleg te hebben om een zo neutraal mogelijke houding te kunnen blijven aannemen zodat ik het spreidingsplan kan afronden of verfijnen. Ik ga voluit voor de aangestelde bemiddelaars van de ombudsdienst. Iedereen wordt verwezen naar die ombudsdienst waarvan wij geregeld informatie krijgen. Ik heb soms wel mijn twijfels over de neutrale houding van bepaalde ombudsmannen.

Wat betreft de meerwaarde van Zaventem voor het Brusselse Gewest, dit werd nog nooit duidelijk gecijferd. Er is mij geen economische studie bekend die deze band in cijfers kan uitdrukken. Het is evident – het begint al bij de naam Bruxelles-Capital – dat er een sterke band zal zijn.

Wat betreft het percentage vluchten over het Brussels Gewest en over Vlaanderen kunnen we voor Vlaanderen spreken over 100%. Aangezien de luchthaven in Vlaanderen ligt, is het onvermijdelijk dat ieder vliegtuig over Vlaanderen vliegt. Het percentage van vluchten over het Brusselse Gewest is iets moeilijker te bepalen omdat dit pas

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

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

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

La plus-value que Zaventem représente pour la Région de Bruxelles n'a jamais été calculée précisément. Je n'ai connaissance d'aucune étude scientifique en la matière mais il est évident qu'il existe un lien étroit entre les deux. Cent pour cent des vols passent au-dessus de la Flandre puisque l'aéroport est situé en Flandre. Il

achteraf kan worden bepaald als alle windsituaties in rekening kunnen worden gebracht.

est plus difficile de calculer le pourcentage de vols au-dessus de Bruxelles. Il ne peut l'être qu'en tenant compte de toutes les conditions de vent qui peuvent se présenter.

06.03 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, in uw antwoord op mijn eerste vraag hebt u het over actiegroepen. Zijn er naast Bruxelles Air Libre nog andere groepen die dergelijke acties ondernomen hebben?

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

06.04 Minister **Renaat Landuyt**: Er is één concrete brief van Bruxelles Air Libre naar een nieuwe Chinese klant. Dat is het enige wat mij echt bekend is. De eerste minister heeft daartegen de nodige maatregelen genomen.

06.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Je n'ai connaissance que d'une lettre de BAL à un client chinois.

06.05 **Simonne Creyf** (CD&V): Zal Biac zelf nog iets doen in deze?

06.05 **Simonne Creyf** (CD&V): Que fera BIAC?

06.06 Minister **Renaat Landuyt**: Ik heb dat in ieder geval aangeraden maar voorlopig ben ik niet op de hoogte van enige reactie. Mij leek het als jurist logisch om deze organisatie in gebreke te stellen.

06.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Il me semble logique que BIAC procède à une mise en demeure mais j'ignore si c'est chose faite.

06.07 **Simonne Creyf** (CD&V): Wat de vragen 3 en 4 betreft, hebt u mij niet veel wijzer kunnen maken. U zegt dat er geen studies zijn. Ik weet niet of er geen studies zijn op het vlak van tewerkstelling bijvoorbeeld. Ik heb altijd gehoord dat Brussel relatief weinig uit de tewerkstelling haalt. Ik neem aan dat er ergens toch wel cijfers moeten zijn. Zo niet, wordt het dan geen tijd om daar eens zicht op te krijgen?

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

Ten slotte, 100% Vlaanderen. Zaventem ligt in Vlaanderen, maar als het over Brussel gaat, dan bent u wel zeer aarzelend. Met dat antwoord geraken wij in dat debat natuurlijk ook niet veel verder. Kunt u daar geen antwoord op geven in het kader van het spreidingsplan?

06.08 Minister **Renaat Landuyt**: Ik heb begrip voor uw ontgoochelde reactie. Er bestaan oude studies, maar die zeggen zeer weinig omdat de opdeling tussen wat Brussels Gewest en wat Vlaams Gewest is zeer moeilijk te maken is.

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

06.09 **Simonne Creyf** (CD&V): Wat zijn de grootteordes, mijnheer de minister? Gaat het over 10%, 20%, 30%?

06.10 Minister **Renaat Landuyt**: Ik durf geen uitspraken te doen. Ik heb oude studies gezien van de ULB, maar die zijn te achterhaald om daaruit conclusies te trekken. Het is zeer moeilijk om het onderscheid te maken tussen directe en indirecte tewerkstelling.

06.11 **Simonne Creyf** (CD&V): De actiegroepen die zich baseren op die gegevens blijken dat dus ten onrechte te doen vermits er geen cijfers beschikbaar zijn.

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

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

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

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

07.01 Frieda Van Themsche (Vlaams Belang): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, er zijn de laatste weken weer enkele trieste ongevallen geweest met doden en ook met gewonden, verzaagd door vluchtende chauffeurs. Die hebben het probleem weer volop onder de aandacht gebracht want het was de laatste tijd stil rond vluchtmisdrijven. Het is triest te merken dat zulks eigenlijk enkel maar mogelijk is als er weer een paar gezinnen met deze rauwe werkelijkheid geconfronteerd worden. Gerolf Annemans heeft in de vorige legislatuur al cijfers opgevraagd voor de jaren '98 tot en met 2000, of de helft van 2000 tenminste. Ik heb ze dan zelf ook nog opgevraagd voor de jaren vanaf 2000 tot en met november 2003. Ik ga die cijfers hier niet citeren, mijnheer de minister, omdat ze eigenlijk onvolledig zijn – dat is één – of omdat zoals mevrouw Onkelinx ook in haar antwoord schrijft – en hier citeer ik wel – “Het is onmogelijk een exact beeld te geven van het aantal niet opgeloste zaken betreffende vluchtmisdrijven. De parketstatistieken kunnen hier geen duidelijke cijfers over verschaffen en” – wat dan belangrijk is – “zo lang de dader onbekend blijft, wordt het als een ongeval in het systeem ingebracht en wordt dit dus niet onder de noemer vluchtmisdrijf gebracht”.

Daarbij wil ik u toch ook een opmerkelijk antwoord citeren dat de toenmalige minister van Justitie Verwilghen in zijn antwoord op de vraag van de heer Annemans gaf: “Uit de Federale Veiligheidsmonitor” – dit is blijkbaar een nationaal en lokaal bevolkingsonderzoek naar onveiligheid, criminaliteit en de kwaliteit van de basispolitiezorg – “blijkt dat jaarlijks ongeveer 2% van de totale bevolking het slachtoffer wordt van een vluchtmisdrijf in het verkeer”. Ik was zeer verwonderd dat te lezen, 2%, maar blijkbaar moet dit kloppen want dit cijfer is ook in de pers verschenen. Als wij dat dan even omrekenen, dan blijkt dus dat zo'n 200.000 personen per jaar het slachtoffer zijn van een vluchtmisdrijf. Dat is ongelooflijk veel. Dat is natuurlijk niet telkens met doden of gewonden, het zijn vooral gevallen met louter materiële schade, soms zeer licht, een kapot licht of een afgebroken spiegel maar soms kan het ook zeer zwaar doorwegen bij de slachtoffers. De oorzaken van vluchtmisdrijf – dat hebben we gisteren trouwens ook nog eens mogen vernemen in “De Zevende Dag” – zijn vooral dronkenschap, dan het onverzekerd rijden, de loutere onverschilligheid of de paniekreacties die optreden. Deze worden als belangrijkste oorzaken opgesomd.

Mijnheer de minister, ik geef u een paar cijfers over vluchtmisdrijven bij dronkenschap en bij onverzekerde voertuigen. In 2000 waren er ongeveer 1517 vluchtmisdrijven bij dronkenschap. Dit cijfer heeft betrekking op de opgeloste vluchtmisdrijven. Men heeft het raden naar het aantal van de niet-opgeloste vluchtmisdrijven bij dronkenschap. In Vlaanderen zou het gaan om 670 gevallen, in Wallonië om 730 gevallen en 115 in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. In 2001 gaat het in Vlaanderen om 700 gevallen, in Wallonië

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

En 2002, on a dénombré 670 délits de fuite élucidés dus à l'ébriété en Flandre, 730 en Wallonie et 115 dans la Région de Bruxelles-Capitale. En 2001, ces chiffres se sont respectivement élevés à 700, 616 et 112 et en 2002, à 657, 628 et 78. Les chiffres relatifs à 2003 sont encore incomplets. En matière de non-assurance, on a dénombré, en 2000, 191 délits de fuite élucidés en Flandre, 247 en Wallonie et 55 dans la Région de Bruxelles-Capitale. En 2001, on a dénombré respectivement 199, 258 et 54 cas et en 2002, 157, 202 et 41. Les Flamands sont pourtant plus

om 616 en het Brussels Gewest om 112. In 2002 waren er 657 gevallen in Vlaanderen, 628 in Wallonië en 78 in Brussel. Voor 2003 zijn de cijfers nog onvolledig zodat ik ze niet vermeld.

Een andere opmerkelijke zaak is het onverzekerd rijden. In 2000 waren er 493 gevallen waarvan 191 in Vlaanderen. Vlaanderen heeft nog steeds de grootste bevolkingsgroep. In Wallonië telde men 247 gevallen, in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest 55. Voor 2001 is dezelfde trend waar te nemen: Vlaanderen 199 gevallen, Wallonië 258, Brussel 54. In 2002 telt men in Vlaanderen 157 gevallen, Wallonië 202 en Brussel 41. Uit de onvolledige cijfers van 2003 blijkt opnieuw dat in Wallonië met een relatief kleinere bevolkingsgroep, reeds 79 gevallen geteld waren terwijl dit voor Vlaanderen slechts 59 was.

Ten behoeve van mijn Waalse collega's wil ik onderstrepen dat het absoluut niet mijn bedoeling is hun streekgenoten te stigmatiseren of te beweren dat Walen meer onverzekerd rondrijden. Er moet evenwel iets aan de hand zijn want er worden aldaar blijkbaar veel meer bestuurders onderschept die met onverzekerde wagens rondrijden. Mijnheer de minister, ik haal deze cijfers alleen aan om te bewijzen dat er ernstige problemen zijn die vluchtmisdrijven in de hand werken.

Ik kom tot de onverschilligheid van chauffeurs die hun slachtoffers zonder meer laten liggen. Ik weet niet of u het programma "Koppen" van vorige week hebt bekeken. Ik was zowel verontwaardigd als ontroerd door de getuigenis van het jonge meisje dat meer dan een jaar revalidatie in Zoersel achter de rug heeft. Zij getuigde dat ze zelf gezien heeft hoe de chauffeur van de wagen, nadat hij haar had aangereden, uitstapte, haar fiets in de kofferruimte stak en doorreed. Dat is niet meer wegvluchten in paniek, maar dit is werkelijk een criminele daad. Over dit soort feiten bestaan blijkbaar geen concrete cijfers. Blijkens het antwoord van mevrouw Onkelinx op mijn vraag, bestaat er evenmin een uitgebreide studie over het profiel van iemand die vluchtmisdrijf pleegt. Misschien is het hoog tijd hier werk van te maken.

Mijn wagen is mijn vrijheid. Dat meen ik. Dankzij de wagen is een hele wereld opengegaan voor mensen die lang geleden eens per maand te voet naar de stad konden stappen. Sommigen kwam zelfs nooit buiten hun dorp. Ik weet evenwel heel goed dat ik deze vrijheid moet delen met alle andere autobestuurders, met zwakke weggebruikers, kortom met iedereen die buitenkomt.

Ik weet ook perfect dat autorijden nog heel wat meer behelst dan het louter technische. Ik denk dat er daar ook heel veel start. Wie nu een bepaald beroep wilt uitoefenen... Ten eerste moet men al tot zijn 18de naar school gaan. Nadien moet hij nog een diploma of een getuigschrift kunnen voorleggen.

Mijnheer de minister, denkt u niet dat iedereen die gemotoriseerd op straat komt – met bromfiets, moto of wagen, maar die vraag geldt uiteraard ook voor de voetgangers, de kinderen die alleen naar school gaan –, eigenlijk een volledige opleiding zou moeten krijgen door erkende en gediplomeerde rij-instructeurs?

Nu is dat onmogelijk. De rijopleidingen zijn voor heel wat ouders bijna onbetaalbaar. Ik neem dat ook de Staat kwalijk, omdat de Staat ook

nombreux que les Wallons. Il n'est nullement dans mon intention de stigmatiser les Wallons, mais il doit tout de même exister une explication.

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

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

Des conducteurs ivres prennent encore la route malgré les nombreux contrôles. Contrôle-t-on également l'utilisation de cannabis ou de médicaments? Quelles mesures le ministre prendra-t-il dans le cadre des "discothèques ambulantes"?

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

haar profijtten haalt uit het geld dat wij daarvoor moeten neertellen. Ik denk maar aan de BTW die de Staat daarop heft. Misschien kan er ook iets gedaan worden aan de accijnzen op benzine die de mensen gebruiken om een praktische rijopleiding te geven.

Gekoppeld aan de theoretische lessen, zou er toch ook veel meer aandacht besteed moeten worden aan de psychologische vorming van een bestuurder. Ik weet dat sommige rij-instructeurs daaraan hier en daar spontaan al veel aandacht besteden.

Zo moet er, denk ik, veel meer preventief gewerkt worden. Nu wordt hier en daar al een verkeerstherapie opgelegd aan iemand die herhaaldelijk zware inbreuken op de verkeerswetgeving heeft gepleegd. Dat is goed. Uit getuigenissen weet ik dat dat ook echt helpt. Verschillende bestuurders waren zich niet echt bewust van de gevolgen van hun daden.

Daaruit kunnen wij concluderen dat preventief werken misschien doelmatiger is dan te wachten tot het kalf verdronken is.

In het buitenland wordt er veel meer gewerkt met verkeerstherapie. Ons land wil, in heel wat gevallen, altijd strengere normen opleggen dan de Europees geldende normen, maar op het vlak van verkeerstherapie hinken wij blijkbaar achterop.

Iedereen beseft langzamerhand dat drinken en rijden niet samengaat. Er gebeuren dan ook heel wat controles, met goede resultaten. Toch blijft dat een ernstig probleem. Cijfers duiden aan, en uit controles blijkt, dat er heel wat minder jongeren aangetroffen worden die gedronken hebben.

Anderzijds, cannabisgebruik is in België voor meerderjarigen toegelaten. Wordt er daarop gecontroleerd? Want cannabis doet toch ook het reactievermogen verminderen! Het gaat dan om nuchtere chauffeurs die onder invloed rijden van cannabis of XTC.

Wat met zieke patiënten die medicijnen innemen en daardoor minder rijvaardig zijn?

Wat met de rijdende discobars, de boom-cars, die ook aan de basis liggen van heel wat ongevallen? Daarover bestaat wel degelijk een studie. U hebt misschien ook gehoord dat de motorrijdster in Merksem het slachtoffer geweest zou zijn van een dergelijke rijdende discobar.

Dan zijn er nog de onverzekerde voertuigen en de voertuigen die niet helemaal aan de technische voorwaarden voldoen. Iemand die een nieuwe wagen koopt, krijgt geen nummerplaat zonder geldig verzekeringsbewijs. De verkeerspolitie kan dat via een portalsysteem ook onmiddellijk controleren. Zodra die chauffeur overschakelt op een andere verzekering, is dat niet meer controleerbaar.

De agent moet dan tijdens de kantooruren naar de verzekeraar bellen. U weet wat er gebeurt als men buiten de kantooruren belt. Dan moet men dagen wachten.

Is het nu echt onmogelijk, in deze tijd, waarin men internet heeft, waarin men via satelliet werkt, om al die gegevens in een databank te

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

steken die toegankelijk is voor de bevoegde diensten? Rijden zonder rijbewijs: via dat portalsysteem is het zelfs niet mogelijk om te weten of iemand al dan niet over een rijbewijs beschikt. Men kan uiteraard de chauffeurs tegenhouden en hun papieren vragen, maar dit neemt allemaal veel tijd in beslag. Het zou toch moeten kunnen dat men door gewoon de nummerplaat in te tikken onmiddellijk alle gegevens krijgt.

Mijnheer de minister, ik meen dat alleen strenger straffen of milder zijn als men berouw toont niet zal werken. Ook hier moet preventief gewerkt worden. Men moet de oorzaken wegnemen. Anderzijds moet men streng optreden tegen degenen die toch nog wegluchten. Dat alles samen zal dan hopelijk langzaam maar zeker voor een mentaliteitswijziging zorgen.

Ik heb de volgende vragen. Welke stappen hebt u reeds ondernomen om die oorzaken weg te nemen?

Is er reeds een opdracht gegeven om een studie te maken over plegers van vluchtmisdrijven, om een daderprofiel op te maken?

Welke collega-ministers hebt u reeds gecontacteerd om samen dit ernstig maatschappelijke probleem op te lossen?

Hebt u reeds gedacht aan een of andere sensibiliseringsactie om dit probleem terug te dringen?

Hebt u reeds stappen ondernomen bij uw collega's die de centen uitdelen en degenen die de taksen, accijnzen en belastingen heffen om de professionele rijopleiding goedkoper te maken, om ze in elk geval betaalbaar voor iedereen te maken?

Hebt u reeds overwogen om elke startende chauffeur vooraf psychologische lessen aan te bieden in plaats van alleen aan verkeerstherapie te doen als de doden begraven zijn?

Het zijn slechts enkele vragen die rond deze problematiek hangen. Mijnheer de minister, ik hoop toch dat u hierop een ernstig antwoord zult kunnen geven.

07.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, ik zit met een praktisch probleem om ernstig te kunnen antwoorden. In de schriftelijke tekst van het interpellatieverzoek staan volledig andere vragen.

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

07.03 **Frieda Van Themsche** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik zal mijn schriftelijke tekst van mijn interpellatieverzoek nemen, maar ik weet dat men in een interpellatieverzoek vraagt naar wat u doet. Ik heb gisteren ook nog nieuwe informatie gekregen.

07.04 Minister **Renaat Landuyt**: Als men ernstige antwoorden wil, moet men ernstig werken.

07.05 **Frieda Van Themsche** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik zal mijn oorspronkelijke vragen herhalen.

07.05 **Frieda Van Themsche** (Vlaams Belang): Ma demande d'interpellation portait sur les mesures que le ministre pourrait

Wat met de vluchtmisdrijven die zware stoffelijke schade berokkenen

aan wagens van jongeren? Dat is nog een ander probleem. Dat gebeurt ook. Vluchtmisdrijven van jongeren bij wie het zuur zal opbreken als ze dit later aangeven bij de verzekering omdat hun premie fors stijgt en in sommige gevallen zelfs kunnen worden uitgesloten.

Wat met de vele gewonden en zwaargewonden aan wie veel minder aandacht wordt besteed? Hebt u terzake al maatregelen voorzien om dit fenomeen drastisch terug te dringen en de bevolking op het maatschappelijk onaanvaardbare te wijzen? Deze vraag, mijnheer de minister, is zo breed uitwaaierend dat alle andere vragen die ik u zoniet heb gesteld daarin vervat zitten. Ik heb al een aantal mogelijke oplossingen aangeboden. Wat gaat u doen om de oorzaken weg te nemen van vluchtmisdrijven in de plaats van alleen strenger te straffen?

prendre en matière de délits de fuite dans le cadre desquels de lourds dégâts matériels sont causés aux véhicules de jeunes gens, ce qui est souvent à l'origine de problèmes avec leur assurance. Je demandais également au ministre comment il pourrait réduire radicalement le nombre de victimes de délits de fuite. Cette question est tellement vaste qu'elle englobe les autres.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, ik neem aan dat u niet op alle vragen een antwoord kunt geven.

07.06 Minister **Renaat Landuyt**: Jawel, ik ga verwijzen naar de beleidsnota over verkeersveiligheid.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Van Themsche stelt een aantal specifieke vragen die eigenlijk ingaan op het beleidsdomein inzake vluchtmisdrijven. U zult toch wel een aantal antwoorden kunnen geven.

07.07 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, neen, zij vraagt hoe ik de opleidingen zal organiseren. De vraag is eigenlijk of de kandidaten psychologisch worden getest om na te gaan of ze nooit een vluchtmisdrijf zullen plegen.

07.07 **Renaat Landuyt**, ministre: Mme Van Themsche pose des questions relatives à tout ce dont traite ma note de politique et c'est pourquoi je la renvoie à ce document. Cette interpellation n'est pas sérieuse.

Al haar vragen hebben eigenlijk betrekking op wat in de beleidsnota staat. Ik vind dat geen ernstige manier van interpelleren. Wij laten al onze diensten iets voorbereiden, gebaseerd op een korte schriftelijke vraag. Hier krijg ik een korte beleidsnota met vragen over de inhoud van mijn beleidsnota. Dus ik verwijs naar mijn beleidsnota. Dat is niet ernstig.

07.08 **Frieda Van Themsche** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik vind dit ook niet ernstig. Ik heb gezien dat u de laatste tijd enkele keren interviews hebt gegeven op onverwachte vragen over wat u gaat doen. Dan hebt u ook niet de tijd om daarover lang na te denken. Ik vraag u gewoon...

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

07.09 Minister **Renaat Landuyt**: U mag het Parlement niet vergelijken met cafépraat. Het is hier niet de bedoeling om hier losjes wat zitten te praten. Dat is geen manier van doen.

07.09 **Renaat Landuyt**, ministre: On ne peut comparer le travail parlementaire à une conversation à bâtons rompus.

07.10 **Frieda Van Themsche** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, dat is niet losjes over iets praten. Dit is een ernstige zaak. Ik kan daarmee echt niet akkoord gaan.

07.11 Minister **Renaat Landuyt**: Er zijn precies daarvoor parlementaire procedures voorzien opdat we ernstig zouden kunnen werken.

07.11 **Renaat Landuyt**, ministre: Les procédures existantes doivent nous mettre en mesure d'accomplir un travail sérieux. Les délits de fuite ne sont pas un sujet

Over vluchtmisdrijven houdt men niet zomaar een losse babbel, zeker

niet in het Parlement.

de conversation anodin.

07.12 Frieda Van Themsche (Vlaams Belang): Goed, dan zal ik mijn interpellatie opnieuw indienen.

De **voorzitter**: Ik kan de minister niet verplichten te antwoorden op een andere vraag.

07.13 Frieda Van Themsche (Vlaams Belang): Uiteraard niet.

07.14 Minister Renaat Landuyt: Ik kan misschien wel objectief vaststellen dat er wel iets aan de hand is. Dat is voor u misschien wat te moeilijk. Dit is echter geen manier van doen. Elke volksvertegenwoordiger zou dan een interpellatie kunnen indienen en losjes overgaan op een ander onderwerp. Dat doet zelfs de heer Laeremans niet.

07.15 Frieda Van Themsche (Vlaams Belang): Dat is niet waar. Ik neem dit niet. Ik zal mijn interpellatie opnieuw indienen. Ik zal u de tekst op voorhand geven zodat u over alles beschikt en ik zal elke vraag letterlijk stellen.

Ik vind dit niet ernstig. Ik vraag mij af wat de ouders waarmee ik regelmatig contact heb, zullen denken als ik hen het antwoord dat u nu geeft, meedeel. Daarmee kan ik echt niet akkoord gaan.

Ik weet ook wel dat zomaar een losse babbel niet kan. Het gesprek moet hier worden gevoerd. Het is niet nodig voortdurend in de media te komen, en overall eventjes iets uit de mouw te schudden gewoonweg om te laten zien dat u het erg vindt. Dat gaat niet. Dit moet hier worden opgelost.

Ik bespeur een zekere onwil. Als ik het volgende mag zeggen. Uw voorganger, minister Anciaux, kon ook moeilijk een oplossing bieden. Hij getroostte zich tenminste nog de moeite te komen luisteren en te vragen wat we konden doen. Ik heb daarover intussen nagedacht. Ik heb verschillende programma's bekeken. Ik hoorde gisteren in de Zevende Dag collega Van den Bergh en andere daar aanwezige mensen. Ik heb daar nog enkele ideeën opgedaan, onder andere inzake de verkeerstherapie. Mijnheer de minister, als u werkelijk begaan bent met verkeersveiligheid, kunt u toch wel iets antwoorden, weet u toch wel iets en kunt u toch wel iets zinnigs zeggen.

Mijnheer Mortelmans, wij behoren tot dezelfde partij en hebben hetzelfde intellectueel niveau. Ik zal mijn interpellatie een volgende keer opnieuw indienen en alles voorlezen zoals ik het heb neergeschreven.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

08.01 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, selon des informations rapportées par la presse le week-end dernier, à l'occasion d'une soirée d'étude consacrée à l'évaluation de

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

08.01 Melchior Wathelet (cdH): U zou de technische tolerantie die momenteel toegepast wordt bij

la sécurité routière, vous auriez fait part de votre intention de supprimer la tolérance technique actuellement appliquée lors des contrôles radars. Pour mémoire, pour les limitations concernant les vitesses en dessous de 100 km/h, une marge technique de 6 km/h recommandée par le service de métrologie du ministère des Affaires économiques est imposée par une circulaire des procureurs généraux, tandis qu'au-delà des 100 km/h cette marge n'est plus forfaitaire mais elle est le résultat d'une pondération par un coefficient de 6%.

Vous auriez déclaré qu'il faut "mettre fin à la confusion qui règne dans l'esprit des conducteurs" en supprimant cette marge technique. Vous auriez ajouté que "la sécurité routière est plus importante que la sécurité juridique et théorique". Comme l'ont fait remarquer plusieurs magistrats, cette marge technique est en effet une marge de preuve, afin de respecter le principe général de droit qui veut que le doute bénéficie au prévenu, lui-même contenu dans le principe plus général du droit au procès équitable, que vous connaissez car vous avez fréquenté pendant plusieurs années la commission de la Justice. Or, il existe bien un doute, comme en attestent les explications des experts du service de métrologie du ministère des Affaires économiques. Selon ces derniers en effet, les mesures du radar sont influencées par des paramètres extérieurs à l'environnement routier dans lequel il est placé.

Lorsqu'on met en balance la sécurité juridique et théorique, vous devez savoir que la marge technique va toujours dans un sens qui bénéficie au prévenu. La confusion n'est donc pas possible. Je me permets également d'ajouter qu'il y a non seulement la marge technique relative aux conditions météorologiques mais aussi celle relative aux compteurs kilométriques des voitures. Il y a une semaine ou deux, dans le Moniteur de l'automobile ou Autogids, on faisait état de la différence entre les vitesses réelles et les vitesses indiquées par les compteurs. De temps en temps, il y avait des surprises mais la différence ne dépassait jamais ces 6% ou ces 6 km/h.

08.02 Renaat Landuyt, ministre: Si le compteur kilométrique n'est pas exact, il donne toujours un chiffre plus élevé que la réalité, jamais le contraire.

08.03 Melchior Wathelet (cdH): Mais si, justement: le cas se présentait à une ou deux reprises.

08.04 Renaat Landuyt, ministre: Ce devait être une Porsche, alors!

08.05 Melchior Wathelet (cdH): Je n'ai plus la marque en tête mais ce n'était pas une Porsche. Bref, la différence peut aller dans l'autre sens. En tout cas, si on y ajoute la sécurité supplémentaire du service de métrologie des Affaires économiques liée aux conditions météorologiques, il n'existe plus de problème de sécurité juridique en raison de la marge technique appliquée pour le moment.

Premièrement, pourriez-vous, monsieur le ministre, me confirmer votre intention de supprimer la tolérance technique appliquée lors des contrôles radars?

Deuxièmement, pourriez-vous nous confirmer que c'est le gouvernement dans son ensemble qui souhaite supprimer la

radarcontroles willen afschaffen, want voor u is de verkeersveiligheid een hoger goed dan rechtszekerheid en theoretische veiligheidsmarges. Die technische marge speelt evenwel ook in de bewijsvoering. Hierbij geldt het principe dat twijfel steeds in het voordeel speelt van de verdachte. En twijfel is er wel degelijk, niet alleen tengevolge van de weersomstandigheden, maar ook door de snelheidsmeters zelf.

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

tolérance technique appliquée lors des contrôles radars, étant donné que l'on faisait référence à une allocution que vous aviez donnée vous-même lors de cette étude consacrée à la sécurité routière? Cela a-t-il été discuté et délibéré en Conseil des ministres?

Troisièmement, si vous répondez affirmativement aux deux premières questions, par quelles voies le gouvernement compte-t-il procéder à cette suppression: par le biais d'une loi, d'une directive aux services de police, d'une injonction positive aux procureurs généraux ou par la voie réglementaire? Quelle mesure comptez-vous prendre?

Quatrièmement, pourriez-vous nous éclairer sur les garanties procédurales qui entoureront, à l'avenir, les contrôles radars afin de donner à leurs mesures la certitude nécessaire à l'obtention d'une condamnation pénale? On peut en effet imaginer les moyens de défense qui pourraient être soulevés notamment devant les tribunaux si la tolérance technique était supprimée.

08.06 Renaat Landuyt, ministre: Ce que j'ai dit précédemment faisait référence à une journée d'étude avec des magistrats. J'ai en effet constaté qu'un journaliste était présent dans la salle. Je reconnais l'avoir vu.

Je ne souhaite pas que l'on aborde la tolérance technique étant donné que je reçois des tas de plaintes de personnes qui ont conduit à 125 km/h et qui ont reçu un procès-verbal pour avoir roulé à 120,3 km/h. Ces personnes considèrent que l'excès de vitesse est minime par rapport aux 120 km/h autorisés.

A vrai dire, il y a un problème au niveau des PV. La circulaire des avocats généraux indique que, dans le procès-verbal, il faut tenir compte de la tolérance technique. Par conséquent, une personne flashée par un radar à 128 km/h recevra un procès verbal pour avoir conduit à 120,3 km/h.

08.07 Melchior Wathelet (cdH): Donc, si je comprends bien, dans le procès-verbal, on retire déjà de la vitesse constatée la tolérance technique.

08.08 Renaat Landuyt, ministre: Oui, et c'est là que commence le problème concret pour les gens. Car dans presque 100% des cas, ils roulaient à 128 km/h.

Ce problème est dû à la circulaire du procureur général responsable, qui était également présent dans la salle lors de cette journée d'étude.

Comme j'aime dire la vérité quand les gens sont présents, j'ai dit que l'application de cette notion de tolérance technique posait problème.

Je préfère une tolérance convenue plutôt qu'une tolérance technique qui met en cause la qualité des radars. Dans un magasin, une boucherie par exemple, quand la balance fonctionne, elle fonctionne! Il ne faut pas mettre son bon fonctionnement en doute car, à vrai dire, il n'y a pas de doute!

Une discussion a eu lieu entre des responsables du SPF Economie et du SPF Mobilité concernant la signification du fonctionnement "correct" d'un radar. Pour moi, correct, c'est correct! C'est ma seule

08.06 Minister Renaat Landuyt: De processen-verbaal geven aanleiding tot problemen omdat een omzendbrief van de procureurs-generaal stelt dat wanneer een automobilist met een snelheid van 128 km/u geflitst wordt hem gezegd moet worden dat hij met een snelheid van 120,3 km/u geflitst werd. Dat zaait twijfel bij de betrokkenen.

08.08 Minister Renaat Landuyt: Men moet ervoor zorgen dat er geen twijfel meer bestaat. Als men beslist dat de flitspalen correct functioneren moet men dienovereenkomstig handelen. Als men het over tolerantie heeft, dat men dan over overeengekomen en niet over technische tolerantie spreekt.

théorie! Il ne faut plus parler de tolérance technique. Si le radar fonctionne correctement, il faut le reconnaître! C'est comme si l'on mettait en cause le bon fonctionnement de la balance chez le boucher pour dire que l'on n'a pas reçu les 100g de viande pesés! C'est la même chose!

08.09 Melchior Wathelet (cdH): Chez le boucher, quand je commande 500g de viande et qu'il en pèse 520g, il me demande si cela va, et je lui réponds par l'affirmative. Mais si je fais du 120 km/h et que l'on me dit que je fais du 30, je dirai que cela ne va pas!

08.10 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur Wathelet, je sais d'où vous venez! N'oubliez pas que je fais partie de la même famille!

Chez le boucher, on jette la viande sur la balance mais cela ne signifie pas que la balance ne fonctionne pas correctement! Ici, si l'on dit que le radar fonctionne correctement, c'est qu'il en est ainsi! C'est la seule chose que j'ai dite. Si l'on parle d'une tolérance, parlons d'une tolérance convenue mais pas d'une prétendue tolérance technique! C'est tout ce que je veux dire.

08.11 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, il y a peut-être un problème au niveau de l'information du citoyen.

Prenons par exemple le cas des 6 km/h. Si une personne est flashée à 97 km/h, je trouve qu'on devrait lui dire qu'elle est flashée à 97 km/h. Etant donné qu'il y a une sorte de tolérance météorologique extérieure au radar, ce n'est pas la fiabilité du radar qui est mise en cause, c'est le fait que d'autres paramètres météorologiques peuvent faire en sorte que, même si le radar fonctionne très bien, il peut y avoir une variation de 6km/h. Il s'agit de dire à la personne qu'elle a été flashée à 97 km/h et, étant donné que la marge de manœuvre est de 6 km/h, elle sera "imposée" à 91 km/h. Il y a peut-être un effort pédagogique à faire à cet égard.

Si c'est ce que vous avez voulu dire lors de ce colloque, je peux vous rejoindre. Par contre, si vous avez voulu dire que lorsqu'une personne est flashée à 91 km/h, elle devra de toute façon payer une amende, alors qu'on sait que, même si le radar fonctionne bien, il y a des données extérieures qui font que la personne ne roulait peut-être pas à 91 mais à 89 km/h, je ne suis pas d'accord avec vous.

Je me permets de vous reposer la question. Avez-vous voulu dire qu'il faut être plus clair vis-à-vis des gens et leur dire à combien ils ont été flashés? Donc, si quelqu'un a été flashé à 97 km/h, il est logique qu'on le fasse payer pour un excès à 91 km/h et qu'on indique sur le procès-verbal qu'il roulait à 91 km/h puisqu'on retire 6 km/h. Ou avez-vous voulu dire que vous ne vouliez plus entendre parler de ces 6 km/h ou de ces 6%, même si c'est extérieur au radar?

08.12 Renaat Landuyt, ministre: Je suis pour votre première hypothèse, il faut être clair. Je veux surtout dire qu'il y a un grand malentendu...

08.13 Melchior Wathelet (cdH): C'est ce que vous voulez dire ou c'est ce que vous dites?

08.14 Renaat Landuyt, ministre: Je dis que nous ne sommes pas

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

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

08.14 Minister Renaat Landuyt:

clairs vis-à-vis des gens.

Par ailleurs, j'ai des doutes à propos de la théorie de la tolérance technique que l'on a inventée dans ce cas. Même si le boucher jette la viande sur la balance, on ne parle pas de tolérance ou de problème technique.

Un radar qui fonctionne bien est un radar correct. S'il est mal placé, il fonctionne toujours bien mais il est mal placé. C'est une autre discussion. Il faut faire en sorte, comme en Flandre, que les radars soient placés correctement.

08.15 Melchior Wathelet (cdH): Parce qu'il n'y a qu'en Flandre qu'on les place correctement?

08.16 Renaat Landuyt, ministre: Nous avons plus d'expérience en Flandre, parce que nous en avons déjà placé un millier environ.

08.17 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, ce n'est pas la quantité, mais la qualité qui importe! Je ne remets pas en cause le radar en lui-même. C'est à cet égard que nos vues semblent diverger profondément. Ce que je constate, c'est qu'il y a des paramètres extérieurs au radar lui-même qui amènent une modification possible des mesures.

08.18 Renaat Landuyt, ministre: C'est la raison pour laquelle je dis que s'il y a des critiques sur le boucher, il ne peut pas y en avoir sur la balance. Une balance correcte est une balance correcte. Un radar correct est un radar correct. Quant aux influences extérieures que vous évoquez, elles sont dues à la façon dont on met le radar en place.

08.19 Melchior Wathelet (cdH): Ou les conditions météorologiques?

08.20 Renaat Landuyt, ministre: Non, ce n'est pas vrai! Si la porte est ouverte chez le boucher et qu'il y a un petit peu de vent...

08.21 Melchior Wathelet (cdH): Je ne parle pas de balance. Je prends connaissance de ce que les experts du service économique ont rédigé en la matière. Si vous travaillez mieux qu'eux, si vous connaissez mieux la problématique qu'eux..

08.22 Renaat Landuyt, ministre: Je dis qu'ils exagèrent!

08.23 Melchior Wathelet (cdH): Ils exagèrent!

08.24 Renaat Landuyt, ministre: Oui!

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

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

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

Ik heb er willen op wijzen dat er onduidelijkheid heerst.

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

08.17 Melchior Wathelet (cdH): Ook de weersomstandigheden spelen een rol.

08.21 Melchior Wathelet (cdH): Ik beschik over de gegevens van de technische diensten.

08.22 Minister Renaat Landuyt: Zij overdrijven.

09.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op precies dezelfde dag, 27 april, kregen we cijfers binnen, namelijk de ongevalstatistieken van België en Nederland. De bekendmaking viel toevallig op dezelfde dag maar het verschil in cijfers zat enerzijds in de resultaten maar anderzijds ook in het jaartal. De cijfers van België gaan over 2002, die van Nederland over 2004.

Ik heb deze vraag niet gesteld om een vergelijking te maken tussen de resultaten van Nederland en België maar over het statistische apparaat zelf. Dit onderwerp is al meermaals aan bod gekomen maar ik zou er naar aanleiding van de cijfers toch nog even over willen doorbomen.

Ik heb dan ook de volgende vragen, mijnheer de minister. In Nederland kon men op 27 april reeds cijfers geven over 2004, gedetailleerd en opgesplitst naar de aard van het ongeval, het vervoermiddel, de leeftijd en zelfs de wegcategorie. Dit was echter niet het volledige rapport want dat wordt verwacht in juni. Wij moeten het met voorlopige cijfers doen voor 2002. Ik zou de minister nog eens duidelijk willen vragen welk belang hij hecht aan specifieke en actuele statistieken, bijvoorbeeld inzake de evolutie van het aantal slachtoffers bij zwakke weggebruikers als bromfietzers, motorfietzers. Hoe zit het met het aantal slachtoffers op gemeentewegen enerzijds en gewestwegen anderzijds? Wat is het aantal slachtoffers per Gewest? Hoeveel doden en zwaargewonden vielen er binnen en buiten de bebouwde kom? Enzovoort.

Ik denk dat die cijfers heel relevant zouden kunnen zijn om een goed beleid uit te kunnen bouwen. Dit geldt niet alleen voor de federale overheid maar ook voor de gewestelijke overheden. Ik denk dat adequate statistieken daarom noodzakelijk zijn. Men moet ook sneller over die statistieken kunnen beschikken en ze moeten ook iets gedetailleerder zijn dan de toch wel zeer algemene verkeersveiligheidsbarometer waarmee men volgens mij geen accuraat doelgroepenbeleid kan uitstippelen. Bestaat hierover overleg met uw collega Verwilghen aangezien hij de verantwoordelijke minister is voor statistieken? Wordt er in samenwerking met hem gewerkt aan een verbetering van de statistieken inzake verkeersongevallen?

Ik stel u deze vragen omdat ik in de beleidsnota van uw collega Verwilghen hierover geen woord heb gevonden terwijl dit nochtans al een lang aanslepend probleem is. Als dit voor uw collega Verwilghen geen prioriteit is dan vraag ik mij of de bevoegdheid voor die statistieken misschien niet beter zou worden verdeeld over de verschillende vakministers die met de betreffende statistieken moeten werken. De centralisatie bij één minister lijkt immers niet te werken, toch niet in dit geval.

Ik heb nog een derde vraag. Indien er echt gewerkt wordt aan een verbetering, wat is dan de stand van zaken? Tegen wanneer mogen wij een performant systeem verwachten? Ik zie het voorbeeld van Nederland maar er zijn wellicht nog andere goede voorbeelden. Het moet een systeem zijn dat het mogelijk maakt om kort op de bal te spelen in het beleid. Is er al enig zicht op de kostprijs van dat systeem voor ongevalstatistieken? Dit laatste is eigenlijk iets minder relevant.

09.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, waarde

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

Quelle importance le ministre attache-t-il à des statistiques spécifiques et actualisées, tel le nombre de victimes sur les voies communales et régionales et par région, le nombre de tués et de blessés graves dans le centre urbain et en dehors, etc.? Ces chiffres peuvent être utiles pour définir une politique appropriée, qu'ils s'agisse du pouvoir fédéral ou des régions. Les statistiques doivent être rendues plus rapidement disponibles et être plus détaillées que le baromètre de la circulation qui ne permet pas de définir précisément une politique axée sur des groupes cibles.

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

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

09.02 Renaat Landuyt, ministre:

collega's, collega, het was inderdaad een klein beetje spijtig om zelfs in het persbericht van het Nationaal Instituut voor de Statistiek te lezen dat in verband met de cijfers voor 2002 gewerkt werd met wat zij noemen een hercalibratie. Dat betekent eigenlijk dat zij de cijfers die zij verzameld hebben, hebben gecorrigeerd. Belangrijk is te noteren dat de methode waarmee gecorrigeerd werd, eigenlijk de informatie is die zij bij de parketten hebben gehaald. In hun inleiding verwijzen zij naar de methode die wijzelf gebruiken, samen met het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid, in het kader van de verkeersveiligheidsbarometer, met name dat we de cijfers halen uit wat verplicht aanwezig moet zijn, namelijk de processen-verbaal. Het was mijn stelling van in het begin: als we willen werken met cijfers die niet meer van jaren geleden dateren, dan moeten we ze halen waar ze zijn. Op ieder parket komen de processen-verbaal van eerste vaststelling inzake ongevallen toe. Het is een taak die iedere politiedienst automatisch moet vervullen. Dat is verplicht; het is ook het begin van ieder dossier inzake ongevallen met gekwetsten. Het Nationaal Instituut voor de Statistiek heeft zelf gezegd dat we op basis van de processen-verbaal in eerste instantie zeer vlug kunnen weten hoeveel ongevallen er hebben plaatsgevonden.

U zult merken dat achteraan in ons verslag van de verkeersbarometer elke keer de technische gegevens worden gegeven. Wij werken nu met een afsluitingsdatum van de processen-verbaal, wat nog een verschil inhoudt met de werkelijk voorkomende ongevallen omdat in sommige regio's een eerste proces-verbaal meteen opgesteld en meteen doorgestuurd wordt, terwijl in andere regio's bij het eerste proces-verbaal ook al de eerste verklaringen worden gevoegd, wat dus meer tijd in beslag neemt. Er is dus wel een tijdsdecilage. Wij zijn er wel zeker van dat wij via de processen-verbaal alle ongevallen tellen.

De tweede stap waaraan we nu moeten werken als we aan die methode voort werken, in plaats van de cijfers nog eens apart te laten opgeven door de politiediensten, is om een vluggere inhoudelijke analyse te maken van de processen-verbaal. Wij gaan wij nu met verschillende ambtenaren vol goede wil na hoe we de verkeersbarometer voortdurend kunnen verfijnen om effectief vlugger en nauwkeuriger gegevens te hebben, in de hoop dat ze niet alleen niet meer inhoudelijk verschillen met Nederland, maar ook qua procedure veel minder verschillen met Nederland. Terzake worden grote, technische discussies gevoerd. We weten dat wij in België voor een stuk met een ander verwerkingssysteem zitten van gegevens die verzameld worden via Economische Zaken, dat het voor sommige medewerkers daar soms moeilijk maakt om de nodige tijd vrij te maken of de nodige prioriteiten te kunnen leggen.

Dat is een discussie die we ook in de regering zullen moeten voeren. Als we een verkeersveiligheidsbeleid voeren, begint alles met het motto "meten om te weten".

09.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik dank de minister voor zijn antwoord. Als ik het goed begrijp, wil hij eigenlijk de verzameling van gegevens uit het NIS weghalen en voortbouwen op de verkeersveiligheidsbarometer?

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

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

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

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

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

09.04 Minister **Renaat Landuyt**: Ja, maar u mag de knowhow van het NIS ook niet onderschatten. Er is nu een volle wisselwerking bezig. U ziet dat ook in de publicaties van de cijfers van 2002. Men evolueert naar de methode die het BIVV volgt. Nu is het een kwestie om de knowhow van de beide groepen bijeen te zetten om vluggere analyses te maken. Ik denk dat we zeer vlug een analyse zullen kunnen maken van de cijfers van 2003 en veel beter zullen kunnen vergelijken met 2002 dan 2002 met 2001. We proberen heel praktisch een inhaalbeweging te maken.

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

09.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): We gaan dat natuurlijk van kortbij blijven volgen, want als we de resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer van naderbij ontleden, dan zien we hier en daar toch wel merkwaardige bakkensprongen, vinden wij. Daarom zetten wij nog altijd vraagtekens bij die barometer, maar ik neem aan dat een en ander de volgende maanden misschien wel duidelijker zal worden.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

10.01 **Katrien Schryvers** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, 1 september zal er vlug zijn. De vakantie is reeds in aantocht. Vanaf 1 september zullen de bussen voor het schoolvervoer op een bank met twee plaatsen slechts twee kinderen mogen laten plaatsnemen in plaats van drie totnogtoe.

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

Dit betekent natuurlijk een grote verandering voor het schoolverkeer, onder meer voor de scholen die zelf een autobus hebben om de kinderen te vervoeren. Ook de scholen die busmaatschappijen inhuren voor het busvervoer zullen daarop nu echter veel meer beroep moeten doen of zullen het aantal uitstappen moeten inperken.

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

In werkelijkheid ziet het er dus uit dat busjes met 19 zitplaatsen vanaf 1 september slechts 19 kinderen zullen mogen vervoeren, totnogtoe waren het er 26. Dat het schoolvervoer daardoor met een groot probleem opgezaagd zit is heel duidelijk. Het betekent ook dat de kosten zeer sterk zullen stijgen, de kosten voor de scholen en de kosten die ook doorgerekend worden aan de ouders. U weet ook dat de discussie over de schoolkosten nog steeds heel actueel is, maar dat is dan op een ander niveau.

Vanzelfsprekend staat de veiligheid van de kinderen die vervoerd worden centraal. Toch rijst de vraag of er geen praktische oplossingen mogelijk zijn. Op de vraag die hierover werd gesteld door collega Van den Bergh op 24 januari antwoordde u dat het niet gaat over de ruimte die er is, maar wel over het aantal gordels. Er mogen dus zoveel kinderen zitten als er gordels zijn.

Als het mogelijk is om autobussen uit te rusten met bijvoorbeeld drie autogordels op één bank, waar nu twee zitplaatsen zijn, moet ik

daaruit dan concluderen dat de toestand van nu behouden zou kunnen blijven mits een aanpassing van de gordels? De mogelijkheid die ik hier opper is principieel. Mijn vraag is of dit ook praktisch kan. Ik zou van u meer bepaald graag het volgende weten.

Ten eerste, hebben de constructeurs de toelating om zo te handelen?

Ten tweede, is het toegelaten om in de voertuigen die nu rijden het aantal gordels dermate aan te passen dat er ook meer kinderen op dezelfde plaats kunnen plaatsnemen?

Ten derde, is het nodig dat de overheid de mogelijkheid daartoe reglementair opent? Zo ja, acht u dit zinvol en zal u dit doen?

10.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ten eerste, de regel is dat één gordel per zitplaats wordt voorzien. Constructeurs kunnen daarvan niet afwijken.

Ten tweede, het is niet toegelaten om drie gordels te voorzien op een plaats die slechts voorzien is voor twee personen. Ik verwijs daarvoor naar artikel 44 van het verkeersreglement.

Ten derde, dit was de moeilijkste vraag. U vroeg naar een bijkomend uitstel. Men zegt mij dat deze maatregel reeds twee jaar is uitgesteld op grond van dezelfde argumenten als degene die u in uw vraag verwoordt. Voor mij hangt het een en ander af van een korte evaluatie, die wij nu zullen maken. Ik heb het probleem dat de verkeersveiligheid van de kinderen dermate belangrijk is dat ik evengoed, op het moment dat er een ongeval gebeurt, kan geconfronteerd worden met een vraag waarom ik die maatregel versoepeld heb.

10.03 **Katrien Schryvers** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik begrijp dat ook waar er geen echte zitplaatsen zijn afgebakend, er op een bank toch maar twee kinderen plaats kunnen nemen volgens u. Vanzelfsprekend is onze eerste bekommernis de veiligheid en weten we dat de maatregelen al werden uitgesteld. U stelt een evaluatie in het vooruitzicht, maar daartegen zullen scholen en schoolbesturen al maatregelen hebben genomen.

Ik blijf met een wrang gevoel zitten dat de nieuwe maatregelen zullen gelden voor schoolvervoer, dus voor het vervoer dat de scholen zelf organiseren of voor de busmaatschappijen die zij inhuren. Als ik dan kijk naar de bussen van De Lijn die bijvoorbeeld tijdens de ochtendspits voorbijrijden en waarin kinderen bijna mogen opgestapeld worden, waarin geen sprake is van een zitplaats en noch minder van een gordel, waarin men soms nog maar met moeite rechtop kan staan, dan heb ik daar toch wel vragen bij. Zijn er op dat vlak eventueel maatregelen op til, of blijft daar het onderscheid tussen De Lijn en het andere vervoer?

10.04 Minister **Renaat Landuyt**: Om heel open te antwoorden: iedereen raadt mij af enige wijziging aan te brengen aan die maatregel, alleen is het mijn eigen onderbuik die twijfelt. Vandaar die kleine evaluatie.

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

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

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

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

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

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Questions jointes de

- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "les normes de vent à l'aéroport de Bruxelles-National: détermination et prise de mesures de vent" (n° 6850)

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les diverses modifications apportées au plan de dispersion" (n° 6852)

- M. Eric Libert au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation de la piste 02 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 6853)

11 Samengevoegde vragen van

- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de windnormen op de luchthaven Brussel-Nationaal: classificatie en metingen" (nr. 6850)

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de diverse wijzigingen aan het spreidingsplan" (nr. 6852)

- de heer Eric Libert aan de minister van Mobiliteit over "het gebruik van baan 02 op de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 6853)

11.01 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, depuis l'adoption du plan Anciaux, on n'a jamais autant parlé des normes de vent et de cette problématique de répartition des nuisances sonores engendrées par les survols d'avions.

11.02 Renaat Landuyt, ministre: Ne peut-on l'appeler autrement?

11.03 Melchior Wathelet (cdH): On peut l'appeler le plan Landuyt, si vous voulez ou encore le plan s.pa-spirit!

J'en reviens à ma question. Si le ministre Anciaux a bien joué avec les valeurs de normes de vent depuis février 2004, en les modifiant à plus de 10 reprises en une seule année, alors qu'elles n'avaient pas bougé en plus de 30 ans, il est intéressant de savoir, une fois pour toutes, de quelles valeurs on parle.

Après une trentaine d'atterrissages illicites constatés sur la piste 02, le samedi 30 avril 2005, certains pilotes et riverains ont eu une donnée de vent de 120° et de 4 nœuds, alors que Belgocontrol évoque des rafales de 12 nœuds.

D'où nos questions:

- Comment est mesuré le vent à Bruxelles-National?
- Combien d'appareils de mesure sont-ils installés? Où se trouvent ces anémomètres? Combien y en a-t-il?
- Sur la base de quel "vent", quel résultat ou quel appareil relevant l'intensité du vent se base-t-on pour déterminer les choix des pistes?
- Est-ce toujours le même appareil qui est pris en compte pour toutes les pistes ou bien change-t-on d'appareil de référence en fonction des pistes utilisées?
- Comment détermine-t-on que les rafales sont ou non "attendues"?

Vous conviendrez, monsieur le ministre, qu'il y a de quoi se poser des questions quand on sait qu'un commandant de bord certifié qu'au moment où il a atterri sur la piste 02, le samedi 30 avril dernier, on lui a donné la "clearance" d'atterrissage avec un vent très léger de 120° d'une intensité de 4 nœuds – les indications données furent les mêmes pour pratiquement tous les autres atterrissages qui ont eu lieu ce jour-là – et que Belgocontrol parle de rafales allant jusqu'à 12

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

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

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

nœuds, lesquelles n'auraient jamais été annoncées aux pilotes lors des atterrissages.

Personne ne comprend sur quelles données météo Belgocontrol s'est basé pour affirmer qu'il y avait ces rafales de 12 nœuds. Dès lors, je voudrais que vous me précisiez l'importance du vent. Quel appareil et quel procédé ont-ils été utilisés par Belgocontrol qui n'a, me semble-t-il aucune raison de donner des informations incorrectes, pour évaluer ces rafales?

- Enfin, quelles sont les recommandations de l'ICAO en matière de rafales? Existe-t-il un document qui précise à partir de quelle intensité de variation de vent on doit estimer qu'il s'agit d'une rafale?

11.04 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen mij aan mijn tekst te houden en niet te veel uit te weiden.

Mijnheer de minister, ik heb u op 20 april ondervraagd over het nieuwe spreidingsplan. Sindsdien is een aantal nieuwe elementen opgedoken. Het is duidelijk geworden dat op 14 april voor de routes naar Chièvres wel degelijk, ondanks uw ontkenning, een verschuiving is opgetreden. Er werd van de route CIV8C overgegaan naar CIV9C, die duidelijk een stuk noordelijker ligt. Hierdoor wordt Brussel nog meer ontzien en wordt boven de Noordrand nog meer geconcentreerd gevlogen. Terwijl vroeger de instructie bestond de R279BUB - de geografische locatie, de radiaal die de ring aanduidt - niet te kruisen, is dat nu precies wel de bedoeling volgens de nieuwe instructies.

Uw voorganger, minister Anciaux, had het nog zo geregeld dat twee routes boven en twee onder de ring zouden gaan. Dat wordt nu blijkbaar herzien. Dat is niet zonder belang omdat de Chièvres-routes ongeveer een derde uitmaken van de dagvluchten die vertrekken via de 25R.

Ik heb de volgende vragen. Ten eerste, klopt het dat sinds 14 april de route CIV9C in gebruik is? Wie gaf hiertoe de instructie en om welke redenen? Erkent u dat de concentratie hierdoor opnieuw toeneemt?

Ten tweede, kunt u eindelijk een overzicht geven van de concrete gevolgen van het aangepaste spreidingsplan voor elk van de zes zones, zowel voor de dag-, avond-, nacht- als weekendvluchten?

Ten derde, klopt het dat inmiddels cassatieberoep werd ingesteld? Op basis van welke gronden gebeurde dat? Kunt u mij een kopie van de beroepsakte bezorgen?

Ten slotte, wat is de stand van zaken met betrekking tot het overleg tussen het federale niveau - uw diensten - en de Gewesten inzake geluidsnormen, geluidskadaster, evaluatie van de spreiding en aanpassingen van de infrastructuur?

11.05 Eric Libert (MR): Monsieur le président, ma question concerne l'utilisation de la piste 02. La presse s'est fait l'écho le 2 mai dernier de changements unilatéraux intervenus dans les procédures d'atterrissage définies par le gouvernement fédéral suite à l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 17 mars 2005. Pour rappel, cet arrêt avait ordonné la cessation provisoire de l'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage tel que cela résultait de l'application du plan Anciaux-bis,

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

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

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

11.05 Eric Libert (MR): De regering heeft de landingsprocedures aan de bepalingen van het arrest van het hof van beroep te Brussel van 17 maart 2005 aangepast. Volgens de kranten zouden die procedures opnieuw

et ce dans l'attente d'un réexamen et de l'adoption par l'État belge d'une approche plus équilibrée des nuisances sonores résultant des atterrissages sur la piste 02 ou de la décision judiciaire à intervenir au fond.

Par ailleurs, cet arrêt avait décidé que les astreintes applicables par mouvement à l'atterrissage constaté par infraction, à savoir 25.000 euros, seraient calculées à partir du quarantième jour calendrier suivant la signification de l'arrêt. Notons que cet arrêt impliquait un retour aux conditions d'utilisation de la piste 02 à l'atterrissage en vigueur avant le plan Anciaux, soit avant le 2 décembre 2003 puisque la première décision du plan Anciaux du 3 décembre 2003 ne peut plus produire ses effets, ayant été suspendue par l'arrêt du Conseil d'État du 19 décembre 2003.

Les nouvelles mesures sont donc entrées en vigueur le 26 avril dernier à une heure du matin. Dès lors, le samedi 30 avril, entre 14 heures et 23 heures, tous les avions devaient utiliser exclusivement la piste 20. Or, en début de soirée, à partir de 19.50 heures jusqu'à 21.38 heures précisément, tous les avions ont atterri sur la piste 02 mais prise dans l'autre sens. Il appert selon les sources du service automatique de données météo de Belgocontrol que le vent venait à ce moment d'est-sud-est et soufflait à moins de 4 nœuds, comme l'a indiqué à l'instant M. Wathelet. Dès lors, selon le plan Anciaux modifié, les avions auraient dû atterrir sur la piste 25 mais pas sur la 02.

En effet, si le vent arrière frôlait la vitesse de 1 nœud sur la piste 20, qu'il était nul (0 nœud) sur la piste 02, il n'était que de 3 nœuds sur la piste 25, soit bien en dessous de la limite de tolérance fixée actuellement à 7 nœuds. De ce fait, la piste 25 était tout à fait utilisable pour les atterrissages et il n'y avait aucune raison de mettre la piste 02 en service.

La justification officielle de l'utilisation de la piste 02 par Belgocontrol repose sur des raisons prétendues de sécurité en ce qu'il y aurait eu de violentes rafales de vent et des pointes de vent arrière allant jusqu'à 12 nœuds sur la piste 25 donc supérieures aux 7 nœuds autorisés; ce qui, très malencontreusement, est contredit par les pilotes, les riverains ainsi que par les propres données météo de Belgocontrol.

Dès lors, les riverains des communes situées à l'Est de Bruxelles et dans la périphérie voisine ont menacé de réclamer des astreintes susvisées fixées par la cour d'appel de Bruxelles en cas de non-respect de l'arrêt quant l'usage de la piste 02. On arriverait donc déjà à la bagatelle de 750.000 euros dès lors que 30 atterrissages ont été constatés en infraction avec le dispositif de l'arrêt.

En conséquence, monsieur le ministre:

1. Quelle est la justification aéronautique de l'utilisation de la piste 02 le week-end dernier?
2. Comment le gouvernement entend-il réagir à la menace d'astreinte?
3. Le gouvernement entend-il procéder à une révision des normes de vent sur la piste 25?
4. Les instructions d'utilisation alternative de pistes données aux contrôleurs aériens par Belgocontrol ne sont-elles pas contraires à

zijn aangepast. Het arrest verbood baan 02 voor landingen te gebruiken in afwachting dat de overheid een nieuwe studie zou uitvoeren en de door de landingen op baan 02 veroorzaakte geluidsoverlast billijker zou spreiden of dat er een gerechtelijke uitspraak ten gronde zou worden gedaan.

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

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

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

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

De omwonenden hebben ermee bedreigd de voormelde dwangsommen te vorderen. Dat bedrag zou intussen oplopen tot

l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles?

5. Le renversement des opérations aériennes en restant sur la même piste mais en passant de décollage 20 à des atterrissages 02 n'est-il pas en infraction totale avec l'arrêt de la cour d'appel et ce dispositif, qui n'a pas fait l'objet d'un accord de gouvernement, ne donnerait-il pas lieu, inévitablement, à des astreintes dues par utilisation excessive, abusive et illicite de la piste 02 à l'atterrissage?

750.000 euro voor dertig landingen waarbij werd vastgesteld dat men in de fout is gegaan.

Wat is dan de luchtvaart-technische verantwoording voor het gebruik van baan 02 afgelopen weekend? Hoe reageert de regering op de dreiging om dwangsommen te vorderen? Zal de regering de windnormen op baan 25 herzien? Zijn de door Belgocontrol aan de luchtverkeersleiders gegeven instructies met betrekking tot het gebruik van alternatieve landings- of startbanen niet strijdig met het arrest? Is het omkeren van de vliegbewegingen op dezelfde baan niet in strijd met het arrest, en zal dat geen aanleiding geven tot het eisen van dwangsommen wegens overmatig, onrechtmatig en onwettig gebruik van baan 02?

11.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je peux répondre comme suit aux questions de M. Wathelet. Tout ce que je vais dire pourrait être utilisé contre nous tous, pourvu qu'il y ait des discussions devant les tribunaux. Il n'y en a pas pour le moment, mais il pourrait y en avoir. C'est pour cette raison que je pèse mes mots.

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

Un nouveau système de mesure du vent a été installé par Belgocontrol, début 2004, à l'aéroport de Bruxelles-national, situé en Flandre. Notons que Belgocontrol dispose de son propre service de météorologie aérienne. La vitesse et la direction du vent sont mesurées toutes les demi-secondes à quatre endroits différents, en conformité avec les réglementations de l'organisation de l'aviation civile internationale et de l'organisation météorologique mondiale.

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

Les emplacements des anémomètres ont été déterminés de manière à donner la meilleure indication du vent aux avions qui décollent ou atterrissent sur les différentes pistes. Les mesures sont effectuées à dix mètres au-dessus de la surface. L'anémomètre de chaque piste en usage constitue la référence pour déterminer si cette piste peut continuer à être utilisée.

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

Le service météo de Belgocontrol informe la tour de contrôle des prévisions en matière de direction et d'intensité du vent à intervalles réguliers. Si l'intensité du vent prévue dépasse les valeurs fixées par la configuration prévue, la tour de contrôle projette une autre configuration.

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

L'Organisation de l'aviation civile internationale définit les rafales comme étant des variations par rapport à la vitesse moyenne du vent sans fixer d'intensité minimale pour ces variations. Toutefois, l'Organisation de l'aviation civile internationale recommande de signaler ces variations dans les messages d'observations

météorologiques lorsque la vitesse maximale du vent dépasse d'au moins 10 nœuds (20 km/h) la vitesse moyenne au cours des dix dernières minutes.

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

Wat de vraag van de heer Laeremans betreft met betrekking tot de zogenaamde route-Chièvres 9C, kan ik meedelen dat op basis van een negatief safety assessment door de experts van Belgocontrol, deze laatste een voorstel van wijziging heeft gedaan dat alleen de negatieve effecten corrigeert en de route zelf zoveel als mogelijk ongewijzigd laat. De directeur-generaal heeft die volgens de procedure goedgekeurd. Beide diensten beweren dat de nieuwe procedure alleen de negatieve effecten corrigeert, in casu bepaalde vliegtuigen die de bocht links te vroeg inzetten, maar voor de rest niet tot wijziging van het traject leidt. Ik heb hun gevraagd na een maand procedure een vergelijking op te stellen van de vorige en de nieuwe route om op die manier na te gaan of er wel degelijk geen wijziging is opgetreden.

De vraag over de concrete gevolgen is een moeilijke vraag, die samenhangt met de voorstelling die woensdag zal gegeven worden. Uw tweede vraag, mijnheer Laeremans, heeft betrekking op die voorstelling. Woensdag zal ik alle informatie waarover ik beschik meedelen, onder meer aan de hand van slides. Cijfers zijn moeilijk te bepalen. Ik heb dat weken geleden reeds aan de pers meegedeeld. Er is niet alleen een +- en een --situatie maar er zijn ook variaties. Het is heel moeilijk thans te zeggen wat de effecten ervan zullen zijn.

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

11.07 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, bent u bereid een soort kopie te bezorgen? Woensdag kan ik niet aanwezig zijn.

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

11.08 Minister Renaat Landuyt: Dat weet ik.

11.09 Bart Laeremans (Vlaams Belang): U zult ons dat bezorgen, mijnheer de minister?

11.10 Minister Renaat Landuyt: Woensdag zal ik hierover proberen duidelijkheid te scheppen. Uw tweede vraag handelt over het nieuwe schema, mijnheer Laeremans.

11.10 Renaat Landuyt, ministre: En réalité, on veut appliquer le schéma totalement neuf. La demande de pourvoi en cassation a été formulée. Je dois encore lire l'acte de pourvoi en cassation car

Wat de derde vraag betreft, de opdracht tot cassatieberoep is gegeven. Ik moet zelf nog eens de akte van beroep in deze, het

beroep in cassatie, lezen. Het moet juist zijn.
(...)

Eerst heb ik zuiver een advies gevraagd omdat mijn houding in deze is dat ik het niet uit principe doe maar omdat ik wil weten of er grondige juridische argumenten zijn. Die blijken er te zijn in de richting die ik verwacht had, met name dat men de scheiding der machten hier nogal soepel interpreteert. Eigenlijk komt de analyse van alles wat hier gebeurt altijd neer op het feit dat de regering, noch de rechter richtlijnen geeft om bepaalde principes van de Grondwet – het recht op een gezond privé-leven en het recht op gezondheid zelf – concreet te doen toepassen. Ieder geschil inzake ruimtelijke ordening kan men baseren op een decreet ruimtelijke ordening waarin men kan afwegen of de overheid de regels die erop gericht zijn om evenwichten te respecteren heeft nageleefd. Hier zit men in een situatie waarin er geen enkele toetsing is van de wijze waarop men heeft geredeneerd. Ieder hof van beroep maakt aan de hand van de specifieke situatie die voorgelegd wordt een heel specifieke redenering terwijl de regering ondertussen in de loop der maanden, in de afgelopen vijf jaar, een procedure volgde in het oplossen en beslissen. Het is die procedure die men uiteindelijk in een wet moet gieten omdat men dan zowel voor de regering als voor een rechtbank krijtlijnen heeft om te toetsen of de evenwichten van alle mogelijke rechten hier gerespecteerd werden. Hier zit men dus echt in het luchtledige waarin men zuiver kan aanwijzen dat men automatisch bij gebrek aan regels op het terrein van een andere overheid komt. De scheiding der machten wordt altijd benaderd zodra de wetgever of de regering op het terrein zit van de rechter, maar hier hebben we te maken met een situatie waarin de rechter op het terrein zit van de regering. Dat heeft niets te maken met het feit dat men niet toelaat dat de bevolking zich verdedigt. Dat moet echter ook kunnen gebeuren met respect voor de scheiding der machten.

Ten vierde, op dit moment concentreren onze werkzaamheden zich op de wijziging ten gevolge van de juridische procedures en de voorbereiding van een wet die meer rechtszekerheid moet bieden. Op die basis zullen wij de gesprekken met de Gewesten waarschijnlijk kunnen voortzetten. Ik kom echter steeds meer tot de overtuiging dat wij nood hebben aan een wet over de wijze waarop dergelijke beslissingen moeten worden genomen, een wet die hier behandeld wordt. Zo niet wordt dat gewoon onleefbaar. Ik zit op een ritme van een proces per week. Op die manier kan men niet functioneren.

Ik kom aan de vraag van de heer Libert.

Monsieur Libert, vos questions seront peut-être débattues en présence de juges. Pour l'instant, aucune action des riverains n'a été intentée en justice dans le but d'obtenir des astreintes, mais chaque question que vous m'avez posée figure au débat qui doit, le cas échéant, avoir lieu devant les juges. C'est la raison pour laquelle j'hésite à entrer dans les détails, car il s'agit réellement de détails techniques. La seule chose que je voudrais souligner, c'est que la piste 02, en ce qui concerne le gouvernement, ne peut plus être utilisée de manière préférentielle. Donc, cette piste ne peut être utilisée dans le plan de dispersion. La seule solution, c'est que la piste 02 doit et peut être utilisée en fonction des normes de vent, que nous n'avons pas modifiées. Cependant, il ne faut pas perdre de vue qu'il existe des normes de vent et pour la nuit et pour le jour. A cet égard, il

il doit être précis.

Il ne s'agit pas pour moi du principe. Je veux savoir s'il existe des arguments juridiques solides. Il semble qu'ils existent et qu'ils vont dans le sens que j'escomptais.

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

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

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

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

peut y avoir un malentendu. Pour le reste, j'espère que vous comprendrez que je ne peux m'étendre davantage en la matière étant donné que nous sommes, dans ce cas précis, au début d'un débat juridique en présence de juges.

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

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

11.11 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, ce qui me frappe, c'est la différence entre la norme de 4 et de 12 nœuds. Je peux comprendre que ce point fasse l'objet d'un débat devant les magistrats. En même temps, dans votre réponse très détaillée, vous me donnez l'ensemble des paramètres qui font que l'on évalue le vent. Ce qui m'étonne, c'est qu'en fonction de paramètres aussi clairs et précis, on ait des positions aussi contradictoires entre 4 et 12 nœuds. La norme de 4 nœuds correspond-elle à une norme globale pendant un temps déterminé et celle de 12 nœuds à un moment bien précis, et répondant à la définition de rafale?

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

11.12 Renaat Landuyt, ministre: En essayant de comprendre les aspects techniques, je me rends compte qu'il y a beaucoup plus de nuances qu'on le pense. Définir les normes, tenir compte du vent et prendre des décisions n'est pas aussi simple! Prendre la décision de changer de piste est crucial car on doit être sûr de ne pas mettre en péril la sécurité de tous les avions. Ce genre de décision est prise avant que le vent souffle et en tenant compte des atterrissages à venir; si trois avions doivent atterrir dans six minutes, on cherchera à éviter de devoir changer de piste au moment de l'atterrissage. On prend la décision de changer de piste plus tôt car ce changement entraîne des manœuvres pour les avions qui atterrissent.

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

11.13 Melchior Wathelet (cdH): On en reparlera lors du débat technique de mercredi.

11.14 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Ondanks mijn stem ga ik toch nog proberen te antwoorden. Op 20 april heeft u nog gezegd dat u niks had veranderd. U heeft dat tot drie keer toe herhaald. Vandaag ben ik blij dat u toegeeft dat dit wel zo is. Dat is een eerste stap vooruit.

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

11.15 Minister Renaat Landuyt: ...

11.16 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Moet ik citeren wat u allemaal gezegd hebt?

11.17 Minister Renaat Landuyt: ...

11.18 Bart Laeremans (Vlaams Belang): U hebt erkend dat er inderdaad een verandering is geweest in verband met de spreiding van routes.

11.19 Minister Renaat Landuyt: Nee, het gaat over een technische specificatie waarvan men mij heeft uitgelegd dat het in de praktijk geen verandering betekent, wel een garantie dat het juist gebeurt.

11.19 Renaat Landuyt, ministre: Ce n'est pas exact. Il ne s'agit que d'une spécification technique. On

Daarom dat ik zeg dat we dat heel waakzaam bekijken. Het gaat niet over een verandering van route, maar over een andere beschrijving van dezelfde route, om zeker te zijn dat ze juist gebeurt.

11.20 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Toch worden er instructies gegeven die nu verschillen, waarvan men vroeger zei zeker een welbepaalde radiaal niet te raken, maar waarvan men nu wel zegt die radiaal te interceperen of te doorbreken. U kan blijven ontkennen, mijnheer de minister, maar er zijn tracks gemaakt door mensen uit de Noordrand of mensen die daar wat van kennen. Ik zal ze u overhandigen en ik hoop dat als men een evaluatie maakt, men die daarbij betreft. Men zal zien dat waar men vroeger onder de Ring zat – de Ring was echt de limiet – men er nu duidelijk boven zit. Er is in de praktijk dus wel degelijk een verandering, nog maar eens ten koste van de Noordrand.

U zegt dat het louter met veiligheid te maken heeft. Ik ben daarin zeer sceptisch, omdat men vroeger nog tersluiks verschuivingen heeft gedaan. Het resultaat is dat waar men vroeger twee boven en twee onder de Ring zat, men nu gaat naar drie boven de Ring en men opnieuw concentreert.

Ten tweede, wat Cassatie betreft, hoop ik dat u mij het verzoekschrift zo snel mogelijk overmaakt. Ik heb er recht op te weten wat daarin staat en ik hoop dat u dat ook snel zult indienen of laten indienen en ons daarvan in kennis stelt.

Ten derde, wat het overleg betreft, begrijp ik dat we eigenlijk nog geen stap verder zijn en dat alles nu wacht op het nieuwe wetsontwerp dat in voorbereiding is. Ik hoop in elk geval dat dit wetsontwerp zo snel mogelijk naar voor wordt gebracht. Anderzijds weet u, mijnheer de minister, dat Brussel er alle belang bij heeft dat de huidige situatie zo lang mogelijk bevroren blijft, zodat men nadien kan zeggen dat de stand van zaken maar moet worden bevroren. Hoe langer de huidige stand van zaken bevroren wordt, hoe moeilijker het nog zal worden om er van af te wijken.

Ik hoop dat u zo snel mogelijk dat overleg met de Gewesten opnieuw opstart zodat we tot een billijke, maximale spreiding komen, met integratie van de nieuwe infrastructuurwerken die nog moeten gebeuren. Hoe langer u daarmee wacht, hoe moeilijker het zal worden om tot die maximale spreiding over te gaan. Ik overhandig u nu de tekst die wij hebben weten te bekomen waaruit blijkt dat er wel degelijk opnieuw een verschuiving ten nadele van de Noordrand plaatsgevonden heeft.

11.21 Eric Libert (MR): Monsieur le ministre, je comprends partiellement votre position dès lors qu'il s'agirait pour moi de vous faire interpréter soit un fait ou une règle de droit qui puisse placer le gouvernement en difficulté dans un procès qui s'annonce. Mais dès lors qu'il s'agit d'une explication technique à laquelle vous devez avoir accès et que, comme telle, le parlement doit pouvoir contrôler, je ne peux plus vous suivre. C'est la raison pour laquelle je peux comprendre que vous ne répondiez pas à toutes les questions mais que vous répondiez, à tout le moins, à la première question et à la troisième question.

a désormais défini cette route différemment afin d'avoir la certitude qu'elle sera utilisée correctement.

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

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

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

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

La première concerne la justification aéronautique de l'utilisation de la piste 02 le week-end dernier. C'est une simple donnée technique, sans aucune interprétation possible. La troisième question est de savoir si le gouvernement entend procéder à une révision des normes de vent sur la piste 25. Cette question concerne le futur et, dès lors, restera nécessairement à l'extérieur du débat judiciaire qui s'annonce.

De **voorzitter**: Daarmee zijn we aan het einde van onze werkzaamheden gekomen.

11.22 **Eric Libert** (MR): Monsieur le ministre, je n'ai pas entendu la réponse!

11.23 **Renaat Landuyt**, ministre: Mais je n'ai rien répondu, parce que je devrais répéter ce que j'ai déjà dit: vos questions ont une influence sur le débat que l'on pourrait avoir en justice.

11.23 Minister **Renaat Landuyt**: Uw vragen beïnvloeden de debatten die gevoerd zullen worden.

11.24 **Eric Libert** (MR): Monsieur le ministre, je ne partage pas votre point de vue, mais je vous remercie!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.38 uur.

La réunion publique de commission est levée à 16.38 heures.