CRIV 51 **COM 606**

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

mercredi

18-05-2005

Après-midi

woensdag

18-05-2005

Namiddag

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

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

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : publications@laChambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : publicaties@deKamer.be

SOMMAIRE

Question de M. Francis Van den Eynde au ministre de la Mobilité sur "un accident impliquant un camion survenu sur l'E17" (n° 6681) 1
Orateurs: **Francis Van den Eynde, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "le changement de modèle de permis de conduire exigé par la Commission européenne" (n° 6669) 3
Orateurs: **François Bellot, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "le fonctionnement de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV)" (n° 6757) 5
Orateurs: **Hilde Vautmans, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "l'agrément par la DIV de véhicules neufs et d'occasion importés" (n° 6758) 8
Orateurs: **Hilde Vautmans, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de M. Miguel Chevalier au ministre de la Mobilité sur "le nombre de véhicules flashés" (n° 6883) 10
Orateurs: **Miguel Chevalier, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de M. Claude Marinower au ministre de la Mobilité sur "l'instauration d'un délai maximum pour libérer la chaussée après un accident" (n° 6885) 13
Orateurs: **Claude Marinower, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité**, Jef Van den Bergh, Hilde Vautmans**

Questions jointes de 16
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "les suites de la suspension du plan de dispersion des vols par le Conseil d'Etat" (n° 6921) 16
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "la suspension des modifications au plan de dispersion" (n° 6927) 16
- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité sur "les modifications attendues au plan de dispersion des vols à Bruxelles-National" (n° 6928) 16
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt du Conseil d'Etat sur le plan de dispersion" (n° 6938) 16
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion des vols" (n° 6981) 16

INHOUD

Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Mobiliteit over "een ongeval met een vrachtwagen op de E17" (nr. 6681) 1
Sprekers: **Francis Van den Eynde, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de door de Europese Commissie gevraagde wijziging van het model van het rijbewijs" (nr 6669) 3
Sprekers: **François Bellot, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de werking van de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV)" (nr. 6757) 5
Sprekers: **Hilde Vautmans, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de keuring door de DIV van ingevoerde nieuwe en tweedehandse voertuigen" (nr. 6758) 8
Sprekers: **Hilde Vautmans, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Miguel Chevalier aan de minister van Mobiliteit over "het aantal geflitste voertuigen" (nr. 6883) 10
Sprekers: **Miguel Chevalier, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Claude Marinower aan de minister van Mobiliteit over "de invoering van een maximumtermijn voor het vrijmaken van het wegdek na een ongeval" (nr. 6885) 12
Sprekers: **Claude Marinower, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit**, Jef Van den Bergh, Hilde Vautmans**

Samengevoegde vragen van 16
- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit over "de gevolgen van de schorsing van het spreidingsplan door de Raad van State" (nr. 6921) 16
- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "de schorsing van de wijzigingen van het spreidingsplan" (nr. 6927) 16
- mevrouw Joëlle Milquet aan de minister van Mobiliteit over "de mogelijke wijziging in het spreidingsplan voor de vluchten van en naar de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 6928) 16
- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "het arrest van de Raad van State over het spreidingsplan" (nr. 6938) 16
- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan voor het luchtverkeer" (nr. 6981) 17

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les aménagements apportés au plan de dispersion après l'arrêt du Conseil d'Etat et le traitement réservé aux plaintes" (n° 6982) 16

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

Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "les délits de fuite en Belgique" (n° 6925) 38

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

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe aanpassingen aan het spreidingsplan na het arrest van de Raad van State en de wijze waarop klachten behandeld worden" (nr. 6982) 17

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

Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "vluchtmisdrijven in België" (nr. 6925) 38

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

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

du

MERCREDI 18 MAI 2005

Après-midi

_____

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 18 MEI 2005

Namiddag

_____

De vergadering wordt geopend om 14.14 uur door mevrouw Hilde Vautmans, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.14 heures par Mme Hilde Vautmans, président.

01 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Mobiliteit over "een ongeval met een vrachtwagen op de E17" (nr. 6681)
01 Question de M. Francis Van den Eynde au ministre de la Mobilité sur "un accident impliquant un camion survenu sur l'E17" (n° 6681)

01.01 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, u bent ongetwijfeld op de hoogte, niet alleen als minister maar ook als gewone burger, van het ondertussen berucht geworden ongeval dat zich op zaterdag 23 april 2005 voorgedaan heeft op de autoweg E17, richting Antwerpen, in Lokeren. Daarbij was een vrachtwagen betrokken die een toxisch product bleek te vervoeren dat pas na het ongeval door de hulpdiensten als gevaarlijk werd beoordeeld, onder meer omdat de chauffeur niet wist welk product het was. Het gevolg is geweest dat men gedurende bijna die hele zaterdag de E17 heeft geblokkeerd, zelfs in de richting van Gent, omdat men natuurlijk geen risico's kon nemen voor de volksgezondheid.

Op het ogenblik dat ik mijn vraag opstelde, wist men nog steeds niet welk product het was. Later zijn er allerlei speculaties geweest in de kranten. Ik neem aan dat het mysterie ondertussen opgelost is. U zult ons dat zeker kunnen vertellen. Maar wat mijn zorg in deze is, heeft vooral te maken met de onwetendheid van de chauffeur.

Ten eerste, ik denk dat wij het eens zullen zijn dat het ongehoord is dat iemand met een zware vrachtwagen – die eivol is – rondrijdt, terwijl in die zware vrachtwagen een toxisch product zit en dat op het ogenblik dat zich iets voordoet de betrokkene geen informatie kan geven.

Ten tweede, ging het hier om een ADR-product? Zo ja, werden dan de speciale voorzorgen met betrekking tot ADR-transport gevolgd?

Ten laatste, welke maatregelen worden voorzien om gelijkaardige incidenten in de toekomst te vermijden? Ik heb het dan uiteraard niet over de aanrijding op zich, want die kan u – met de beste wil ter wereld – onmogelijk vermijden.

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

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

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

Het is toch godgeklaagd dat deze situatie zich heden ten dage nog voordoet: een vrachtwagen vervoert een giftig product, maar niemand weet welk. Na de aanrijding heeft men het bloed moeten controleren van de brandweerlui om te zien of het gifstoffen bevatte. Men nam allerlei maatregelen, maar alleen al de wetenschap om welk product het ging had veel kunnen verhelpen. Mijns inziens kan u daar maatregelen nemen om zoiets in de toekomst – in de mate van het mogelijke – te vermijden.

01.02 Minister **Renaat Landuyt:** Collega, wat betreft het ongeval in Zele wordt er een hele analyse opgesteld om effectief te weten wat er nu juist gebeurd is en om de juiste lessen te kunnen trekken uit dit avontuur dat zestien uur – zestien uur – heeft geduurd.

Eerst wat betreft dat wat we reeds kunnen bevestigen. De producten die vervoerd werden, werden niet als gevaarlijk aanzien en moeten ook niet direct als gevaarlijk worden aanzien. Alleen was het probleem dat de verbranding zorgde voor een of andere chemische reactie waardoor we met een gevaarlijke toestand te maken kregen. Dat is echter een wetenschappelijk verhaal, hoe die producten bestemd voor dieren door blootstelling aan vuur en luchtcombinaties een of ander giftig effect kregen.

Dat heeft nogal wat tijd genomen omdat men via irritaties van zij die ter hulp kwamen heeft vastgesteld dat er een probleem was. Doordat alles verbrand was, kon men niet meer weten wat er vervoerd werd en heeft men via de vervoermaatschappij moeten nagaan welk product het was om dan nog eens na te gaan welk effect sommige bestanddelen van het product zouden kunnen hebben gehad.

Eigenlijk is het hier dus geen geval van een ADR-product. Het gaat over een gewoon product dat door het ongeval giftig werd door chemische processen die in werking werden gesteld.

Welke maatregelen gaan wij nemen voor de toekomst? Het is nog even vooruitlopen op de analyse die gemaakt werd. Er zijn twee punten belangrijk; waarom moet het onderzoek zestien uren duren en, ten tweede, hoe ver moet men gaan in het bepalen van de producten om te weten of er iets gevaarlijk is?

In dit geval was er oorspronkelijk geen enkel vermoeden van gevaar, rekening houdend met normale omstandigheden.

01.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Une enquête est actuellement menée pour connaître les circonstances exactes de l'incident, de manière à pouvoir en tirer les leçons qui s'imposent. Le produit transporté n'était pas considéré comme dangereux mais sa combustion a entraîné une réaction chimique avec un effet irritant. Etant donné que le produit s'était complètement consumé, il a fallu contacter la société de transport pour savoir de quel produit exactement il s'agissait et quels pouvaient être les effets de sa combustion. Le produit n'était pas soumis aux règles du transport ADR.

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

01.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Ik dank de heer minister voor zijn antwoord. Ik neem er nota van dat het hier niet handelde om een ADR-product en dat het op zichzelf niet gevaarlijk was.

Ik verschil wel enigszins van mening omtrent dat laatste, vermits het product gevaarlijk wordt op het ogenblik dat het verbrand is of dat het aan het branden is – wij zullen ons zo uitdrukken. Op dat ogenblik bestaat er toch een ernstige verhoging van het risico. Het gebeurt wellicht niet dagelijks dat een vrachtwagen in brand staat langs de kant van de weg, maar men moet altijd rekening houden met zulk een risico.

Mijns inziens stelt zich dan ook volgende vraag. Mag men dan van de

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

betrokkene – ik bedoel hiermee de vervoerder, afzender of fabrikant van het product – niet verwachten dat hij over een eventueel risico de nodige informatie heeft? Er bestaan allerlei brandrisico's, soms is er zelfs sprake van zelfontbranding. Het gewone, ruwe natuurlijke katoen bijvoorbeeld kan onderhevig zijn aan zelfontbranding, gewoon omdat er wat water tussen het katoen terechtkomt. Stel u voor dat zo een brandende vrachtwagen zich bevindt naast een vrachtwagen met het reeds vermelde product, dan zitten wij met problemen. Ik denk dat wij daar de nodige aandacht moeten aan besteden.

Voor het overige sluit ik mij aan bij de minister en wacht ik op de conclusies die het onderzoek zal opleveren. Het zou niet oninteressant zijn om daar kennis van te kunnen nemen.

Ten slotte, mijnheer de minister, het heeft inderdaad vreselijk lang geduurd. Ik zal u bekennen dat ik net voorbij was toen het ongeval gebeurde, ik mag van geluk spreken. Vrienden die mij volgden, hebben daar een zeer moeilijke situatie beleefd.

01.04 Minister **Renaat Landuyt:** (…)

01.05 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Net voorbij de plek waar het zich heeft voorgedaan.

01.06 Minister **Renaat Landuyt:** Bent u zeker dat u niet de aanleiding was?

01.07 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Zeker ben ik natuurlijk nooit. U kent mijn anarchistische en revolutionaire aanleg. Dit gezegd zijnde, wil ik alleen maar beklemtonen dat het misschien overdreven was van alles te blokkeren, maar wanneer men het risico niet kent, dan kan men niet voorzichtig genoeg zijn. Ik zou dus niet willen dat deze vraag overkomt als een kritiek op de maatregelen die door de reddingsdiensten getroffen werden. Ik denk dat zij dat niet zouden waarderen.

01.07 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Ma question n'avait certainement pas pour but de critiquer les mesures prises par les services de secours.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

02 Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "le changement de modèle de permis de conduire exigé par la Commission européenne" (n° 6669)
02 Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de door de Europese Commissie gevraagde wijziging van het model van het rijbewijs" (nr 6669)

02.01 **François Bellot** (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, cette année, la Commission européenne va procéder à la révision à mi-parcours du livre blanc sur la politique des transports. Selon certaines recommandations, dont j'ai trouvé l'inventaire dans le document provenant de la Commission européenne, les Etats membres seront obligés d'introduire un permis de conduire plastifié, sachant que, dans cette matière, la préoccupation majeure des différents Etats est le trafic des permis de conduire.

M. le ministre peut-il nous indiquer s'il entre dans ses intentions de modifier le permis de conduire actuel en permis de conduire plastifié sur la base du modèle des passeports, empêchant ainsi toute falsification?

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

M. le ministre peut-il nous faire part de sa position par rapport à la politique de lutte contre la falsification des permis de conduire? Si des changements sont envisagés, quel en est le planning?

inzake de strijd tegen valse rijbewijzen? Als er wijzigingen komen, wat zal dan de timing zijn?

Président: Francis Van den Eynde.
Voorzitter: Francis Van den Eynde.

02.02 **Renaat Landuyt,** ministre: Monsieur le président, chers collègues, collègue Bellot, je constate que votre question orale est un peu différente de votre question préparée par écrit. Je me suis préparé à vous répondre ce que j'ai dit à Mme Dieu il y a quelques semaines.

Le 21 octobre 2003, la Commission européenne a introduit une proposition de directive relative au permis de conduire, appelée à remplacer la directive précédente. A la suite des débats menés au sein du groupe de travail Transports terrestres du Conseil européen, cette proposition initiale a été sensiblement adaptée lors du Conseil européen du 7 octobre 2004, au cours duquel les ministres des Transports se sont mis d'accord sur ce document, lui donnant le statut "orientation commune".

Cela signifie que le Parlement européen devait aussi adopter la proposition. Le Parlement européen a également adapté la proposition initiale de la Commission, ce qui a entraîné l'introduction d'environ 80 amendements dans sa séance plénière du 23 février 2005.

Le texte sur lequel j'ai donné mon accord est donc l'orientation commune ressortie du Conseil du 7 octobre dernier. Dans ce texte, il n'est pas question de remplacer les permis actuellement en circulation. C'est le Parlement européen qui s'est prononcé par après pour le remplacement des permis sur support papier dans un délai de dix ans et le remplacement des permis "carte de crédit" qui ne correspondent pas au modèle prévu en annexe dans un délai de vingt ans.

Quant à l'introduction d'une puce dans le permis "carte de crédit", cela ne sera possible qu'à partir du moment où un groupe d'experts émanant des divers États membres se sera mis d'accord sur ses prescriptions techniques. La directive existante 91/439 prévoit déjà que les États membres s'assistent mutuellement dans l'application de la directive en s'échangeant en cas de besoin les informations sur les permis qu'ils ont délivrés, échangés ou remplacés. De plus, elle accorde à un État membre la faculté de refuser de délivrer un permis à une personne faisant l'objet d'une restriction, d'une suspension, d'un retrait ou d'une annulation du droit de conduire dans un autre État membre. Aussi bien le texte de l'orientation commune que celui du Parlement européen renforcent ces dispositions en imposant la consultation mutuelle et en interdisant la reconnaissance de la validité de tout permis frappé par une restriction, une suspension, un retrait ou une annulation du droit de conduire.

Depuis cette réponse donnée à Mme Camille Dieu, à la suite du vote au Parlement européen, les amendements apportés par ce parlement sont examinés par le groupe de travail Transports terrestres du Conseil. Il y a donc bon espoir de voir une majorité qualifiée se dessiner pour rendre obligatoire l'échange des permis actuellement

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

De tekst waaraan ik mijn akkoord hechtte is het gemeenschappelijk standpunt dat na afloop van de Raad werd ingenomen. In die tekst is er geen sprake van de vervanging van de in omloop zijnde rijbewijzen. Het is het Europees Parlement dat heeft gekozen voor een vervanging van de papieren versie van de rijbewijzen over een termijn van tien jaar en voor de vervanging van de niet-conforme rijbewijzen in de vorm van een kredietkaart over een termijn van twintig jaar.

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

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

De door het Europees Parlement ingediende amendementen worden onderzocht door de werkgroep “Vervoer te land” van de Raad. Er bestaat dus een

en circulation. La Belgique pourra se rallier à cette majorité, permettant aussi d'avancer à grands pas dans la lutte contre la falsification des permis de conduire.

Toutefois, ma position personnelle est de rester réaliste dans l'élaboration de ces plannings. En effet, il est facile d'affirmer que l'on doit tout remplacer mais il est plus difficile de le réaliser, étant donné le nombre de cartes. Il s'agit d'une opération énorme surtout si l'on veut le faire en vingt ans.

goede kans dat een gekwalificeerde meerderheid wordt gevonden om de uitwisseling van de in omloop zijnde rijbewijzen verplicht te maken. België zal zich bij die meerderheid kunnen aansluiten, om voortgang te boeken in de strijd tegen de vervalsing van rijbewijzen.

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

02.03 **François Bellot** (MR): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse.

J'avais pris connaissance du document émanant du Parlement européen, dans lequel on insistait sur la nécessité d'avancer en raison du nombre croissant de falsifications des permis de conduire. Peut-être faudrait-il, au sein des Etats membres, étudier ceux où la plus grande source de falsifications peut être identifiée – il y a peut-être des pays où les permis sont plus facilement falsifiables – et les inciter à accélérer le mouvement en adaptant des mesures nationales.

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

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

03 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de werking van de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV)" (nr. 6757)
03 Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "le fonctionnement de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV)" (n° 6757)

03.01 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, reeds op 23 september 2003 heb ik een schriftelijke vraag gesteld aan uw voorvanger minister Anciaux over de gebrekkige werking van de Dienst voor Inschrijvingen van de Voertuigen (DIV). Ik heb het zelf ondervonden. Ik was pas verkozen en moest documenten indienen voor mijn P-plaat. Ondertussen had ik een andere wagen aangeschaft en moest dus ook nog een andere nummerplaat krijgen. Ik kan u verzekeren dat het me zes weken heeft gekost vooraleer ik iemand aan de telefoon kreeg die alleen Frans sprak. Ook de boodschap op het antwoordapparaat was alleen in het Frans. Ik liet er boodschappen op na, soms tot 15 keer. Helaas heb ik van de DIV nooit een telefoontje teruggekregen.

Ik heb terzake een schriftelijke vraag gesteld. In zijn antwoord gaf toenmalig minister Anciaux toe dat de infokiosk niet meer up-to-date was en volledig gemoderniseerd zou worden. Eind 2004 zou een volledig nieuwe infokiosk in gebruik genomen worden. Deze kiosk zou enerzijds bestaan uit een automatisch antwoordapparaat en, anderzijds uit een ondersteunende infodesk van 4 tot 6 personen.

03.01 **Hilde Vautmans** (VLD): A une question sur la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV) posée en septembre 2004, le ministre Anciaux a répondu qu'un nouvel infokiosque serait mis en service fin 2004. Il a également souligné la politique positive menée en interne en matière de transmission de l'information via le Net et a indiqué que les collaborateurs disposaient d'un intranet, d'une connexion Internet et d'une adresse e-mail. En outre, une nouvelle procédure d'évaluation devait être instaurée et le personnel allait pouvoir suivre des sessions de formation pour apprendre à mieux communiquer

Verder wist men te vermelden dat er een positief intern beleid is ten opzichte van informatieverstrekking via internet en dat de medewerkers zowel over intra- als extranet en e-mailaansluiting beschikken. Aangezien het oude evaluatiesysteem niet voldeed zou men in 2003 op initiatief van de FOD een nieuwe veralgemeende evaluatieprocedure invoeren. Eveneens wist men mij te melden dat er voor het personeel vormingssessies werden ingericht om beter te kunnen omgaan met het publiek, een zaak die ik gelet op mijn persoonlijke ervaringen toejuichte.

Mijnheer de minister, graag kreeg ik een update van de situatie. Wat is de huidige stand van zaken? Werd de nieuwe infokiosk reeds geïnstalleerd? Uit hoeveel personen bestaat de beloofde infodesk, vier, zes of een ander aantal?

Met welke regelmaat wordt de website Mobilit geactualiseerd?

Werd de beloofde evaluatieprocedure reeds ingevoerd? Sinds wanneer is ze operationeel? In het andere geval, wanneer mag de nieuwe procedure verwacht worden? Wat zijn de resultaten van de eerste evaluaties?

Krijgt het personeel vormingssessies?

Werden tijdens de voorbije twee jaar bij het in voege gaan van een nieuwe reglementering systematisch persberichten hierover verspreid? Worden er persberichten verspreid bij de verandering van openingsuren of bij de wijziging van de behandelingsprocedure?

Hoe zit het met het taalgebruik van de personeelsleden? Alleen een in het Frans ingesproken telefoonnummer op het antwoordapparaat stoort me. Blijkbaar bestaan er twee telefoonnummers. Na mijn zoektocht op het internet heb ik toen alleen een telefoonnummer gevonden waar men in het Frans terecht kon.

avec le public.

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

03.02 Minister **Renaat Landuyt:** Mijnheer de voorzitter, collega's, ik heb acht antwoorden op acht vragen.

Ten eerste, deze vraag ging over de infokiosk. Het is zo dat er enige achterstand is opgetreden in de oorspronkelijke planningen. De verhuis stond meer en meer voor de deur. Men kan nu effectief starten vanuit het nieuwe Atriumgebouw, in plaats vanuit de Résidence Palace, waar men vroeger zat.

De infokiosk wordt in werking gesteld voor een eerste proefperiode in de eerste helft van de maand juni. Vanaf de maand september wordt een bijkomende dienst aangeboden, namelijk de mogelijkheid om te weten in welk stadium van behandeling een inschrijvingsaanvraag zich bevindt.

Ik nodig u uit om binnen een paar weken de proef op de som te doen en om mij op de hoogte te houden.

Ten tweede, de vraag was uit hoeveel personen de infodesk bestaat. U hebt het bijna juist geraden. Het was uw tweede keuze. Er zijn zes medewerkers. Er is echter een evolutie bezig die ons zal toelaten om daar meer mensen op te zetten.

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

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

De inschrijvingen via het internet door de verzekeringsmakelaars zijn immers een enorm succes. 30% van de inschrijvingen gebeurt nu reeds via de makelaar. Die makelaar is via internet verbonden. Hij heeft de juiste codes en programma's, dankzij de juiste verzekeringsmaatschappijen waarmee hij samenwerkt. Die service laat aan de mensen toe dat ze bij hun verzekeringsagent een verzekering afsluiten. De agent stuurt de gegevens door en 's anderendaags krijgen ze hun nummerplaat.

Dat is een prachtig systeem dat blijkbaar vlot werkt en waar verzekeringsmaatschappijen eigenlijk nog veel meer op zouden moeten inspelen. Dit moet dan echter ook toelaten dat de mensen meer tijd hebben en dat er mensen vrijgemaakt worden om de nodige info en een betere service te geven in de richting van de klanten.

Ten derde, men zegt mij dat de website www.mobilit.fgov.be aangepast wordt telkens er een nieuw element is. Doorgaans gebeuren wijzigingen en aanvullingen op initiatief van de bevoegde hiërarchie of de cel Externe Communicatie van het departement.

Wij zijn effectief bezig met een paar operaties inzake betere werking. In antwoord op de lopende verbeteringsprogramma's en in uitwerking van het plan externe communicatie werden verschillende mensen bijeengezet om het nog vlotter te kunnen laten verlopen binnen de diensten, zodanig dat men zodra een bepaalde dienst een wijziging te melden heeft rechtstreeks naar de website kan gaan. Ook dit is verder in de praktijk op te volgen.

Ten vierde, binnen de administratie is men op dit ogenblik bezig om op grote schaal het nieuwe evaluatiesysteem, genaamd ontwikkelingscirkels, in te voeren. In de komende maanden volgen alle chefs-evaluatoren van de Federale Overheidsdienst een driedaagse opleiding over het nieuwe systeem en over gesprekstechnieken, teneinde een betere communicatie tussen leidinggevenden en hun medewerkers mogelijk te maken. Onmiddellijk hierop volgen in alle diensten informatiesessies voor alle personeelsleden en wordt gestart met de cyclus van planningsgesprekken, functioneringsgesprekken en evaluatiegesprekken.

De eerste evaluatiegesprekken voor alle medewerkers van de Federale Overheidsdienst moeten doorgaan in januari, februari en maart 2006. Het is zo dat de FOD Mobiliteit en Vervoer in een nieuw gebouw ressorteert en – beginnend met een schone lei – efficiënt probeert te werken. We zullen dat in de praktijk verder opvolgen.

Ten vijfde werd gevraagd naar de eerste resultaten. In het eerste kwartaal van 2006 zullen de eerste evaluaties worden opgesteld. Het koninklijk besluit van 2 augustus 2002 tot invoering van een evaluatiecyclus in de Federale Overheidsdiensten voorziet dat deze evaluatie een beschrijvende evaluatie moet zijn.

In antwoord op de zesde vraag: het personeel van alle loketten, zowel van de centrale als van de gedecentraliseerde antennes, kreeg de voorziene opleiding. Die opleiding gaf ook de gelegenheid bepaalde verbeteringen van de werkprocessen te voorzien. Zo werden bepaalde taken, die eigenlijk niets te maken hebben met de core-

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

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

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

Le fait qu'il n'y ait pas de rubrique de presse distincte sur le site web s'explique par un souci de clarté. En effet, le SPF Mobilité et Transport publie toujours des communiqués de presse sur le site internet du SPF lorsque la réglementation subit des modifications importantes. De même, tout changement des heures d'ouverture et des procédures est communiqué par le biais de communiqués de presse ou sur le site.

business van de antennes, aan andere ploegen toevertrouwd. Zo wordt er meer tijd gegeven aan de ploegen om het publiek beter te bedienen. Zelf hoor ik steeds beter nieuws over de antennes wat betreft de gebruikers.

In antwoord op de zevende vraag kan ik het volgende zeggen. Niet enkel voor de DIV, maar ook voor alle andere bevoegdheden van de FOD Mobiliteit en Vervoer, werden in de loop van de laatste drie jaren regelmatige persberichten verspreid aangaande nieuwe reglementering. De optie om geen aparte persrubriek op te nemen op de website werd gemotiveerd vanuit een logica van overzichtelijkheid, dus vanuit een thematische aanpak. In de regel verspreidt de FOD telkens wanneer er zich een belangrijke wijziging van de reglementering voordoet een persbericht dat ook op de website van de FOD wordt geplaatst.

In antwoord op de achtste vraag: ook bij de verandering van openingsuren en de wijziging van procedures worden externe communicatiemiddelen aangewend, in casu persberichten en elektronische communicatie via – alweer – de website. Het betreft hier algemene veranderingen in openings- of diensturen, zowel als veranderingen ten gevolge van uitzonderlijke omstandigheden. Een recent voorbeeld van dit laatste is de communicatie na de brand in de DIV Transit Antenne en de voorlopige verhuizing van deze dienstverlening naar de Résidence Palace.

03.03 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de minister, bedankt voor uw uitgebreid antwoord. Ik zal blijven hameren op de werking van de DIV, want heel veel mensen worden met deze dienst geconfronteerd.

Uiteraard ben ik blij dat reeds 30% van de inschrijvingen gebeurt via die verzekeringsmakelaars: dit lijkt me een goede evolutie die we moeten blijven aansporen. Ik wil u echter vragen om zeker aan het taalgebruik binnen die diensten de nodige aandacht te besteden. Ik heb er nare ervaringen mee gehad en wil dat dus benadrukken.

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

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

04 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de keuring door de DIV van ingevoerde nieuwe en tweedehandse voertuigen" (nr. 6758)
04 Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "l'agrément par la DIV de véhicules neufs et d'occasion importés" (n° 6758)

04.01 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de minister, we blijven binnen dezelfde dienst. Veel nieuwe en tweedehandsvoertuigen die uit het buitenland worden geïmporteerd hebben een PVG nodig, een proces-verbaal van goedkeuring, om later ingeschreven te kunnen worden bij de Dienst Inschrijving Voertuigen en een technische keuring te ondergaan. Vroeger gebeurde die keuring op individuele basis. Een PVG werd opgesteld op het chassisnummer. Praktisch verliep het zo, heeft men mij verteld. Een importeur vroeg een PVG als alleenstaand geval aan op schriftelijke wijze aan de technische afdeling van het departement Mobiliteit. Hierdoor verkreeg men een afspraak tot inspectie met het oog op het goedkeuren van het voertuig in kwestie. Deze keuring kon zonder problemen in het bedrijf in kwestie gebeuren als daar de nodige uitrusting voor voorhanden was. Tussen het tijdstip van de aanvraag en het afleveren van het PVG

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

La procédure est malheureusement entravée par les nombreux déménagements et

verliepen ongeveer twee tot drie weken.

Spijtig genoeg is na de zoveelste verhuis en de interne reorganisatie de procedure heel wat bemoeilijkt. De inspecteur die de goedkeuringen op de locaties deed werd na zijn oppensioenstelling – zegt men mij – niet vervangen. Sindsdien vraagt de technische afdeling van het departement Mobiliteit voorafgaandelijk voor elke aanvraag een dossier in te dienen dat naast een technisch verslag tevens ook alle gegevens over het voertuig bevat zoals maten, specificaties, invoerdocumenten, facturen, foto's en zo verder. Na onderzoek van dit dossier zal de dienst een afspraak regelen bij een autokeuring. Onnodig u te zeggen dat dit de aflevering van het PVG niet bespoedigt.

Wanneer dan eindelijk informatie bij de DIV werd opgevraagd over deze nieuwe gewijzigde procedure blijkt dat zij niet op de hoogte waren van een wijziging. Momenteel zijn er importeurs van voertuigen die voor heel veel geld auto's in stock hebben staan die niet gekeurd raken en waarop de klanten zitten te wachten. Ik heb de cijfers bij van een bedrijf gevestigd in Vlaanderen, ik weet niet juist waar, dat mij per mail heeft gecontacteerd en waar toch wel een heel aantal voertuigen in stock staat te wachten op het PVG. In mijn vorige vraag heb ik er al op gehamerd dat de werking van de DIV vaak te wensen overlaat. We hebben dat ook recent mogen merken, toen het dodelijk ongeval gebeurde. Ook toen hebt u zich kritisch uitgelaten.

Mijnheer de minister, zult u de huidige praktijken inzake de verstrekking van het PVG laten vergelijken met de vroegere praktijken? Zal de minister de Dienst voor de Inschrijving van Voertuigen de opdracht geven de verschillende opdrachten van dienstverlening naar de burgers, de bedrijven en de publieke instellingen van het land duidelijk te omschrijven alsmede de te volgen procedures en de normale behandelingstermijnen? Zult u, mijnheer de minister, de DIV de opdracht geven de ingenieur die de keuring op locatie deed te laten vervangen en zo de oude behandelingswijze van PVG's te herstellen of zegt u dat u de huidige zware, moeilijke procedure verkiest? Dan had ik toch graag vernomen waarom u voor een andere procedure kiest. Zult u de telefooncentrale van de DIV op haar klantvriendelijkheid laten testen en zo nodig aanpassen?

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

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

04.02 Minister **Renaat Landuyt:** Collega, wat de laatste vraag betreft, verwijs ik naar onze vorige afspraak dat ik het ga controleren binnen een tweetal weken vanuit de praktijk. Het zou moeten verbeteren.

Wat uiteindelijk het proces-verbaal van goedkeuring betreft, het is een andere dienst die dit aflevert, de dienst Voertuigen. Om te kunnen beoordelen of deze voertuigen beantwoorden aan een aantal veiligheidscriteria moeten de bevoegde ambtenaren kunnen beschikken over voldoende technische gegevens en officiële documenten van het land van herkomst met opgave effectief van bijvoorbeeld de maximaal toegelaten massa.

Juist met het oog op een eenvormige en transparante behandeling van alle aanvragen om individuele homologatie, wordt door de bevoegde diensten een nieuwe procedure op punt gesteld. Deze bepaalt de voor te leggen documenten en de vereiste technische gegevens en omschrijft de te volgen procedure. De invoerders van

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

Pour garantir un traitement uniforme et transparent des demandes, nous élaborons actuellement une nouvelle procédure qui précisera les documents à présenter et les

deze voertuigen zullen een nota ontvangen waarin de nieuwe homologatieprocedure voorgesteld wordt. Tezelfdertijd zullen alle technische keuringscentra een instructie terzake ontvangen. Dit alles zal zowel voor de invoerder als voor de administratie een eenvormige en transparante behandeling van alle aanvragen om goedkeuring verzekeren. Het is zelfs zo dat wij in het kader van de hervorming van de werking van de technische keuringscentra ook bepaalde taken eerder door de centra zullen laten uitvoeren dan door de overheid zelf.

Ik wens er ondertussen wel op te wijzen dat alle invoerders op de hoogte zijn gebracht dat er een nieuwe procedure op komst is. Er was bovendien reeds informeel overleg met de belangrijkste invoerders. De procedure in voorbereiding eerbiedigt volledig de voorschriften van de reglementering terzake.

Ik denk dat uw tweede vraag bij deze vraag aansluit op de gestelde vorige vragen. Wat de werking van de DIV betreft, verwijs ik heel graag naar mijn vorig antwoord.

04.03 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord, maar het is mij toch niet helemaal duidelijk. De oude procedure wordt verlaten. U gaat een nieuwe procedure installeren, maar die staat nog niet echt op punt, als ik het goed heb begrepen. U zegt dat de mensen worden verwittigd. Ik kan alleen maar afleiden uit de mails die ik krijg van een importeur dat dit niet gebeurd is of dat ze er alleszins toch een aantal vergeten zijn. Ik hoor ook van u dat u niet teruggaat naar de oude procedure of een keuring op het terrein, maar dat u naar de keuringscentra gaat. Op zich heb ik daar niets op tegen, maar ik denk dat men er zich toch voor moet hoeden dat de procedure te zwaar en te log wordt. Er is niets zo ambetant als importeurs die een auto hebben staan en die niet kunnen doorverkopen. Uiteindelijk denk ik dat geld moet rollen en dat mensen handel moeten kunnen drijven in ons land: we mogen dit niet te zwaar maken. Ik vind wel dat er een keuring plaats moet vinden, maar ik hoop wel op een heel eenvoudige, doorzichtige, transparante, snelle procedure.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

05 Vraag van de heer Miguel Chevalier aan de minister van Mobiliteit over "het aantal geflitste voertuigen" (nr. 6883)
05 Question de M. Miguel Chevalier au ministre de la Mobilité sur "le nombre de véhicules flashés" (n° 6883)

05.01 **Miguel Chevalier** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dit is een vrij korte vraag. Eerder, op 28 februari, had ik daarover reeds een schriftelijke vraag gesteld. Ik heb daarop geen antwoord gekregen. Ik begrijp dat wel: ik denk dat er op het departement Verkeer nogal veel vragen binnenkomen en dat de medewerkers die niet allemaal kunnen verwerken.

Ik weet dat er in Vlaanderen nogal wat afgeflitst wordt. Ik weet ook dat heel veel gemeentelijke overheden ongeveer iedere maand een soort balans opmaken van het aantal geflitste en geverbaliseerde voertuigen.

Mijnheer de minister, beschikt u over cijfers per categorie voertuig?

données techniques requises. Les importateurs de véhicules recevront une note détaillant cette procédure et nous enverrons également des instructions aux centres de contrôle. Dans le cadre de la réforme des centres de contrôle, nous comptons déléguer à ces derniers davantage de tâches.

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

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

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

Bestaat er dus een indeling van het aantal geflitste en geverbaliseerde voertuigen naargelang het karakter van het voertuig?

05.02 Minister **Renaat Landuyt:** Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, collega, ik zal u geven wat ik heb.

Wat uw vraag betreft over de categorieën van voertuigen, heb ik de gegevens bij mij van de federale wegpolitie. Het gaat dus over de vaststellingen op de autowegen en gelijkgestelde wegen. Ik hoop vrijstelling te krijgen van het voorlezen van die gegevens. De gedetailleerde gegevens bieden een indeling van de voertuigen volgens aard. Bijvoorbeeld, de 4x4 staat er apart op. Ik overhandig u die gegevens en ik veronderstel dat ze in het verslag opgenomen kunnen worden.

De cijfers waarover ik vandaag beschik, zijn die van de federale politie over het jaar 2004. Die gegevens zijn gespreid volgens politiezone.

De geglobaliseerde gegevens voor de 196 lokale of zonale politieafdelingen bestaan vandaag niet. Ik kan ze dus ook niet geven.

De wegpolitie van de federale politie flitst zowel met behulp van bemande radars als met een beperkt aantal onbemande camera's waarvan zij het operationeel beheer nog verzekeren. Daarmee werden respectievelijk – dat zijn de grote getallen – 280.803 en 33.329 voertuigen in snelheidsovertreding geflitst. Anders uitgedrukt: met bemande radars zijn er 280.803 voertuigen geflitst in 2004, en met onbemande camera's 33.329 voertuigen.

De details van de type wagens heb ik in twee afzonderlijke lijsten, zowel wat de bemande als de onbemande camera's betreft. Zo bevindt er zich onder die 280.803 voertuigen bijvoorbeeld één landbouwmachine.

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

05.03 **(…):** Hoe kan dat?

05.04 Minister **Renaat Landuyt:** Dat staat er niet bij.

05.05 **Miguel Chevalier** (VLD): Mijnheer de voorzitter, uit de cijfers die de minister geeft, leid ik af dat de lokale en de landelijke politie zeer naarstig werk levert.

Mijnheer de minister, staat er in uw overzicht ook een cijfer over bijvoorbeeld de tweewielers?

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

05.06 Minister **Renaat Landuyt:** De motorfiets staat er inderdaad tussen. Onder die 280.803 voertuigen, geflitst met bemande camera's, staat er onderaan 1 landbouwmachine vermeld. Bovenaan ziet u dat zelfs een zweefvliegtuigaanhangwagen een overtreding heeft begaan.

Zo begingen 18 lijkwagens een overtreding. Het grootste gedeelte van de 280.803 zijn echter gewone personenwagens: 196.363. Dan zijn er de auto's met dubbel gebruik: 55.291. De lichte vracht, dat is deels de 4x4, maar officieel de camionette: 15.781. Vervolgens komen we snel bij de kleinere getallen. Zo zijn er de motorfietsen: 2.634. Het gaat dan om autowegen en gelijkgestelde wegen.

05.06 **Renaat Landuyt**, ministre: En effet, mais la grosse majorité des infractions est commise par des voitures ordinaires.

Bij onbemande camera's vinden we dezelfde verhoudingen. Voor gewone voertuigen: 21.373 op 33.329. De auto's met dubbel gebruik: 5.500. Lichte vracht: 2.400. Dan volgt de rest, inclusief motorfietsen: 206.

Uit die cijfers kan men dus niet afleiden dat bijvoorbeeld de motorfietsen de grootste snelheidsovertreders zijn, integendeel.

De **voorzitter**: Ik wil de aandacht vestigen op het feit dat we dat niet in het verslag kunnen opnemen. Bij vragen en interpellaties wordt enkel genoteerd wat uitgesproken wordt. U kunt het echter aan de heer Chevalier overhandigen. Wat we wel kunnen doen – en ik denk dat daar wel interesse voor is – is het doorsturen naar de leden van de commissie. We kunnen het echter niet bij het verslag voegen.

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

05.07 **Miguel Chevalier** (VLD): Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik wil hem echter wel vragen het volgende op te volgen. Men heeft me verteld dat het in Frankrijk technisch quasi onmogelijk is om moto's te flitsen. Vandaar dat er in Frankrijk slechts weinig moto's terug te vinden zijn in de statistieken.

Bovendien lijkt het cijfer 2.634 me vrij gering. Tenzij u me er van kan overtuigen dat iedereen die met een motor rijdt de campagne begrepen heeft en daadwerkelijk defensief rijdt. Zelf doe ik dat wel, maar ik zie steeds verschillende moto's voorbijflitsen die blijkbaar aan de controles ontsnappen.

Ik wil ook de aandacht vestigen op het volgende. Vandaag stond in een artikel in De Standaard dat er, ondanks de controles en de inspanningen van de overheid, een stijging is van het aantal ongevallen met de motorfiets. De stijging van het aantal motorvoertuigen en het aantal gereden kilometer werd daarbij in rekening gebracht. Zowel inzake de cijfers van flitsen en verbaliseren, als inzake campagnes, zullen we dus een tandje moeten bijsteken.

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

05.08 Minister **Renaat Landuyt:** Mijnheer de voorzitter, er bestaan gedetailleerde cijfers over het motorgebruik en het aantal ongevallen naar aanleiding van de motorcampagne die wij nu voeren in brochures van de BIVV. Wij stellen vast dat er een stijging is van het aantal motorgebruikers. Meer dan 330.000 eind vorig jaar. Het aantal ongevallen stijgt alleen in die categorie, maar gelukkig iets minder dan het aantal gebruikers stijgt. Er is wel duidelijk nood aan maatregelen.

Een andere vaststelling is dat in minstens 50%, of is het nu 80%, van de ongevallen het niet de schuld van de motorrijder is. Dat is een probleem van zichtbaarheid en voorspelbaarheid van de motor. Daarom voeren wij dus campagne om elkaar in het zicht te houden.

U mag uit de eerste brutocijfers niet afleiden dat er een probleem zou zijn met het motorrijgedrag. Er is wel een probleem omdat er steeds meer motorrijders zijn omdat dit een andere manier van reageren vereist.

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

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

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

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

06.01 **Claude Marinower** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, vorige week vond eens te meer een ongeval plaats waarbij vrachtwagens waren betrokken. Daarbij ontstond een – ik weet niet hoe vaak men die superlatieven al heeft gebruikt – zeer reusachtige, enorme, onmetelijke file van tientallen kilometers. Mensen waren urenlang geblokkeerd op de autosnelweg.

Naar aanleiding van dat ongeval hebt u gezegd dat het algemeen belang op een bepaald ogenblik zwaarder weegt dan de vaststelling van een ongeval en dat maatregelen moesten worden genomen opdat monsterfiles zoals deze zich in de toekomst niet meer zouden kunnen voordoen. U stelde dat de weg niet langer dan twee uren versperd mocht zijn.

De haalbaarheid van het idee dat u opperde moet worden onderzocht. In het kader daarvan heb ik een aantal vragen.

Ten eerste, u stelde voor de experts die het ongeval moeten vaststellen, toe te voegen aan de politiediensten. De realiteit is dat dit momenteel niet het geval is, dat die experts absoluut noodzakelijk zijn omdat hun vaststellingen de latere betwistingen voor de rechtbank moeten helpen beslechten, dat de experts die tijd nodig hebben om een en ander te onderzoeken. Immers, als er geen degelijke expertisedaden worden verricht, zullen de problemen die voor de rechtbank rijzen bij de beslechting van aansprakelijkheden en schade later nog groter worden.

Ik verneem graag van u of u de plannen die u toen opperde verder in detail kunt toelichten? Hoe ziet u een en ander concreet gerealiseerd? Werd hieromtrent reeds een timing vastgelegd? Welke middelen moeten daarvoor worden uitgetrokken? Werd vóór uw uitspraken van 5 mei overleg gepleegd met alle betrokken partijen?

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

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

06.02 Minister **Renaat Landuyt:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer Marinower, ik wil inspelen op de actualiteit.

Vorige week vrijdag heeft de federale regering in de voormiddag – onder voorbehoud van het vertrouwen dat zij om 14.00 uur kreeg –, bij haar beslissing over de verkeerswet, een zevental opties genomen inzake verkeersveiligheid.

Een van de opties is dat we moeten werken aan de ongevalafhandeling. Er werden wat dat hoofdstuk betreft twee principiële beslissingen genomen.

Ten eerste, wij coördineren op federaal vlak al wat te maken heeft met slachtofferbejegening om te kunnen inspelen op de initiatieven van coördinatie die op gewestelijk niveau worden genomen.

Een tweede punt waartoe we hebben beslist, is de ongevalafhandeling stricto sensu. We zullen de coördinatie bekijken om te zien hoe we ervoor kunnen zorgen dat een en ander vlotter verloopt zodat het verkeer vlugger terug vlot kan verlopen. Dat betekent dat we een 'timetable' opstellen. Er werden daaromtrent reeds vergaderingen belegd met de verschillende betrokken

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

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

instanties.

We stellen een timetable op voor de ongevalafhandeling om te zien waar de elementen van tijdsverlies zich situeren opdat we ze kunnen vermijden. We kunnen bijvoorbeeld de manier waarop vaststellingen ter plaatse gebeuren, onderzoeken. Kan er worden gesleuteld aan wanneer en hoe ze gebeuren? Dat is een discussie die we moeten aangaan met de gerechtelijke wereld.

Ook over de wijze waarop dit moet gebeuren, moet dat samen met de gewestelijke overheden worden bekeken. Hoe kan het weghalen van voertuigen of personen effectief vlotter verlopen?

Op welke manier moet men de permanentie al dan niet organiseren?

Op al deze vlakken zijn wij met de verschillende instanties contacten aan het leggen. Wij hebben een planning van coördinatie dat wij nu met hen aan het uitwerken zijn.

Waar komt dan de stelling van de twee uur vandaan? Met het oog op het beëindigen van deze discussie hanteer ik een bepaald principe. Op een bepaald moment kantelt de belangensituatie van een privé-belang naar een algemeen belang. Nu wordt bijvoorbeeld nooit in vraag gesteld dat een discussie over aansprakelijkheid van een ongeval alles doet wijken. Dit staat los van de prioriteit van een menselijke afhandeling van de situatie. Daarover mag geen misverstand bestaan. Eerst alles voor het slachtoffer. Maar er is ook een ander punt van discussie. Nu wordt nooit in vraag gesteld dat een autoweg wordt geblokkeerd door de wijze waarop men de vaststellingen doet inzake aansprakelijkheid. De autoweg blokkeren is, als het over uren gaat, de economie blokkeren omwille van een discussie tussen verzekeringsmaatschappijen.

Wij moeten wellicht op een bepaald moment overstappen naar een wettelijke omschrijving van wanneer het algemeen belang prioriteit krijgt op het individueel belang van verzekeringsmaatschappijen die discussiëren over aansprakelijkheden inzake vergoedingen. Nu wordt dit niet in vraag gesteld. Dat was evident in de tijd dat er minder druk verkeer was. Uit de ervaring van de laatste jaren weten wij dat terwijl verzekeringsmaatschappijen aan het discussiëren zijn over grote sommen, veel bedrijven kleine en grote bedragen aan het verliezen zijn door het feit dat zij worden geblokkeerd in hun activiteiten.

Vandaar mijn principe dat twee uur misschien een grens kan zijn op dit vlak. Ik herhaal dat dit los staat van de eerste zorgen voor de mensen ter plaatse.

06.03 **Claude Marinower** (VLD): Mijnheer de minister, als inwoner van Antwerpen word ik regelmatig geconfronteerd met soortgelijke files op de ring. Daarom juich ik een dergelijk initiatief alleen maar toe. Ik vrees alleen dat dit wel eens heel wat voeten in de aarde zal hebben om daarover met de betrokkenen een overeenstemming te bereiken. Er zijn immers heel wat belanghebbenden die tot een overeenkomst moeten komen, in belangrijke mate ook in de gerechtelijke wereld. Dat zal niet evident zijn.

Ik ben het echter met u eens dat op een bepaald ogenblik het algemeen belang primeert op het individueel belang. Ik zal dit met

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

aandacht opvolgen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

De **voorzitter**: Dan komen wij nu aan het zoveelste hoofdstuk van de besprekingen in het spreidingsplan.

Collega's, deze namiddag is een discussie gepland over het spreidingsplan. De woordvoerster van CD&V in dit dossier, mevrouw Creyf, kan onmogelijk aanwezig zijn omdat ze op missie in het buitenland is. CD&V – dit zal wellicht herhaald worden door haar woordvoerder in de commissie – vraagt om deze discussie uit te stellen. Ik moet hierover de commissie raadplegen.

Collega's, ik ga u bekennen dat ik een ander voorstel heb.

Pour ma part, je ne peux que constater que des questions ont été déposées par des membres appartenant à peu près de toutes les formations politiques de cette Chambre. Si je laisse poser ces questions et que l'on entame ensuite un débat sur le même sujet, il me semble qu'il y aura double emploi.

Collega's, de commissie en de minister zullen beslissen.

Ik stel voor dat de geagendeerde vragen gesteld worden, mais que les groupes qui n'ont pas posé de question puissent se joindre à la discussion. Nous aurons ainsi un débat.

Pour l'instant, seules deux formations politiques ne se sont pas inscrites.

Mme Milquet avait déposé une question qui a été remplacée par une autre.

Si la commission accepte ma proposition, toutes les formations politiques pourront participer au débat. J'ai le sentiment que cela nous permettrait de gagner du temps.

Le CD&V propose quant à lui d'ajourner purement et simplement le débat.

Indien de commissieleden akkoord gaan, laat ik stemmen over mijn voorstel dat billijk en rechtvaardig is.

06.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Voorzitter, nog even kort toelichten. Het is op vraag van mevrouw Creyf dat er een gedachtewisseling in de commissie geagendeerd werd. Die is al enkele malen aan de agenda komen te staan en mevrouw Creyf was ook telkens aanwezig. Zij kan helaas vandaag niet hier zijn.

Ik zou er toch voor willen pleiten om de gedachtewisseling aan de agenda te houden maar dan een van de volgende weken, ook omdat de minister had beloofd dat hij tijdens die gedachtewisseling een aantal kaarten zou tonen via powerpoint of zo.

Ik denk dat het toch zinvol zou zijn om die gedachtewisseling te houden en om vandaag de vragen af te werken. Dat de mensen die

Le **président**: En principe, nous devrions maintenant avoir un débat sur le plan de dispersion, mais Mme Creyf, qui est tout de même l'interlocutrice CD&V par excellence dans ce dossier, est à l'étranger et demande un report de la discussion.

Er zijn echter nog anderen die hierover vragen wilden stellen.

Je m'en remets donc à l'avis de la commission.

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

geen vragen hebben ingediend daarbij kunnen aansluiten, daar heb ik geen enkel probleem mee. Ik zou er toch voor willen pleiten om de gedachtewisseling aan de agenda te houden.

aux auteurs de questions déjà inscrits.

06.05 Minister **Renaat Landuyt:** Ik denk dat er nog vele weken iets te zeggen zal vallen over het spreidingsplan. Ik heb daar geen probleem mee. Het blijft actueel.

De **voorzitter**: U hebt geen probleem met het uitstel?

06.06 Minister **Renaat Landuyt:** Neen, wat we al wilden bespreken onder dat hoofdstuk is al een stuk achterhaald. Ik heb er dus geen bezwaar tegen dat dit aan de agenda blijft staan.

06.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Je trouve que c'est une bonne proposition.

De **voorzitter**: Het zal sowieso aan de agenda blijven staan, daar twijfel ik niet aan. Dit gezegd zijnde…

Je vais consulter la commission au sujet de la proposition du CD&V.

Wie stemt voor het voorstel van de CD&V?

Etant donné que je n'ai pas de consensus, je vous propose l'autre solution que je défendais tout à l'heure. On passe aux questions mais on permet à toutes les formations politiques d'intervenir et ce, de façon à mener un débat. Y a-t-il des objections?

06.07 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de voorzitter, de CD&V-fractie is vertegenwoordigd en kan zich aansluiten indien zij dat wenst.

De **voorzitter**: Dat spreekt voor zich.

Le **président**: Mme Creyf n'a pas de soucis à se faire: le point ne sera pas immédiatement retiré de l'ordre du jour.

Het is evenwel correct dat mevrouw Creyf dit dossier opvolgt. Men mag mevrouw Creyf laten weten dat dit onderwerp vandaag zeker niet definitief zal afgehandeld zijn. Integendeel.

Si tout le monde est d'accord avec ma proposition, je commencerai avec les questions qui figurent déjà à l'ordre du jour et j'ajouterai ensuite les interventions des autres groupes politiques.

We beginnen met de vragen en elke fractie kan zich aansluiten.

07 Questions jointes de
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "les suites de la suspension du plan de dispersion des vols par le Conseil d'Etat" (n° 6921)
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "la suspension des modifications au plan de dispersion" (n° 6927)
- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité sur "les modifications attendues au plan de dispersion des vols à Bruxelles-National" (n° 6928)
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt du Conseil d'Etat sur le plan de dispersion" (n° 6938)
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "le plan de dispersion des vols" (n° 6981)
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les aménagements apportés au plan de dispersion après l'arrêt du Conseil d'Etat et le traitement réservé aux plaintes" (n° 6982)
07 Samengevoegde vragen van
- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit over "de gevolgen van de schorsing van het spreidingsplan door de Raad van State" (nr. 6921)
- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "de schorsing van de wijzigingen van het spreidingsplan" (nr. 6927)
- mevrouw Joëlle Milquet aan de minister van Mobiliteit over "de mogelijke wijziging in het spreidingsplan voor de vluchten van en naar de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 6928)
- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "het arrest van de Raad van State over het spreidingsplan" (nr. 6938)

- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "het spreidingsplan voor het luchtverkeer" (nr. 6981)
- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe aanpassingen aan het spreidingsplan na het arrest van de Raad van State en de wijze waarop klachten behandeld worden" (nr. 6982)

07.01 **François-Xavier de Donnea** (MR): Monsieur le président, nous vivons en plein surréalisme! Un premier jugement de la cour d'appel de Bruxelles a condamné l'Etat à modifier le plan de dispersion des vols sous peine d'astreintes. Entre-temps, le ministre a pris certaines dispositions pour ce faire. Patatras! Le 11 mai dernier, le Conseil d'Etat suspend la décision du ministre. Le lendemain, le 12 mai, un certain ministre Landuyt déclare "qu'avant samedi, de nouvelles adaptations devront être apportées au plan de dispersion pour l'aéroport de Zaventem sinon l'Etat risque de devoir payer des astreintes". C'est le contenu d'une dépêche Belga du 12 mai qui cite un certain ministre Landuyt!

Il faut ajouter que, dans son arrêt, le Conseil d'Etat reprend des thèses que je défends - et que des collègues défendent - ici depuis de nombreux mois, à savoir qu'il est dangereux de faire décoller ou atterrir des avions sur la piste 02 lorsque, lors d'un décollage ou d'un atterrissage, le vent de queue est supérieur à 0 nœud. Nous ne faisons que répéter le danger que constitue le fait d'utiliser cette piste 02 lorsque le vent dépasse 0 nœud. Des pilotes l'ont confirmé devant notre commission à l'époque de l'honorable prédécesseur de M. Landuyt, à savoir M. Anciaux.

Le Conseil d'Etat dit aussi ce que je dis depuis longtemps, à savoir que pour respecter l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles, l'Etat belge pouvait simplement revenir à la situation antérieure au plan de dispersion, d'autant que d'autres scénarios proposés et permettant d'aboutir à une dispersion équitable des nuisances sonores n'ont pas été examinés avec l'objectivité et le sérieux requis. Ce n'est pas moi qui le dis, c'est le Conseil d'Etat! Le Conseil d'Etat dit la même chose que ce que je dis depuis deux ans! Je m'en réjouis.

J'en reviens au ministre Landuyt. Un certain ministre Landuyt déclare, le 12 mai, qu'avant le samedi qui suit, il faudra procéder à des adaptations. Or, le lendemain, sans doute un autre ministre Landuyt - je ne savais pas qu'il y en avait deux ou que le ministre souffrait d'un dédoublement de la personnalité -, un autre ministre orthographié avec un "d" c'est-à-dire "Landuyd", décide d'envoyer à l'administration de l'aéronautique et à Belgocontrol le "notam" A536/2005 qui confirme purement et simplement la décision suspendue par le Conseil d'Etat. Ce ministre Landuyd la reprend sans motivation et sans tenir compte des remarques de la plus haute juridiction administrative du pays.

Monsieur le ministre, je ne serai pas long; le débat est lancé.

Tout d'abord, pourquoi avez-vous changé d'avis entre le 12 et le 13 mai? Pourquoi déclarez-vous, le 12 mai, que vous devez adopter des adaptations au plan de dispersion sous peine d'astreinte et que, le 13 mai, vous envoyez aux autorités concernées un "notam" reprenant ce qui existait et ce, sans aucune explication. On aurait encore pu comprendre que vous eussiez envoyé un "notam" identique au précédent mais en le justifiant mieux; le Conseil d'Etat n'avait peut-être pas compris vos motivations. Il n'en est rien; c'est, expressis

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

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

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

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

verbis, le même texte et cela, sans aucune explication, sans motivation complémentaire qui aurait peut-être pu persuader le Conseil d'Etat.

Ensuite, ne croyez-vous pas, monsieur le ministre, qu'il serait finalement plus simple de faire ce que je dis depuis deux ans et ce que le Conseil d'Etat a dit le 11 mai, à savoir, en revenir tout simplement à la situation d'avant 1999? Pourquoi ne voulez-vous pas suivre la voie de la sagesse?

Je vous remercie de votre attention.

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

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

07.02 **David Lavaux** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, ce 11 mai, le Conseil d'Etat a suspendu les modifications apportées par le gouvernement au plan de dispersion initial en vue de répondre aux exigences de la l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 17 mars dernier. Le Conseil d'Etat vous impose de ne plus utiliser la piste 20 pour les décollages chaque samedi pour des raisons de sécurité.

Le Conseil d'Etat précise que la piste 02/20 est plus dangereuse que les autres pistes et qu'elle doit dès lors rester une piste de secours. En outre, il indique que son utilisation conjointe avec la piste 25 au décollage entame inutilement les marges de sécurité. Tant l'arrêt de la cour d'appel que la décision en suspension du Conseil d'Etat vous font grief de ne pas avoir tenu compte des spécificités de la piste 02/20 et d'avoir négligé l'obligation élémentaire de motivation de tout acte administratif, les principes de prudence, de prévoyance et de proportionnalité de votre décision.

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

07.02 **David Lavaux** (cdH): Op 11 mei schorste de Raad van State het gewijzigde spreidingsplan dat de regering opgesteld had om aan de eisen in het arrest van het hof van beroep van Brussel van 17 maart jongstleden te voldoen. Van de Raad van State mag u baan 20 om veiligheidsredenen niet langer als startbaan gebruiken op zaterdag.

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

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

07.03 **Marie Nagy** (ECOLO): Monsieur le ministre, le 19 avril dernier, après avoir pris connaissance des modifications apportées par le

07.03 **Marie Nagy** (ECOLO): Het gerecht onderstreept dat de

gouvernement fédéral au plan Anciaux, ECOLO avait publiquement affirmé que le gouvernement se moquait du monde et il dressait la liste des incompatibilités évidentes entre l'épure gouvernementale et ce qu'impose la bonne gouvernance. Près d'un mois plus tard, c'est au tour de la Justice de confirmer cette analyse en soulignant le mépris à l'égard des populations concernées et des règles de sécurité les plus élémentaires dont témoigne le fédéral. Saisi d'un recours en extrême urgence, le Conseil d'État, par son arrêt du mercredi 11 mai 2005, suspend avec effet immédiat l'exécution de la décision du Conseil des ministres du gouvernement fédéral du 18 avril de modifier le système d'utilisation préférentiel des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National et les instructions consécutives données par vous le 20 avril 2005.

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

Alors qu'en mai 2003, socialistes et libéraux prétendaient que 24 heures suffiraient à régler ce dossier, sa gestion désastreuse depuis deux ans donne à nouveau raison à la pugnacité des riverains qui subissent jour après jour le manque de rigueur et les atermoiements d'un gouvernement fédéral incapable de gérer cette question dans le sens de l'intérêt général. Et je ne vous rappelle pas l'épisode malheureux du mail dans lequel sont définies des zones "F" qui devraient subir plus de nuisances que les autres. Il ne s'agit pas d'opposer les riverains entre eux mais de défendre la santé et la sécurité de chacun, quelle que soit son appartenance linguistique.

Aussi, monsieur le ministre, je voudrais savoir quelles propositions vous allez faire à présent pour vous conformer aux décisions de justice et à la décision du Conseil d'État en modifiant votre plan.

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

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

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

Welke voorstellen zal u doen, mijnheer de minister, om, via een

wijziging van uw plan, aan de beslissingen van het gerecht en van de Raad van State tegemoet te komen?

Le **président**: Je tiens à souligner que jusqu'à présent, tout le monde s'est tenu au temps imparti. J'insiste auprès des autres orateurs pour qu'ils suivent ce très bon exemple.

07.04 **Olivier Maingain** (MR): Monsieur le président, je me soumets à la règle commune, ayant moi-même eu l'honneur de présider un jour une commission et ayant également fait respecter le Règlement.

Monsieur le ministre, quand donc va-t-on respecter l'Etat de droit dans ce dossier? Cela devient vraiment préoccupant, voire insultant pour les riverains qui accumulent décisions de justice sur décisions de justice favorables à leurs intérêts et à leurs thèses reconnues fondées et qui se heurtent finalement à une forme d'indifférence qui devient éminemment coupable.

Mes collègues ont fait état des différents arguments donnés par le Conseil d'Etat dans son arrêt du 11 mai dernier. Une nouvelle fois, le Conseil d'Etat - ce n'est pas la première fois comme d'autres juridictions d'ailleurs - insiste sur l'aspect sécurité. Je parlerai des autres aspects par la suite.

En ce qui concerne l'aspect sécurité, je prends appui sur une étude connue de vos services, la fameuse étude du 11 mai 2004 d'un bureau d'étude indépendant IIC qui avait été établie pour le compte de BIAC et qui dit, en effet, que la piste 02/20 doit être subsidiée pour des raisons de sécurité. Ceci a été rappelé à plusieurs reprises. Aujourd'hui, le Conseil d'Etat insiste à nouveau sur cet aspect de la sécurité quant à l'utilisation d'une piste qui – je cite - "ne peut être utilisée que lorsque les autres pistes sont également disponibles", parce qu'il y a une crainte de réduire les marges de sécurité.

Vous persévérez ainsi dans un dispositif d'utilisation des pistes qui engage votre responsabilité personnelle, s'il devait y avoir un accident grave. Après autant d'avertissements par des juridictions indépendantes, persister dans l'erreur devient une faute lourde. On ne peut dire autre chose. C'est vraiment de l'entêtement coupable.

L'argumentation du Conseil d'Etat démontre qu'il n'y a pas un effet de dispersion, de répartition équitable et qu'il y a une volonté délibérée de maintenir une concentration sur ce qu'un de vos collaborateurs, croyant découvrir les lettres de l'alphabet comme s'il était en troisième maternelle, a voulu qualifier de "zone F". J'ai bien entendu dire que c'était la sixième lettre de l'alphabet, on apprend ainsi à compter, même au sein du ministère de la Mobilité! Fondamentalement, on sait bien pourquoi on veut concentrer les décollages ou atterrissages sur la zone de la périphérie est de Bruxelles.

J'avais déjà tenu des propos virulents à l'égard de votre prédécesseur. J'avais cru comprendre que vous étiez un homme plus ouvert à la recherche d'une solution véritablement respectueuse des droits de chacun à un environnement sain, à la santé et à la sécurité. Après deux décisions aussi sévères de deux juridictions d'un haut niveau de compétence - la cour d'appel de Bruxelles, d'un côté, la section administrative du Conseil d'Etat, de l'autre -, il est vraiment

07.04 **Olivier Maingain** (MR): De rechtsstaat wordt in dit dossier met voeten getreden. Dat baart de omwonenden, die door het gerecht keer op keer in het gelijk worden gesteld maar als puntje bij paaltje komt telkens weer op een vorm van schuldige onverschilligheid stuiten, grote zorgen.

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

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

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

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

temps de vous ressaisir, monsieur le ministre, et d'enfin proposer une décision réellement apaisante. J'admire tous ceux qui, aujourd'hui, proposent de revenir à l'époque antérieure à l'ère Durant.

En effet, lorsque j'entends que le gouvernement bruxellois propose de faire ainsi, je l'encourage, car, selon moi, c'est une bonne chose de revenir à l'époque antérieure à celle de Mme Durant, qui aurait mieux fait de ne jamais s'engager dans un processus qui s'est révélé désastreux. Il n'en demeure pas moins qu'il est temps de donner le signe de l'apaisement dans ce dossier. Vous ne disposez plus d'amples marges de manœuvre, monsieur le ministre. Si vous voulez garder notre confiance, il est temps de donner les signes du respect de l'Etat de droit.

07.05 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is een onophoudelijke lijdensweg aan het worden. Recent heeft de Raad van State inderdaad opnieuw een schorsing uitgesproken in verband met het aangepaste plan. Het is een vaudeville geworden waar niemand nog wijs uit geraakt.

Blijkbaar hebt u het aangepaste spreidingsplan van april onvoldoende gemotiveerd, waarvan dankbaar gebruik werd gemaakt om de baan 20 uit het spreidingsplan te lichten en andere groepen onvermijdelijk opnieuw weer zwaarder te belasten. Blijkbaar zijn er bepaalde omwonenden die bevoorrecht mogen worden en anderen niet.

De heer Maingain is er zonet nog maar eens in geslaagd om de waarheid op zijn kop te zetten, alsof de concentratie zich louter aan de oostzijde zou bevinden en nergens anders. Mijnheer Maingain, dat is helemaal niet het geval.

Mijnheer de minister, mijn vragen zijn de volgende.

Kunt u het arrest aan de leden van de Kamer bezorgen?

Hoe reageert u op het arrest?

Wat zijn de gevolgen voor het spreidingsplan?

Vanaf wanneer gaat de nieuwe regeling of vanaf wanneer zullen de nieuwe aanpassingen van kracht zijn? Of zijn ze al in werking getreden? U zou al vóór vorig weekend een aantal zaken wijzigen, maar het is niet helemaal duidelijk of dat al dan niet gebeurd is.

Kunt u per zone, zoals op 9 mei al beloofd is toen wij uitvoeriger vragen hebben gesteld, aangeven wat het nieuwe spreidingsplan en het nieuwste spreidingsplan voor gevolg zal hebben inzake lawaaihinder, zowel in de week als in het weekend, ’s avonds en ’s nachts?

Op de speciale website die door uw voorganger in het leven was geroepen, zijn er blijkbaar, zo heb ik moeten vaststellen, sinds 2004 geen aanpassingen meer gebeurd. Is het de bedoeling dat die website bevroren wordt, verdwijnt, niet meer wordt aangepast? Het was wel een nuttig instrument, maar in 2005 is die site niet meer aangepast, tenzij ik mij vergis. Op het eerste gezicht lijkt die site gewoon bevroren.

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

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

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

In verband met de behandeling van klachten heb ik u eveneens een aantal vragen bezorgd.

Op welke wijze worden de klachten gecatalogeerd? Gebeurt dat op naam, op regio?

Is er een hiërarchie in gewicht? Bijvoorbeeld, sommige klachten komen automatisch terug, met steeds dezelfde inhoud. Er zijn ook kettingklachten, waarbij een hele hoop mensen dezelfde klacht indienen. Er zijn ook individuele, inhoudelijke klachten. Wordt aan zulke klachten een ander gewicht gegeven?

Kunnen de klachten en de antwoorden op een of andere wijze worden ingekeken? Bestaat er terzake enige transparantie?

Wie controleert het functioneren van de ombudsdienst en van de klachtafhandeling? Wie kan daarover controle uitoefenen?

De **voorzitter**: Ik kom nu toe aan de leden die geen vraag hebben ingediend. Conform de traditie, zal ik proberen te alterneren tussen oppositie en meerderheid, evenals tussen de taalgroepen. Eerst zal ik het woord geven aan de heer Van Biesen.

Mijnheer Van Biesen, volgt u het voorbeeld van alle voorgaande sprekers.

07.06 **Luk Van Biesen** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik meende vandaag toch even het woord te moeten voeren. Ik doe dat als inwoner van de faciliteitengemeente Kraainem, als iemand die nu al 44 jaar onder een landingsbaan gewoond heeft.

Wij hebben in dit dossier tot op heden zeer veel tolerantie getoond wat lawaai en nachtlawaai betreft. Wij zijn steeds bereid geweest de vele lasten die de luchthaven met zich meebrengt voor onze rand te aanvaarden zonder veel gemor.

U zei vorige week trouwens zelf nog op de televisie dat u in deze regio weinig dissonante geluiden van Vlamingen hoort en meer van Franstaligen. Ik wens u nog even te zeggen dat wanneer vliegtuigen over Sterrebeek, Zaventem, Tervuren, Kraainem, Wezembeek-Oppem, Huldenberg enzovoort vliegen, zij eigenlijk ook over Vlaanderen vliegen. Niet alleen de Noordrand is Vlaanderen, de Oostrand is dat ook.

Mijnheer de voorzitter, ik wil een aantal bedenkingen maken en oplossingen voorstellen in deze gedachtewisseling en niet zoals de voorgaande spreker een aantal vragen stellen. Zone 3, waar de vliegtuigen vliegen over Sterrebeek, Tervuren, Kraainem, Wezembeek-Oppem en Huldenberg, is de enige zone die door vier banen wordt overvlogen: 25R, 25L, 20 en 02.

Laten we dit even opsplitsen. Alle vertrekken via baan 25R met bocht naar links overvliegen zone 3. Dat komt neer op ongeveer 50% van de vertrekken van baan 25R. In het Brunorr-rapport van september 2003 waarop het hele spreidingsplan is gebaseerd, leest men echter dat deze zone vrij is van alle luchtverkeer door de week. Hiermee wordt bedoeld dat wij geen enkele hinder zouden ondervinden van de vertrekken vanaf 25R. Dat is uiteraard helemaal fout. In Brunorr ging men ervan uit dat zones slechts hinder ondervinden wanneer zij in het rechtstreekse verlengde liggen van

07.06 **Luk Van Biesen** (VLD): J'habite depuis 44 ans à proximité immédiate d'une piste d'atterrissage et j'ai toujours fait preuve d'une grande tolérance dans ce domaine. Un aéroport provoque inévitablement certaines nuisances. Le ministre a d'ailleurs indiqué la semaine dernière que les plaintes émanaient surtout de francophones. Or, la périphérie nord et est sont flamandes.

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

Des mesures de bruit révèlent une nette différence entre les décollages sur la piste 25R selon que les avions virent vers la périphérie nord ou vers la périphérie est. Les premiers se

een baan. Voor zone 3 betekent dit dus uitsluitend baan 20. Als men van deze totaal misleidende logica uitgaat, zou dit betekenen dat gemeenten zoals Grimbergen en Meise steeds vrij zijn van alle hinder aangezien zij in het rechtstreekse verlengde van geen enkele baan liggen. Nochtans neemt men voor Grimbergen en Meise wel de vertrekken van 25R in beschouwing. Waarom doet men dat dan niet voor zone 3?

De resultaten van de geluidsmeter van Aminal die in Wezembeek-Oppem staat, spreken boekdelen. De meerderheid van de vertrekken van 25R met bocht naar links worden door de geluidsmeter opgemeten en geven gemiddeld tussen de 65 en 75 dB aan. Er is een enorm verschil tussen de vertrekken van 25R met bocht naar rechts, naar de Noordrand, en met bocht naar links, naar de Oostrand. De vertrekken met bocht naar rechts richting Noordrand zijn tijdens de week opgesplitst over vier trajecten en in het weekend over drie trajecten, telkens in de richting van de eindbakens.

De vertrekken van de 25R met bocht naar links vliegen daarentegen geconcentreerd op één enkel traject tot de baken van Huldenberg. Een oplossing hiervoor kan zijn de vertrekken van baan 25R eveneens rechtstreeks naar de eindbakens te laten vliegen zonder omweg via HUL. Dat zou neerkomen op drie trajecten in plaats van de huidige geconcentreerde trajecten tot HUL.

Een andere oplossing zou erin kunnen bestaan de vliegtuigen te laten afdraaien op verschillende hoogtes in functie van de bestemming. Momenteel draaien alle vliegtuigen die van 25R vertrekken met bocht naar links af op 1.700 voet. Tot in juni 2003 draaiden ze af op 2.000 voet waardoor Wezenbeek-Oppem, Kraainem en Sterrebeek iets meer gespaard bleven van de hinder van 25R.

Het is uitermate belangrijk dat voor de eventueel toekomstige wijzigingen aan het spreidingsplan de hinder van de vertrekken 25R met bocht naar links voor de zone 3 mee worden berekend in de totale last.

Aminal is zeker bereid de hinder van baan 25R voor zone 3 te bevestigen.

De tweede problematiek gaat over de vertrekken via baan 25L. Baan 25L wordt gebruikt voor vertrekken op zaterdagavond van 23 uur tot zondagochtend 6 uur. Het gaat hier echter slechts om heel weinig vluchten. Niettemin belanden ook deze vluchten boven zone 3.

Het derde probleem zijn de vertrekken via baan 20. Zoals iedereen weet, is baan 20 korter en bovendien licht hellend. Baan 20 is nooit gebruikt geweest als een volwaardige baan. De inwoners hebben zich bijgevolg gevestigd in functie van dat historische baangebruik, waarbij baan 20 overdag heel zelden en enkel voor bepaalde types van vliegtuigen tijdens de nacht werd gebruikt. Baan 20 is niet geschikt voor de zwaardere toestellen. Wanneer dergelijke toestellen opstijgen van baan 20, ligt de helft van Sterrebeek en Wezembeek-Oppem onder zijn salontafel.

Het AAC-rapport, besteld door BIAC, stelt duidelijk dat bij gebruik van baan 20 de veiligheidsmarges onnodig worden aangetast. Baan 20, net zoals baan 02, mag volgens AAC onder geen enkel beding

répartissent entre quatre trajectoires pendant la semaine et trois le week-end, tandis que les seconds suivent toujours la même trajectoire. Une solution consisterait à ne pas dévier tous ces vols par Huldenberg ou à les faire virer à une altitude plus élevée.

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

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

Un autre problème réside dans le nombre accru d'atterrissages sur la piste 02. Par le passé, des atterrissages étaient effectués trente jours par an sur cette piste, alors qu'aujourd'hui, les atterrissages sur la piste 02 sont

worden gebruikt in een spreidingsplan. Baan 20 zou enkel en alleen voor lichtere toestellen mogen worden gebruikt. Een geoptimaliseerde route met een bocht naar links op 700 voet is de enige oplossing voor de inwoners van Sterrebeek, Wezembeek-Oppem en Tervuren. De vliegtuigen zouden daarbij de snelweg E40 naar Leuven volgen en daarbij onbebouwde gebieden overvliegen tot Huldenberg.

Deze oplossing zou een ware opluchting zijn voor de vele betrokkenen. Het probleem is echter een gebrek aan politieke wil, enerzijds, en, anderzijds, de houding van verantwoordelijken bij Belgocontrol, die zich steeds aanpassen aan de kleur en de wensen van de minister in kwestie en bijgevolg verklaren dat deze geoptimaliseerde route technisch niet haalbaar is, ondanks het feit dat zij in oktober 2002 door Belgocontrol werd gepubliceerd in de AIP. Belgocontrol publiceerde dus routes die nu plots, sinds Anciaux en Landuyt, technisch niet meer haalbaar zijn. Dat is toch “very strange”, in het Nederlands uitgedrukt.

Dramatisch zijn de periodes waarop baan 20 wordt gebruikt: alle rustperiodes, vijf nachten op zeven, elke zaterdag van 2 uur tot 23 uur en elke zondag van 6 tot 17 uur. Daardoor zullen Zaventem, Sterrebeek, Kraainem, Wezembeek-Oppem en Tervuren alle vertrekkende vluchten over zich krijgen tijdens het weekend. Zij zullen bijgevolg onleefbaar worden.

Deze aanpassing is geen billijke spreiding, maar zal leiden tot een echte concentratie van de vluchten tijdens het weekend.

Het vierde probleem zijn de landingen via baan 02. Baan 02 werd sinds de oprichting van de luchthaven enkel en alleen gebruikt bij sterke noord- en noordoostenwind, wat neerkwam op 30 tot 40 dagen per jaar. Ik kan u dat verklaren. Ik heb u immers daarstraks gezegd dat ik onder deze landingsbaan ben geboren en dus nooit in mijn leven opstijgende vliegtuigen boven mijn hoofd heb gezien, wel altijd dalende vliegtuigen.

Het verschil was dat de neus aan de ene kant stond bij het opstijgen en aan de andere kant bij het dalen. Men kan het verschil dus perfect afmeten.

Baan 02 is uniek op Zaventem. Het is de enige baan waar 100% van de landingen vanaf 12 kilometer van de luchthaven geconcentreerd worden op één enkel traject, waarbij zeer dicht bevolkte gemeenten en wijken op 200 meter hoogte worden overvlogen.

Een tweede onmenselijk aspect van de landingen op baan 02 is de frequentie. Daar alle landingen op één traject worden geconcentreerd komt dat overeen met 250 landingen tijdens een weekenddag en 350 landingen op een weekdag. Niemand kan daarmee blijven leven.

Wat de geluidspieken betreft, volstaat het naar de resultaten van de geluidsmeter te kijken: tussen 80 en 90 decibel.

Wat de inwoners niet kunnen begrijpen, is dat men bij landingen via de historische landingbanen, 25L en 25R, voor het overgrote merendeel velden overvliegt, terwijl men bij landingen via baan 02 huizen overvliegt.

au nombre de 250 les jours de week-end et de 350 les jours de semaine. Des communes à forte densité de population sont ainsi survolées à deux cents mètres d’altitude, ce qui entraîne une production de bruit comprise entre 80 et 90 décibels. Les appareils qui empruntent les anciennes pistes d’atterrissage 25L et 25R survolent aujourd’hui en grande partie la campagne.

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

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

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

Iedereen vraagt zich af waarom men absoluut dicht bevolkte gebieden wil treffen met de landingen via baan 02, terwijl in het plan voor ruimtelijke ordening grote delen onder 25L en 25R onbebouwbaar zijn verklaard. Noch in Steenokkerzeel, noch in Kortenberg, noch in Erps-Kwerps heeft men ooit geklaagd over de landingen omdat de vliegtuigen daar sinds 60 jaar landen. Wat voor deze mensen echter onaanvaardbaar is, zijn de vertrekken via de baan 07, waardoor zij sinds het spreidingsplan zeer zware hinder ondervinden. Deze mensen hadden nooit eerder vertrekken en vragen net zoals wij een terugkeer naar de situatie vóór het spreidingsplan en vóór de plannen tot concentratie, dus voor een terugkeer naar de situatie van 1999. De Oostrand vraagt het gebruik van de baan 02 te beperken tot sterke noord of noordoostenwind zoals wij dit reeds 60 jaar kennen. Het arrest van de rechtbank van eerste aanleg van 14 december 2004 en het arrest van het hof van beroep van 17 maart 2005 zijn op deze eis ingegaan.

Mijnheer de minister, ik heb tot slot nog twee bedenkingen. Iedereen weet dat baan 20 eigenlijk dezelfde baan is als baan 02 maar in omgekeerde richting. Het lijkt mij dan ook logisch dat de in het voormelde arrest van het hof van beroep ingeroepen veiligheidsredenen om het verbod om gebruik te maken van baan 02 te rechtvaardigen logischerwijze evenzeer zouden gelden voor het gebruik van baan 20. Voor mij is het dan ook onbegrijpelijk dat het aangepaste spreidingsplan in het intensief gebruik van baan 20 voorziet als alternatief voor het verbod om baan 02 te gebruiken.

Tot slot wil ik even teruggaan in de tijd. Voordat destijds door minister Durant werd gekozen voor het concentratiemodel met als uitgangspunt het concentreren van zoveel mogelijk vluchten over een beperkt bepaald gebied teneinde zo weinig mogelijk hinder te veroorzaken, was er van actiecomités geen sprake. De hinder haalde nooit de nationale media. Tegen de beslissing om alles te concentreren kwam er terecht protest van de gemeenten van de Noordrand. Het is pas nadien dat in bijna elke gemeente een actiecomité werd opgericht en dat bijna elke week een nieuwe procedure werd opgestart bij diverse rechtbanken.

Aangezien op grond hiervan moet worden vastgesteld dat het historisch baangebruik, dat wil zeggen het baangebruik vóór het concentratiemodel waarbij het baangebruik werd vastgesteld in functie van de weersomstandigheden en de veiligheid, blijkbaar een evenwichtigere spreiding was dan actueel het geval is. Ik durf daarom de vraag te stellen of de ideale oplossing niet zou zijn om eenvoudigweg terug te gaan naar de situatie van 1999. Wij hebben met andere woorden dus geen spreidingsplan nodig, maar een groepeerplan om alles opnieuw te groeperen.

07.07 **Karine Lalieux** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, cela vient d'être décrit par l'orateur précédent dans des détails sur lesquels je ne reviendrai pas. Mais nous commençons à avoir l'impression d'être dans un feuilleton au suspense de moins en moins excitant. Vous proposez un énième nouveau plan, le énième changement de piste au Conseil des ministres. Je vous rappelle, monsieur Maingain, que ces plans sont passés chaque fois au Conseil des ministres. Vous parliez de responsabilité personnelle mais je pense qu'il y a une responsabilité collective à partir du moment où cela passe au Conseil des ministres. Le Conseil des

07.07 **Karine Lalieux** (PS): Telkens wanneer de ministerraad een nieuw plan goedkeurt, trekt een van de bewonerscomités naar de rechtbank, die op haar beurt de toepassing ervan opschort of dreigt met dwangsommen. Dat spelletje is al aan de gang sinds het dossier tijdens de vorige zittingsperiode heropend werd. Als

ministres adopte un nouveau plan ou des nouvelles pistes, un nouveau décollage, un nouvel atterrissage, etc. Ce plan, on l'a répété, est contesté par un des comités de riverains. La justice le suspend ou la justice menace d'astreintes. On est dans ce carrousel depuis quelques mois, depuis que le dossier a été rouvert sous la précédente législature.

J'ai aussi l'impression qu'en tant que parlementaires, nous jouons toujours le même rôle. Nous demandons de concilier, d'un côté, le bien-être et la santé de la population et, de l'autre, le développement économique de cet aéroport mais aussi avec des marges de sécurité. Je vous le rappelle encore aujourd'hui. Nous vous le rappelons depuis des mois et des années.

Nous demandons aussi toujours d'objectiver les procédures de modification des routes. Ce n'est pas encore le cas, il n'y a pas d'objectivation des procédures - et j'y reviendrai tout à l'heure - de modification des routes. Et enfin, nous attendons toujours et encore ce cadastre du bruit qui devrait être reconnu, tant par la Région flamande que la Région de Bruxelles-Capitale et le fédéral. Ce cadastre n'est pas encore sur la table.

Monsieur le ministre je comprends aussi que vous devez répondre dans l'urgence aux arrêts des cours et tribunaux. C'est chaque fois en urgence. La situation dont vous avez hérité est assez surréaliste. La situation actuelle est aussi surréaliste: d'un côté, vous devez suivre à la lettre l'avis du Conseil d'Etat, de l'autre, vous devrez payer des astreintes puisqu'il y a un autre arrêt de la cour d'appel qui vous condamne. On est ainsi dans une situation de ping-pong judiciaire.

Monsieur le ministre, il faut rectifier le tir en commençant par réconcilier, dans ce dossier, le citoyen aux politiques. En effet, le citoyen en a aujourd'hui plus que ras le bol en fonction de sa personnalité et de ses propres desiderata par rapport à cet aéroport. Il faut rechercher une solution qui permette de respecter le bien-être et la santé des riverains et le développement économique de cet aéroport.

Une loi procédurale qui permettrait de clarifier la situation a déjà été pensée, à savoir une loi qui définirait les exigences qu'il faut absolument respecter pour modifier les plans de vols. Il ne s'agit pas d'une loi visant à museler les citoyens, c'est une loi à la concrétisation de laquelle participeraient les citoyens, les associations de citoyens, les experts, Belgocontrol et le Parlement étant donné qu'il faudra la voter. Cette loi procédurale, dont l'objectif est de réconcilier toutes les parties, respecterait des normes d'environnement, des normes de bruit, de sécurité, toute une série d'éléments importants.

Monsieur le ministre, où en est-on dans l'élaboration d'un tel type de loi pour essayer de se sortir de la partie de ping-pong actuelle? S'il y a une responsabilité du Conseil des ministres quant au plan de vol en cas d'accident, les juges jouent aussi sans filet aujourd'hui et sans réelle expertise en ce qui concerne les normes de sécurité et environnementales.

Par ailleurs, je crois que trois partis vous l'ont répété et je vais encore reprendre le même point. Avant la position de Mme Durant, un modus vivendi existait au sein de la population concernant le plan de vol. La

parlementariërs vragen wij steeds om een verzoening tussen het welzijn en de gezondheid van de bevolking enerzijds en de ontwikkeling van de luchthaven en bepaalde veiligheidsgrenzen anderzijds. Wij vragen ook om een objectivering van de wijzigingsprocedures van de vliegroutes. Daarnaast wachten wij nog steeds op het geluidskadaster.

Deze situatie tart elke verbeelding: als het advies van de Raad van State letterlijk wordt gevolgd, zal een dwangsom moeten worden betaald aangezien een ander arrest van het hof van beroep u veroordeelt.

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

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

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

Région bruxelloise a mis sur la table un plan de vol proposant un retour à la situation précédant celles de M. Anciaux et de Mme Durant. Travaillez-vous également sur le plan de vol proposé par la Région bruxelloise? Prenez-vous cet élément en considération pour élaborer peut-être une nouvelle proposition?

Monsieur le ministre, telles étaient mes deux questions.

07.08 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal de suggestie van mevrouw Vautmans volgen om de stem van CD&V in dit debat te laten horen, meer bepaald de stem van mevrouw Creyf. Ik zal dan ook haar vraag aan bod laten komen.

Mijnheer de minister, de vraag handelt over de uitspraak van de Raad van State waardoor belangrijke dwangsommen dreigen te moeten worden betaald, tot 25.000 euro per vlucht.

Kunt u meer toelichting geven, mijnheer de minister, bij de uitspraak van de Raad van State. Op de radio beklemtoonde u dat het een uitspraak was van de Franstalige kamer van de Raad van State. Hierdoor ontstond bij ons het gevoel dat u de mening bent toegedaan dat het een uitspraak is in het belang van één taalgemeenschap. Kunt u uw uitspraak verduidelijken?

Tweede vraag. Hoe werd aan de uitspraak van de Raad van State tegemoetgekomen, meer concreet welke wijzigingen werden of zullen worden doorgevoerd?

Ten derde, kunt u een overzicht geven van de wijzigingen aan het spreidingsplan sinds de invoering ervan?

Hamvraag is hoe u het probleem ten gronde zult oplossen. Een maand geleden hebt u aangekondigd een wetsontwerp op te stellen om het luchtruim boven Zaventem en de omliggende regio te ordenen, een soort ruimtelijke luchtordening. Hebt u dit reeds bestudeerd? Is zo'n plan haalbaar? Is men reeds begonnen met de opmaak ervan?

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

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

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

07.09 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je résumerai ma réponse en regroupant les questions, la question principale étant de savoir ce qu'il convient de faire maintenant. Le deuxième aspect des questions porte sur les explications à propos de l'avis rendu par le Conseil d'Etat. Par ailleurs, les questions de M. Laeremans sont un peu étrangères à l'objet de nos discussions.

Premièrement, quelle est la situation et pourquoi un certain ministre Landuyt dit-il, le 12 mai, "si" et pourquoi, le 13 mai, dit-il "mais là"? Il y a une explication. Tout d'abord, j'essaie, dans ce dossier, d'adopter une attitude neutre et d'être l'exécuteur de l'accord de gouvernement. Donc, si on me demande de suivre la voie de la sagesse, ce sera, pour moi, la voie du gouvernement. Je ne prends aucune décision sans avoir, au préalable, eu un contact avec mes collègues du gouvernement. Quant aux décisions relatives au contenu, j'ai toujours obtenu un accord et à l'avenir, je fonctionnerai et déciderai toujours conformément à ce qui a été décidé au sein du gouvernement.

Pourquoi ai-je dit, le 12 mai, qu'une décision s'imposait et pourquoi a-

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

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

In zijn arrest vraagt het hof van

t-on l'impression que, le 13 mai, je tiens un discours contraire? Nous avons dû faire face à un grand problème en relation avec la sécurité. En effet, il ne faut pas oublier que, de temps en temps, il n'est pas plus facile d'être juge que ministre, mais la vérité juridique est, de temps en temps, plus simple que la vérité réelle. Je m'explique.

Que s'est-il passé? L'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles nous a demandé de prendre une décision provisoire tout en nous demandant de prendre une décision définitive fondée. C'est ce que nous avons fait. Le gouvernement a pris une décision provisoire et a indiqué la manière dont il comptait travailler à l'avenir.

Deux mois plus tard, le Conseil d'Etat a rendu un avis suivant lequel la manière dont nous avons pris notre décision provisoire n'est pas conforme aux règles de ce dernier. Dans cet avis, il nous demandait – fait étrange – de motiver les instructions données à notre administration et aux instances. Il est étonnant que l'on demande au ministre compétent de motiver ses instructions à Belgocontrol. Cela ne s'était encore jamais vu. Je répète qu'il n'était encore jamais arrivé que l'on doive motiver des instructions données à une administration ou même à une instance comme Belgocontrol.

Un élément encore plus important doit être pris en compte: pour réorganiser l'utilisation des pistes d'une manière logique et assurer la sécurité, il faut plus que trois ou quatre jours. Pour ce faire, dix jours sont nécessaires.

Monsieur de Donnea, c'est pourquoi vous aviez l'impression d'entendre deux ministres! La première réaction du ministre a été de considérer qu'il faut toujours respecter les décisions des juridictions. Vivant dans un Etat de droit, monsieur Maingain, je veux respecter chaque décision juridictionnelle mais c'est la sécurité qui m'a bloqué sur ce point-là.

Le gouvernement a décidé que je devais prendre une décision formellement car, en réalité, un problème se posait. La décision de suspension du Conseil d'Etat était d'application immédiate mais elle était impossible à exécuter par les organismes tel que Belgocontrol et ce, pour des raisons de sécurité; il leur était impossible d'introduire des modifications d'une minute à l'autre.

C'est la raison pour laquelle j'ai pris, pour la première fois, une décision motivée à l'égard de Belgocontrol. On vit dans un Etat où le ministre doit motiver sa décision envers les instances qui doivent suivre ses instructions! Soit, je l'ai fait, provisoirement. Ce n'est que cette semaine que nous étudions la façon de manœuvrer en respectant à la fois l'arrêt de la cour d'appel et la décision du Conseil d'Etat puisque, je le répète, nous vivons dans un Etat de droit. Telle est la situation actuelle.

Je répète que je veux bien suivre la voie de la sagesse, mais la sagesse qui m'oblige aujourd'hui est la sagesse du gouvernement. Et je ne veux pas sortir de cette logique: je respecte les règles et mon acceptation d'agir en accord avec chaque collègue du gouvernement.

Donc ceux qui m'adressent des reproches ou qui essaient de me rendre responsable personnellement ne sont pas corrects. Je comprends les gens qui m'envoient des lettres, de plus en plus dures,

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

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

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

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

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

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

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

Het Parlement zou zich dringend bij wet moeten uitspreken over hoe te werk moet worden gegaan

mais je ne comprends pas les reproches d'un parlementaire à mon égard, s'il sait que je fonctionne dans une majorité qui, dans ce dossier, ne peut pas dire que le ministre compétent est déjà sorti de ce qui est convenu. Je veux le souligner.

Que convient-il de faire pour l'avenir?
C'est ce qu'a expliqué Mme Lalieux: les juridictions et le gouvernement travaillent dans le vide. Il est grand temps que le parlement, par le biais d'une loi, dise comment fonctionner pour parvenir à un équilibre entre tous les intérêts en jeu en la matière. Pour y arriver, nous avons besoin de procédures.

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

Voilà donc quelques exemples. Mais, selon les décisions des juridictions, il serait même nécessaire de souligner qu'une administration est objective et indépendante; il serait aussi nécessaire de décrire une nouvelle fois la signification, la compétence ou la responsabilité d'une instance telle que Belgocontrol. En effet, tout est remis en question d'après le texte de la dernière discussion.

C'est la seule chose que je peux dire pour l'instant car nous n'avons pas encore de solution concrète au sein du gouvernement.

Ik wil benadrukken dat de uitspraak van de Raad van State een uitspraak is van de Franse kamer van de Raad van State. Dat wil echter niet zeggen dat ik denk dat het vanwege de taal is en dat een uitspraak van de Nederlandstalige kamer zou verschillen. Het is best mogelijk dat de Nederlandstalige kamer dezelfde uitspraak zou doen.

Er is alleen één denkfout. De Oostrand als geheel bestaat niet. Een van de denkfouten in de tekst van de Raad van State is dat men denkt dat het dezelfde mensen zijn die nu de last hebben, dat het dezelfde mensen zijn die nu last hebben van het opstijgen als diegenen die last hadden van het dalen. Dat is niet waar. Het zijn duidelijk andere mensen. Het zijn andere gemeenten. Het dalen was immers in één rechte lijn en het opstijgen gebeurt in verschillende lijnen. Collega Van Biesen heeft dat geïllustreerd.

Je n'ai aucun élément objectif pour comprendre ce que veut dire une zone "F". Je ne vois aucune zone que je pourrais appeler zone francophone.

Dans l'Oostrand, il y a des francophones et des néerlandophones. Et il y a de plus en plus de néerlandophones qui commencent à rouspéter car ils avaient l'impression, à cause du fait que les francophones s'expriment mieux, qu'il n'y avait pas de néerlandophone dans la même zone. Je ne connais donc pas de zone "F" qui voudrait dire zone francophone.

om in dit dossier tot een billijke afweging van alle belangen te komen.

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

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

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

Ce n’est pas parce qu’il s’agit d’un arrêt d’une chambre francophone du Conseil d’Etat qu’un arrêt d’une chambre néerlandophone serait différent.

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

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

Zowel in de Noordrand als in de Oostrand zijn er Nederlandstaligen, Vlamingen, die daar reeds heel lang wonen en die daar wensen te blijven wonen, maar die ook beginnen te klagen.

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

Beaucoup de nuisances dues à la piste 02/20 dont on se plaint aujourd'hui sont des nuisances que l'on a toujours connues, même pendant la bonne la période d'avant Mme Durant. Même à ce moment-là, la piste 02/20 était déjà utilisée.

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

Voor de volledigheid zal ik ook antwoorden op de vragen van collega Laeremans. Ik heb nog altijd geen rapport van de ombudsdienst ontvangen die voor mij de naam rapport waardig is en die mij de juiste gegevens geeft in verband met regio en naam. Ik wacht nog altijd op een behoorlijk jaarverslag om er behoorlijke conclusies uit te kunnen trekken. Wat betreft de website is het inderdaad zo dat ik die nooit heb gebruikt. Ik ga ervan uit dat wij zouden moeten kunnen steunen op een anders-transparante ombudsdienst die ons een behoorlijk rapport zou kunnen geven zodat wij ook voor de mensen duidelijkheid kunnen geven omtrent het soort klachten of waar de klachten zich juist situeren.

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

Wat de vraag betreft hoe de controle op de ombudsdienst geschiedt, kan ik enkel verwijzen naar het koninklijk besluit van 15 maart 2002, duidelijk van voor mijn tijd, waarin staat dat de voorzitter van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit enkel een administratief toezicht op de werking van de ombudsdienst uitoefent. Ik denk dat wij inzake de ombudsdienst in de toekomstige wet een en ander ook moeten objectiveren en vastleggen.

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

07.10 **François-Xavier de Donnea** (MR): Monsieur le président, je ne fais pas de procès d'intention au ministre. Jusqu'à preuve du contraire, je suppose qu'il est de bonne foi. Mais cette preuve, je ne l'ai pas encore eue.

Tout d'abord, vous dites que l'on ne pouvait pas, le 12, changer la décision antérieure en ce qui concerne la dispersion des vols parce qu'il faut un délai de 10 jours. Je peux donc comprendre que, le 13, vous ne pouviez que confirmer. Mais cela veut dire que vous avez jusqu'au 20 à minuit pour venir avec une décision raisonnée qui permettrait de rencontrer les desiderata du Conseil d'Etat et de la cour d'appel. D'accord pour dire que le 13, vous étiez dans l'impossibilité technique de changer quoi que ce soit mais je suppose que le gouvernement va arriver le 20 au soir -mais c'est vous qui devez instruire le dossier - avec un nouveau plan de dispersion.

La deuxième chose que je voulais dire est qu'à ma connaissance – je ne suis pas juriste mais je pense que vous l'êtes -, tous les actes administratifs doivent être justifiés depuis quelques années. Cela n'était peut-être pas le cas du temps de vos études et certainement pas lorsque j'ai fait les miennes. Tous les actes administratifs doivent donc être justifiés, surtout lorsqu'ils ont un impact sur des tiers évidemment. Il est donc assez logique que le Conseil d'Etat se préoccupe de la motivation et que, même vis-à-vis de Belgocontrol,

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

Bovendien moeten bij mijn weten alle bestuurshandelingen sinds een aantal jaren worden gerechtvaardigd. Dan is het nogal logisch dat de Raad van State bezorgd is over de motivering, te meer daar de beslissing ook voor derden gevolgen heeft.

Ik wil gaarne aannemen dat u in overeenstemming met de beslissingen van de regering

parce que cela a un effet sur des tiers, vous devez motiver vos actes.

Trois. Je crois volontiers que vous agissez tout à fait conformément aux décisions du gouvernement. Mais comme ministre responsable du dossier, vous devez instruire les dossiers sur lesquels le gouvernement fonde sa décision. Vous avez fait une déclaration politiquement très importante, vous dites: "Moi, je ne suis que l'instrument du gouvernement". C'est tout à fait respectable et honorable, mais cela veut dire que la semaine prochaine, nous devrons interpeller le premier ministre pour savoir pourquoi le 20 au soir, sur base d'un dossier que vous aurez soumis, le gouvernement n'a pas pris la décision qui permet de se conformer à la décision du Conseil d'Etat.

Enfin, je le répète, monsieur le ministre, la seule voie de la sagesse est d'en revenir à la situation précédant la décision malheureuse de Mme Durant. Je ne comprends pas pourquoi le gouvernement ne fait pas cela. Je sais qu'il faut sauver la face à un certain M. Anciaux, qui a eu le malheur de vous précéder au poste que vous occupez. A part cela, il n'y a aucune raison qui explique pourquoi le gouvernement unanimement ne pourrait pas en revenir à la situation précédant la funeste époque de Mme Durant.

07.11 **David Lavaux** (cdH): Je prends bonne note que M. le ministre se dégage de toute responsabilité personnelle et qu'il se déclare n'être que l'exécuteur du gouvernement et des décisions prises par la majorité actuelle. C'est un fait important dans le débat. Il importe de le souligner ici aujourd'hui. Nous demandons à M. le ministre d'être notre interprète auprès du gouvernement pour lui demander d'exécuter, sans délai, l'arrêt de la cour d'appel, et donc de restaurer le caractère subsidiaire de l'utilisation de la piste 02.

Ensuite, nous demandons au ministre, comme le font également les autres collègues, d'en revenir à la situation d'avant Mme Durant, d'avant 1999. En effet, avant de trouver une solution qui soit plus adaptée et plus raisonnable - une solution qui tiendrait réellement compte et sur base d'éléments objectifs des zones, des études, des plans de nuisance, de bruit, etc. -, avant toute chose, il faut revenir à cette situation d'avant 1999. C'est en tout cas ce que nous demandons au ministre et au gouvernement.

07.12 **Marie Nagy** (ECOLO): Monsieur le président, j'ai entendu la réponse du ministre. Mais je n'ai pas entendu clairement s'il avait la volonté de respecter l'arrêt de la cour d'appel et celui du Conseil d'Etat. Va-t-il répondre à ces deux décisions dans les délais nécessaires? Je n'ai pas entendu d'affirmation volontaire telle que: "Oui, je vais les respecter."

Un fait m'inquiète: hier, à partir de 23h, il y a eu du vent arrière, de sorte que les décollages étaient impossibles sur la piste 25. Donc, tous les appareils ont décollé à partir de la piste 02. Or, c'est contraire aux décisions. Cette initiative a-t-elle été prise simplement par Belgocontrol? Est-ce une manière de manifester son mépris envers les décisions du Conseil d'Etat? Je souhaiterais donc savoir très exactement ce qu'il adviendra de ces décisions.

handelt. Als bevoegde minister moet u evenwel de dossiers onderzoeken waarop de regering haar beslissingen stoelt.

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

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

Ten slotte vragen wij de minister dat naar de toestand van vóór 1999 zou worden teruggekeerd.

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

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

Vous parlez maintenant d'une loi; nous attendons de voir. Votre explication portant sur la loi de l'aménagement du territoire, qui est un problème que je connais bien, me laisse perplexe - sans vouloir vous faire de procès d'intention. Mais, au moment de la déclaration de la majorité, un cadastre du bruit avait été promis. De plus, il avait été question d'un plan de dispersion. Deux ans ont passé. Nous connaissons les difficultés inhérentes à ce dossier. Et il n'y a toujours pas de cadastre du bruit.

Hier à la radio francophone, je vous ai entendu affirmer qu'il y en avait bien un et qu'il mesurait le bruit. Cette explication me semble un peu spécieuse.

Aujourd'hui, vous parlez d'une loi. J'ai le sentiment que l'on fait vivre ce plan, mois après mois, contre l'avis des juridictions de ce pays en disant qu'il faut autre chose, en l'occurrence maintenant une loi. J'attire l'attention des collègues de la majorité sur le fait qu'une loi peut être la meilleure et la pire des choses dans un tel domaine.

Monsieur le ministre, je rappelle une question qui n'est jamais abordée, ni par vous, ni par les gens de la majorité, c'est la question de la densité de la population. On parle beaucoup des personnes qui sont touchées par les nuisances sonores mais la consultation d'une carte des densités permet d'apprendre beaucoup de choses.

Prenez une carte des densités et suivez les routes qui sont empruntées. Si vous comptabilisez le nombre de personnes qui sont touchées par les nuisances sonores, votre principe de dispersion sera considéré d'une toute autre manière. Si je prends la route du canal, une partie de la route Chabert, qui survole des quartiers très denses, je constate que 143.000 personnes sont concernées. Si je survole le sud et l'est, 73.000 personnes sont dérangées. Si je prends la route du nord, 32.000 personnes sont survolées.

07.13 **Renaat Landuyt**, ministre: (…)

07.14 **Marie Nagy** (ECOLO): Consultez une carte des densités! Cela vous dérange? Vous racontez n'importe quoi!

Voilà, je vous montre la carte des densités.

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

07.16 **Marie Nagy** (ECOLO): Cette notion de la densité de la population est utilisée partout pour définir les routes aériennes; je vous conseillerais de l'aborder d'une manière plus approfondie.

On peut taper sur le punching-ball appelé Durant autant que l'on veut et imaginer qu'avant et après, tout va bien! Monsieur le ministre, je vous signale que ce dont vous parlez, ce sont deux accords de coopération entre l'Etat fédéral et les deux Régions bruxelloise et flamande.

Je pense d'ailleurs que vous étiez membre du gouvernement flamand quand celui-ci a signé, le 22 février 2002, un plan qui était un accord de coopération et, le 6 juin 2002, ce qu'on appelle maintenant le plan Durant. Tout cela a capoté lorsque le ministre Anciaux a décidé, dans

beslissingen van de Raad van State kracht bijzetten?

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

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

Over de bevolkingsdichtheid wordt met geen woord gerept. Een kaart van de bevolkingsdichtheid is nochtans zeer leerrijk: wanneer we de kanaalroute volgen, die een deel is van de route-Chabert, stellen we vast dat daar 143.000 mensen wonen. Wanneer ik het zuiden en het oosten overvlieg, ondervinden 73.000 personen hinder. Als ik over de Noordrand vlieg, gaat het om 32.000 personen.

07.15 **Olivier Maingain** (MR): Tuinkabouters niet meegerekend!

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

In 2002 maakte u deel uit van de Vlaamse regering toen die een samenwerkingsakkoord en het

le cadre d'une campagne électorale à laquelle les membres du Vlaams Belang ne sont pas tout à fait extérieurs, de torpiller sa signature. Il y a des vérités qu'il faut de temps en temps rappeler. Je tenais à le faire parce que je trouve qu'on peut lancer beaucoup de paroles entre partis politiques mais la vérité a ses droits. La vérité, c'est qu'il y a deux accords de coopération signés par Dewael, Verhofstadt et Simonet, sur proposition de la ministre responsable. Il faut rappeler dans quel contexte les choses se sont déroulées. La seule manière de revenir à une situation plus saine est de prendre en considération des critères objectifs: les vents et la densité de population.

07.17 **Olivier Maingain** (MR): Monsieur le président, je voudrais tout d'abord féliciter M. le ministre. Il manie très bien les deux langues nationales. Et quand il veut créer une zone de brouillard, il sait trouver les mots pour le faire. Je me demande même si on ne devrait pas vous utiliser comme sémaphore en bout de piste à Bruxelles National, monsieur le ministre. On aurait au moins l'assurance qu'aucun avion ne décollerait ou n'atterrirait. Ce serait un avantage à tout le moins! (*Sourires*)

Franchement dit, en dehors de cet avantage, je cherche néanmoins à comprendre ce que vous voulez nous expliquer. En somme, depuis l'arrêt du Conseil d'Etat, vous n'auriez pas encore pu ou n'auriez pas eu le temps de préparer une décision. Je vous rappelle que l'arrêt de la cour d'appel vous avait donné un délai jusqu'au 27 avril et qu'à moins de 10 jours de l'effet juridique de l'arrêt de la cour d'appel du 17 mars qui prévoyait des astreintes à partir du 27 avril au soir, le 18 avril, vous vous êtes présenté en Conseil des ministres avec une décision.

Je prends note que le 18 avril, sur proposition du ministre de la Mobilité, Renaat Landuyt, une décision a été prise en Conseil des ministres, décision critiquable et critiquée, puisque le Conseil d'Etat l'a suspendue. Donc, vous avez pu, à 10 jours de l'échéance que vous donnait la cour d'appel, à la suite de sa décision du 17 mars, trouver une réponse, imparfaite à l'évidence.

La question de délai ne me paraît pas essentielle. Vous cherchez à dire que le Conseil d'Etat innove dans sa jurisprudence en exigeant qu'un ministre motive la décision qu'il prend et qu'il transmet à son administration. Mais enfin, cela relève de la plus élémentaire pratique administrative! La motivation des actes administratifs relève de la plus élémentaire jurisprudence administrative depuis que le Conseil d'Etat existe! C'est toute la construction de la jurisprudence du Conseil d'Etat. C'est vrai que le législateur est intervenu pour lui donner une plus forte assise.

Si vous cherchez une piste de solution, donnez-vous la peine de lire, une fois pour toutes, les décisions de justice! Il ne faut quand même pas prendre les gens pour des idiots!

Qu'a dit le Conseil d'État? Je vais vous le lire, cela pourra peut-être aider: "De par la décision du 18 avril, les requérants sont survolés par les avions décollant de la piste 20 tous les samedis de 14 à 23 heures alors que par l'effet de la décision du 28 février 2004, ils le sont déjà par les avions décollant de la piste 20 tous les dimanches de 6 heures à 17 heures outre qu'ils le sont encore par ceux partant de la piste 25

plan-Durant heeft ondertekend. Dit alles werd echter onderuit gehaald door minister Anciaux die op een gegeven moment zijn ondertekening ongedaan maakte.

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

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

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

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

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

De Raad van State stelde dat de verzoekers geen moment rust krijgen tussen zaterdagochtend 6 uur en zondagavond 23 uur, zonder het nog maar te hebben

droite et virant à gauche tous les samedis de 6 à 14 heures et tous les dimanches de 17 à 23 heures. Autrement dit, du samedi matin 6 heures au dimanche soir 23 heures, pas un moment de répit, sans parler des nuits, soit durant les périodes de la semaine réservées au repos et pendant lesquelles les habitants sont généralement chez eux." Voilà!

Et on dit que "même si la décision critiquée supprime les atterrissages sur la piste 02, elle aggrave – elle aggrave! – la durée des nuisances sonores subies pendant le week-end, soit pendant des périodes réservées à la détente en famille".

C'est quelque chose de simple et d'élémentaire. Jusqu'au jour où vous, au gouvernement, voudrez bien comprendre qu'une telle exigence est élémentaire pour le bien-être des habitants et pour la sécurité et qu'il faut une fois pour toutes revenir au principe que la piste 02/20 ne peut pas faire partie d'un plan de répartition équitable de la même manière que les autres pistes. Aussi longtemps que vous ne voudrez pas vous en remettre à cette constatation-là, il y aura des recours en justice et cela tournera à la confusion de ceux qui décident et maintiennent des décisions qui sont contraires à l'évident bon sens.

En effet, tout le monde aura compris que quand on supprime l'utilisation de la piste 02 sous certaines conditions mais qu'on augmente l'utilisation de la piste 20 sous d'autres conditions, on ne fait que maintenir un problème.

over de nachten en periodes van de week die voor de rust zijn bestemd en tijdens welke de bewoners doorgaans thuis zijn. Hij stelde tevens dat de betwiste beslissing de landingen op baan 02 weliswaar schrapt, maar de duur van de geluidshinder tijdens het weekend, en dus in periodes tijdens welke men zich met het gezin ontspant, verergert.

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

07.18 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, eerst zou ik toch iets willen zeggen aan mijn zeer goede en charmante collega van Ecolo die toch maar koppig blijft zweren bij dat oude concentratiemodel van Durant, terwijl dat, mevrouw Nagy, verschrikkelijk onrechtvaardig was en alle hinder op een welbepaalde bevolkingsgroep van tienduizenden mensen – als u optelt wie in die zone ligt: meer dan honderdduizend man! – wilde leggen en daar geen enkel medelijden mee had.

Het is zo dat alle Vlaamse partijen en niet alleen Bert Anciaux onder invloed van onze partij, maar dus alle Vlaamse partijen op een gegeven moment hebben ingezien dat dit onrechtvaardig was en niet kon en dat er dus moest gespreid worden. Alle partijen hebben nadien er mee op aangedrongen om die spreiding in het regeerakkoord te krijgen.

Trouwens, mevrouw Nagy, als u dan toch de bevolkingsdichtheid zou hanteren als criterium – dit is niet wat ik voorstel, want ik ben daar absoluut geen voorstander van en blijf het een onrechtvaardig criterium vinden – dan is de Oostrand in elk geval veel minder dicht bevolkt dan de Noordrand. Ik wens het de Oostrand niet toe om alles daar te gaan concentreren, maar uw idee van concentratie op een plaats is in elk geval verkeerd en onrechtvaardig.

Mijnheer de minister, wat uw interventie betreft, daar ben ik heel erg ontgoocheld in. Ik neem het woord interventie in de mond, want het was bijzonder kort en helemaal niet wat wij hadden verwacht. Ik was

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

L’intervention concise du ministre m’a décu.

hierheen gekomen en had mij bij de vragen aangesloten, vooral met het oog op de uiteenzetting die u had aangekondigd.

07.19 Minister **Renaat Landuyt**: … bent u zeer oneerlijk bezig. We hebben juist gezegd dat we uit respect voor mevrouw Creyf niet de volledige uiteenzetting zouden doen, maar dat we vanmiddag de vragen zouden behandelen.

07.19 **Renaat Landuyt**, ministre: Il avait été convenu que je ne ferais pas d'exposé complet cet après-midi puisque Mme Creyf était absente et que nous nous concentrerions sur les questions posées.

07.20 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Dat voorstel is weggestemd!

07.21 Minister **Renaat Landuyt**: Dan maakt men daar misbruik van om tegen de minister te zeggen: u bent niet zo uitgebreid als beloofd aan mevrouw Creyf, terwijl wij zeggen te zullen wachten tot mevrouw Creyf erbij is.

07.21 **Renaat Landuyt**, ministre: J'ai promis une réponse détaillée à Mme Creyf. Il ne faut pas utiliser cet argument contre moi maintenant!

07.22 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, dat voorstel werd daarnet weggestemd. Er was maar één voorstel dat door één partij werd gesteund, met name het voorstel van mevrouw Creyf gesteund door CD&V. Alle anderen hebben gezegd dat wij uw uiteenzetting zouden integreren in de antwoorden van de minister. U hebt vorige week ook aangekondigd dat u aan de hand van slides…

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

07.23 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, u zult moeten ingrijpen. Dit is een uitdaging voor uw objectiviteit.

07.24 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): U zou aan de hand van slides hier vandaag de hele uitleg doen. Dat voorstel is niet gekelderd. Integendeel, het voorstel om dat niet te doen is weggestemd door de hele commissie.

Ik ben hier helemaal niet wijzer buitengekomen. U zegt dat het aan de ombudsdienst is om een transparant overzicht te geven van alle gevolgen van de spreiding. Dat vind ik heel goedkoop en gemakkelijk. Daarjuist was hier een van die ombudsmannen. Ik denk trouwens dat hij hier nog altijd zit, een beetje verdoken. Hij zal kunnen bevestigen…

07.24 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Il est trop facile de prétendre que le service de médiation est en mesure de répondre à des questions relatives aux conséquences du plan de dispersion.

(…): (…)

07.25 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer Touwaide, ik verwijt u niets. Ik verwijt de minister iets. U hebt maar twee of drie personen in dienst.

(…): (…)

(…): Qu'est-ce qu'il fait là?

De **voorzitter**: Mijnheer Touwaide, ik moet eerlijk zeggen dat ik het niet wist. Ik had u niet herkend. Ik moet u vragen plaats te nemen op de publiekstribune. Ik kan alleen toelaten dat parlementsleden en hun medewerkers op de banken van de commissie zitten. Dat is het Reglement en ik kan daarvan niet afwijken.

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

Ik wil even iets rechtzetten. Gezien de vele vragen hadden wij afgesproken het debat, dat door CD&V werd gevraagd, niet zouden ontwijken, maar dat wij die vragen zouden laten stellen. Wij zouden het debat houden, wel wetend dat het niet achter de rug zou zijn en dat het nog een tijd aan de agenda zou blijven. Zo was het afgesproken.

Het is ook zo, mijnheer de minister, en dat wil ik ook beklemtonen, dat er oorspronkelijk wel sprake is geweest van powerpoints enzovoort.

des réunions des prochaines semaines.

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

07.26 Minister **Renaat Landuyt**: In het kader van die gedachtewisseling. Ik heb nu op alle vragen geantwoord.

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

De **voorzitter**: Ik heb geprobeerd een en ander recht te zetten. Ik zou willen vragen dat u uw tussenkomst verderzet.

07.27 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Dank u, voorzitter. Hiermee is dat dus rechtgezet. Wij gingen er dus van uit dat u de gedachtewisseling en de powerpointpresentatie zou integreren in uw antwoorden. U heeft dat niet gedaan. Misschien geeft u ze zo mee, maar in elk geval: die transparantie hebben we vandaag niet gehad.

Het was een beetje geestig, want de ombudsman heeft mij volkomen verkeerd begrepen: ik heb hem niet willen viseren. Ik vond het wel illustratief dat hij hier tussen de politici zat, want hij heeft daar nog altijd zijn tentakels.

Mijn probleem is dat de ombudsdienst maar enkele mensen in dienst heeft. U heeft er tientallen in dienst, alleen al op uw kabinet, en u heeft een hele administratie. Uw voorganger slaagde er in om op een heel transparante wijze, via een aparte website, heel het spreidingsplan uit de doeken te doen in zijn verschillende fasen, met de voorbereidende rapporten van Brunord enzovoort. Wat wij u vragen, is precies hetzelfde: de bevolking op eenzelfde manier voorlichten en inlichten.

U zegt dat het de ombudsdienst is die dit moet doen: zij moeten maar rapporten maken. Ik vind dit een heel gemakkelijke manier om uw verantwoordelijkheid van u af te schuiven en om de transparantie waartoe u verplicht bent, mijnheer de minister, te verdoezelen.

Ik wijt dat alleen maar aan het feit dat u er nauwelijks in geïnteresseerd bent om de mensen hier in de streek voor te lichten, omdat u hier niet in de streek opkomt, omdat u in Brugge opkomt. Mocht de luchthaven van Zaventem in Brugge liggen, dan zou u het ongetwijfeld op een heel andere manier aanpakken.

Ik betreur ten zeerste dat u zo weinig interesse opbrengt voor het voorlichten van de bevolking terzake.

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

07.28 **Luk Van Biesen** (VLD): Ik zal proberen kort te zijn, mijnheer de voorzitter. Mijnheer de minister, ik wens u in dit dossier bijzonder veel sterkte en bijzonder veel moed. Ik wens u dat werkelijk toe, omdat u uw regeringscollega's dient te overtuigen van de rechtmatige vraag of eis die een beetje naar voor is gekomen via diverse sprekers hier, om de moed te hebben om terug te gaan naar de situatie van

07.28 **Luk Van Biesen** (VLD): Il appartient au ministre de convaincre ses partenaires de la coalition gouvernementale de la nécessité de revenir à la situation d'avant 1999. Le plan de

1999.

Laat dit het uitgangspunt zijn voor de aanpassingen van dit plan zodat u een definitief plan kunt maken. Ga terug naar de historische baanroutes en verlaat de piste van de billijke spreiding die vanaf 1999 naar voren is gekomen. Ga terug naar de situatie van 1999 en neem die als uitgangspunt. Ik denk dat u daarmee heel veel mensen een rustige avond en een rustige nacht zult geven.

répartition définitif doit être fondé sur les routes de cette époque.

07.29 **Karine Lalieux** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je dois d'abord vous dire que j'ai rarement vu une telle unanimité dans cette commission pour le retour à la période antérieure à 1999. Il faut en prendre note, car jamais l'ensemble des groupes de la majorité n'ont fait cela. Nous le répétons aussi, nous pensons que c'est bien. En même temps, la Région bruxelloise est d'accord. Je rappelle que les écologistes tout comme le cdH sont à la Région bruxelloise. Voilà une large majorité en faveur de ce retour à la situation antérieure à 1999!

Si je vous ai bien compris, une loi est, selon toute probabilité, en préparation. Je ne voudrais pas que vous ne preniez pas la balle au bond pour faire une large consultation, en tout cas par rapport à une loi procédurale, s'il y en a une, non seulement pour interroger, entendre ainsi que relayer les problématiques des citoyens, des associations, mais aussi, je le répète, les éléments et les critères objectifs tels qu'un cadastre de bruit agréé par les deux Régions et des normes environnementales et de santé.

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

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

07.30 **François-Xavier de Donnea** (MR): Monsieur le président, je voudrais quand même prendre la défense du ministre sur un point. M. Laeremans lui reproche d'habiter Bruges avant d'ajouter que, si Zaventem était à Bruges, le problème serait déjà résolu.

A contrario, je crois que c'est une grande chance pour la résolution du problème que le ministre en charge ne soit justement pas Bruxellois. J'estime que ce fut une erreur de confier à des Bruxellois la responsabilité de ce dossier dans des gouvernements précédents.

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

07.31 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Dat betekent niet dat men daarom minder voorlichting moet geven dan zijn voorganger. De heer Anciaux had tenminste de verdienste dat er een behoorlijke voorlichting was via een aparte website waarop men perfect kon zien hoe dat spreidingsplan in elkaar zat en wat de voorgeschiedenis was. Vandaag is die voorlichting afwezig en dat betreur ik. Ik denk dat dit te maken heeft met het feit dat de minister niet in de streek woont en daardoor veel minder geïnteresseerd is in wat de mensen ervan denken.

Inderdaad, u hebt gelijk dat het misschien nuttig is dat de minister zelf met een zekere afstand aan een spreiding kan werken. Dat begrijp ik. Dat heeft ook zijn voordelen, maar dat belet niet dat er verplichtingen zijn tegenover de bevolking inzake de transparantie.

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

De **voorzitter**: Mijnheer Laeremans, ik kan dat anti-Brussels ostracisme niet appreciëren.

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

07.32 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het verbaast mij dat vanuit VLD-hoek door de heer Van Biesen wordt gepleit om terug te gaan naar de situatie van voor mevrouw Durant. Dat komt er op neer dat er opnieuw een concentratie komt in de Noordrand.

Ik denk dat wij hier, misschien wat contradictorisch, de behoeders van het federaal regeerakkoord willen zijn en pleiten voor een maximale en billijke spreiding. Wij hebben daar, samen met de andere Vlaamse partijen, altijd achter gestaan. Ik denk dat wij dit moeten blijven nastreven.

Bruxelles.

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

De **voorzitter**: Ik meen dat ik nu alle partijen billijk aan het woord gelaten heb. Ik meen dat wij – tenminste voorlopig – dat incident als gesloten mogen beschouwen.

Ik vrees dat ik moet zeggen: come and see next week. Niet, eerlijk gezegd, dat ik van plan ben – tenzij de commissie mij daarover terugfluit – om volgende week zo'n debat te programmeren. Sta me toe dat even te bespreken met de minister, want ik moet eerlijk bekennen dat we met een nogal volgeladen wagen aan wetgevende initiatieven zitten.

In elk geval, ik denk dat het debat niet gesloten is en ik vrees dat het voorlopig nog lang geopend zal blijven.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

08 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "les délits de fuite en Belgique" (n° 6925)
08 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "vluchtmisdrijven in België" (nr. 6925)

08.01 **Annick Saudoyer** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, chaque jour, en Belgique, on recense en moyenne quatre délits de fuite dans le cadre d'accidents de la route avec blessés. Les dernières statistiques disponibles à ce sujet montrent qu'en 2002, plus de 11.000 accidents avec délit de fuite ont fait 16 morts et plus d'un millier de blessés. Sachant qu'en 2001, plus de 60.000 personnes ont été blessées sur la route, on peut estimer approximativement qu'un accident sur six est assorti d'un délit de fuite, ce qui me paraît énorme.

Je pense que deux pistes sont à explorer. D'une part, le délit de fuite peut, dans certains cas, s'apparenter à une réaction instinctive de panique: le conducteur se trouve dans un état de choc impossible à gérer sur le plan émotionnel, ce qui permet d'expliquer la fuite mais, bien sûr, pas de l'excuser. Mais le coupable d'un délit de fuite peut se ressaisir, cela arrive souvent et il n'est pas forcément incriminé. D'autre part, il y a les conducteurs qui choisissent délibérément de se soustraire au constat. La raison la plus courante de ce comportement est le défaut d'assurance ou d'immatriculation. Dans les deux cas, un tort a été constaté et réparation doit être exigée. Souvent, il y a en plus un délit de non-assistance à personne en danger.

Monsieur le ministre, un travail de prévention me semble indispensable ainsi qu'une campagne publique de sensibilisation. Il me semble également nécessaire d'agir par rapport au défaut

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

Soms is een vluchtmisdrijf het gevolg van de instinctieve paniekreactie van de chauffeur, die in een psychische shocktoestand verkeert. Dat is een mogelijke verklaring voor het vluchtgedrag, dat daarom niet goedgepraat wordt. De chauffeur kan zichzelf weer meester worden,

d'assurance. Que pourriez-vous faire pour rendre la responsabilité civile de base plus accessible, et plus particulièrement auprès des jeunes? Que pouvez-vous me dire à propos de vos dernières concertations avec le secteur des assurances?

wat vaak gebeurt, en hem zal niet noodzakelijk iets ten laste worden gelegd. Andere chauffeurs kiezen bewust voor de vlucht: ze willen niet dat er proces-verbaal wordt opgemaakt, meestal omdat ze niet verzekerd zijn of geen inschrijvingsbewijs kunnen voorleggen. In beide gevallen staat hun schuld vast en moet er een schadeloosstelling geëist worden. Vaak is er ook sprake van het niet verlenen van hulp aan personen in gevaar.

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

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

Hoe is het jongste overleg met het verzekeringswezen verlopen?

08.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, madame Saudoyer, les statistiques relatives aux accidents assortis d'un délit de fuite comprennent à la fois les accidents ayant seulement entraîné des dégâts matériels et les accidents avec dommages corporels.

Un très grand nombre d'accidents concernent les dégâts matériels qui surviennent sur les parkings publics et qui donnent lieu à des déclarations de sinistre afin d'obtenir une intervention de l'assurance. Je tiens à faire remarquer ici qu'il ne faut pas exclure la possibilité que certaines d'entre elles puissent être fausses.

En ce qui concerne les accidents qui occasionnent des dommages corporels et qui s'accompagnent d'un délit de fuite, les chiffres mentionnés par Mme la députée doivent être précisés. En effet, pour avoir une idée plus juste de l'étendue du phénomène, il convient de comparer le nombre de victimes d'accidents de la route (plus d'un millier de victimes blessées ou tuées) impliquées dans des accidents avec délit de fuite sur un total de plus de 66.000 victimes de la route, ce qui donne un rapport approximatif d'un accident sur soixante plutôt qu'un accident sur six.

Il est vrai que ces derniers temps, le phénomène a fait l'objet d'une ample couverture médiatique. Mais il reste cependant assez marginal comparé à d'autres comportements en matière de sécurité routière (excès de vitesse, conduite sous influence, absence du port de la ceinture de sécurité, etc.).

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

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

Wat de ongevallen met lichamelijke schade betreft waarbij de dader vluchtmisdrijf pleegde, moet een vergelijking worden gemaakt tussen het aantal slachtoffers van verkeersongevallen met vluchtmisdrijf (meer dan duizend

Par définition, le délit de fuite ne s'apparente pas à un facteur d'insécurité routière mais plutôt à un comportement nuisible qui se produit après un accident. En effet, la politique de sécurité routière est dirigée vers la prévention des accidents et les campagnes de sécurité routière doivent s'orienter vers les réels facteurs d'insécurité. C'est la raison pour laquelle une campagne de sensibilisation ou de prévention en matière de délit de fuite n'est pas appropriée et ce certainement pas d'une façon grand public. Si une campagne est menée, elle doit être ciblée.

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

Le deuxième point relatif à l'accessibilité de l'assurance relève, comme vous le savez, de la compétence du ministre de l'Economie. En outre, au vu des derniers cas de délit de fuite dont la presse a fait état, les auteurs mis en cause ne sont pas nécessairement des jeunes.

doden en gewonden) en het totale aantal verkeersslachtoffers (meer dan 66 000), wat de verhouding brengt op ongeveer één op zestig en niet één op zes.

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

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

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

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

08.03 **Annick Saudoyer** (PS): Monsieur le président, je n'ai rien à ajouter. Je remercie le ministre.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

De bespreking van de vragen en interpellaties eindigt om 16.35 uur.
La discussion des questions et interpellations se termine à 16.35 heures.