



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

20-02-2006

Après-midi

maandag

20-02-2006

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 ; les annexes se trouvent dans une brochure séparée (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken; de bijlagen zijn in een aparte brochure opgenomen (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN	séance plénière	PLEN	Plenum
COM	réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

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

SOMMAIRE

Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "la non-inscription des plaques d'immatriculation 'BZ' ('Belgian Zone') auprès de la DIV" (n° 9498)	1
<i>Orateurs: Hilde Vautmans, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "la reconnaissance de permis de conduire étrangers" (n° 9561)	2
<i>Orateurs: Hilde Vautmans, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation d'un numéro de référence belge lors de l'importation de voitures" (n° 9999)	5
<i>Orateurs: Hilde Vautmans, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité, Jan Mortelmans</i>	
Question de Mme Anne Barzin au ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "le phénomène de la désimmatriculation" (n° 9740)	7
<i>Orateurs: Anne Barzin, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Questions jointes de	9
- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "le déséquilibre communautaire au niveau de la répartition des moyens du fonds de la sécurité routière" (n° 10084)	9
- M. Luk Van Biesen au ministre de la Mobilité sur "la perception des amendes routières" (n° 10126)	9
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le fonds de la sécurité routière 2006" (n° 10172)	9
<i>Orateurs: Jan Mortelmans, Luk Van Biesen, Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Question de M. Charles Michel au ministre de la Mobilité sur "le futur organisme de contrôle des vols aériens" (n° 10405)	15
<i>Orateurs: Charles Michel, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le sort de l'article 23 bis de la loi sur la circulation routière dans la politique relative à la formation à la conduite et au permis de conduire" (n° 10171)	16
<i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "le renforcement des normes européennes existantes sur le temps de travail et les périodes de repos des conducteurs de poids	18

INHOUD

Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "het niet inschrijven van de BZ-nummerplaten ('Belgian Zone') bij de DIV" (nr. 9498)	1
<i>Sprekers: Hilde Vautmans, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de erkenning van buitenlandse rijbewijzen" (nr. 9561)	2
<i>Sprekers: Hilde Vautmans, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "het gebruik van een Belgisch referentienummer bij de invoer van wagens" (nr. 9999)	5
<i>Sprekers: Hilde Vautmans, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit, Jan Mortelmans</i>	
Vraag van mevrouw Anne Barzin aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "het fenomeen van de uitschrijving" (nr. 9740)	7
<i>Sprekers: Anne Barzin, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Samengevoegde vragen van	8
- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "het communautair onevenwicht in de verdeling van de gelden van het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 10084)	8
- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Mobiliteit over "de inning van verkeersboetes" (nr. 10126)	8
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het verkeersveiligheidsfonds 2006" (nr. 10172)	9
<i>Sprekers: Jan Mortelmans, Luk Van Biesen, Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Vraag van de heer Charles Michel aan de minister van Mobiliteit over "het toekomstig controleorgaan voor de vluchten" (nr. 10405)	15
<i>Sprekers: Charles Michel, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het lot van artikel 23 bis van de verkeerswet in het beleid inzake rijopleiding en rijbewijs" (nr. 10171)	16
<i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de versterking van de huidige Europese normen met betrekking tot de werk- en rusttijden van de	18

lourds" (n° 10273)		vrachtwagenbestuurders" (nr. 10273)	
<i>Orateurs:</i> Valérie De Bue, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Valérie De Bue, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit	
Question de M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "le limiteur de vitesse pour les camions" (n° 10291)	21	Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de snelheidsbegrenzer voor vrachtwagens" (nr. 10291)	21
<i>Orateurs:</i> Dylan Casaer, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Dylan Casaer, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit	
Question de M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "les sens uniques limités" (n° 10294)	23	Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "het beperkt eenrichtingsverkeer" (nr. 10294)	23
<i>Orateurs:</i> Dylan Casaer, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Dylan Casaer, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit	
Interpellations et question jointes de	24	Samengevoegde interpellaties en vraag van	24
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le site web du SPF Mobilité et Transports concernant les pourcentages de réussite à l'examen du permis de conduire" (n° 787)	24	- de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer over de slaagpercentages bij het rijexamen" (nr. 787)	24
- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "le site www.reussiteaupermis.be du SPF Mobilité et Transports" (n° 799)	24	- de heer Jan Mortelmans tot de minister van Mobiliteit over "de webstek www.slaagpercentagerijbewijs.be van de FOD Mobiliteit en Vervoer" (nr. 799)	24
- M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "le site internet relatif aux taux de réussite aux examens de conduite" (n° 10392)	24	- de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de website met betrekking tot de slaagpercentages van rijexamens" (nr. 10392)	24
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité, Jan Mortelmans, Dylan Casaer		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit, Jan Mortelmans, Dylan Casaer	
<i>Motions</i>	33	<i>Moties</i>	33
Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "les modifications imminentes de la formation des pilotes" (n° 10144)	34	Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "de nakende wijzigingen in de pilotenopleiding" (nr. 10144)	34
<i>Orateurs:</i> Simonne Creyf, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Simonne Creyf, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	37	Samengevoegde vragen van	37
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "un incident entre trois avions à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 10130)	37	- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit over "een incident op de luchthaven van Brussel-Nationaal waarbij drie vliegtuigen betrokken waren" (nr. 10130)	37
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "l'incident aérien qui s'est déroulé dans la périphérie Est de Bruxelles le 28 janvier dernier" (n° 10332)	37	- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de 'near miss' van 28 januari jongstleden boven de Oostrand van Brussel" (nr. 10332)	37
<i>Orateurs:</i> François-Xavier de Donnea, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité, Olivier Maingain		<i>Sprekers:</i> François-Xavier de Donnea, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit, Olivier Maingain	
Questions jointes de	44	Samengevoegde vragen van	44
- M. Luk Van Biesen au ministre de la Mobilité sur "les propositions du médiateur concernant l'aéroport de Zaventem" (n° 10434)	44	- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Mobiliteit over "de voorstellen van de ombudsman over de luchthaven van Zaventem" (nr. 10434)	44
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "les suggestions du médiateur de l'aéroport" (n° 10437)	44	- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "de suggesties van de ombudsman voor de luchthaven" (nr. 10437)	44
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "le médiateur de l'aéroport national" (n° 10450)	44	- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit over "de ombudsman van de nationale luchthaven" (nr. 10450)	44
- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité sur	44	- mevrouw Joëlle Milquet aan de minister van	44

"les suites à donner au document 'pistes pour un aéroport durable à Bruxelles' du service de médiation pour l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 10449)

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "le fonctionnement du Service de médiation fédéral pour l'aéroport de Zaventem" (n° 10455) 44

- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "la suite à donner aux propositions du médiateur pour l'aéroport de Bruxelles" (n° 10458) 44

Orateurs: **Luk Van Biesen, Simonne Creyf, François-Xavier de Donnea, Joëlle Milquet, Bart Laeremans, Marie Nagy, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité, **Olivier Maingain**

Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt d'exécution relatif aux sièges pour enfants" (n° 10435) 65

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

Questions jointes de 68

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les vols du samedi" (n° 10444) 68

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les études techniques sur l'utilisation des pistes à l'aéroport de Zaventem" (n° 10445) 68

Orateurs: **Bart Laeremans, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Mobilité over "het gevolg dat aan het document 'pistes voor een duurzame luchthaven te Brussel' van de ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal wordt gegeven" (nr. 10449)

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "het functioneren van de federale ombudsdienst voor de luchthaven van Zaventem" (nr. 10455) 44

- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "het gevolg dat zal worden gegeven aan de voorstellen van de ombudsman voor de luchthaven van Brussel" (nr. 10458) 44

Sprekers: **Luk Van Biesen, Simonne Creyf, François-Xavier de Donnea, Joëlle Milquet, Bart Laeremans, Marie Nagy, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit, **Olivier Maingain**

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het uitvoeringsbesluit over de kinderzitjes" (nr. 10435) 65

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

Samengevoegde vragen van 68

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de zaterdagvluchten" (nr. 10444) 68

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de technische studies inzake het baangebruik op de luchthaven van Zaventem" (nr. 10445) 68

Sprekers: **Bart Laeremans, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

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

du

LUNDI 20 FÉVRIER 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 20 FEBRUARI 2006

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.29 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.29 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "het niet inschrijven van de BZ-nummerplaten ('Belgian Zone') bij de DIV" (nr. 9498)

01 Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "la non-inscription des plaques d'immatriculation 'BZ' ('Belgian Zone') auprès de la DIV" (n° 9498)

01.01 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het betreft een probleem dat al een paar jaar aansleept. Men heeft al op verschillende manieren gepoogd om er een oplossing voor te vinden.

Wat is het probleem? Militairen die in het buitenland gestationeerd zijn, krijgen een speciale nummerplaat: de BZ-plaat. Vroeger was dat een zwarte plaat met witte letters, maar die is om veiligheidsredenen gewijzigd in een normale Belgische nummerplaat: de witte achtergrond met rode letters. Dat is gebeurd op aanvraag van de Belgische steuneenheden bij de internationale hoofdkwartieren en na akkoord van zowel het Belgische als het Duitse ministerie van Verkeer.

Het probleem is dat de gegevens van de voertuigen van de leden van de BSD niet opgenomen zijn in de bestanden van de dienst Inschrijving Voertuigen. Vergis u niet: de Belgische militairen zijn dan wel teruggekeerd uit Duitsland, maar we hebben wel degelijk eenheden die ter plaatse gelegerd zijn. Ik denk daarbij aan Geilenkirchen waar de AWACS-vliegtuigen staan, aan de NAVO-luchtmachtbasis Rammstein en aan Heidelberg voor de landmacht. Daar zijn nog altijd Belgische militairen actief op het Duitse grondgebied. Wanneer zij met hun wagen of dienstwagen met die nummerplaat rondrijden en gecontroleerd worden, krijgen ze problemen. Hun voertuig staat immers nergens geregistreerd. Bovendien is de dienst Inschrijvingen Voertuigen in het weekend niet open.

Men heeft er wel een voorlopige oplossing op gevonden. Ze krijgen – ik heb het papier opgevraagd – van de Belgische verbindingdienst in de Bondsrepubliek Duitsland een attest waar heel duidelijk opstaat dat het voertuig is ingeschreven en dat het geen gestolen voertuig is met een onwettige nummerplaat. Dat is natuurlijk maar een voorlopige

01.01 **Hilde Vautmans** (VLD): Pour des raisons de sécurité, les plaques d'immatriculation BZ dont sont munis les véhicules de nos militaires stationnés à l'étranger ont été remplacées par des plaques d'immatriculation belges ordinaires. Toutefois, celles-ci n'ont pas été enregistrées auprès de la Direction pour l'immatriculation des véhicules (DIV). Par conséquent, quand la police fédérale procède à des contrôles, elle ne peut vérifier les données relatives aux véhicules qu'elles contrôlent. Les militaires ont reçu une attestation mais ce n'est qu'une solution provisoire. Ce problème se poserait depuis déjà deux ans.

Le ministre est-il informé de cet état de choses? Quand les nouvelles plaques d'immatriculation seront-elles enregistrées définitivement? Comment se fait-il qu'une solution tarde tant à être apportée à ce problème?

maatregel. Men zegt me dat Defensie al twee jaar probeert om een oplossing te vinden voor het probleem, maar dat het blijft aanslepen. Dat stond ook in het lang en het breed in het tijdschrift van Defensie. Vandaar mijn vragen.

Mijnheer de minister, hebt uw weet van het probleem?

Wanneer zal de definitieve inschrijving in de bestanden een feit zijn, zodat men niet meer met het voorlopige attest moet rondrijden?

Wat is de oorzaak van het oponthoud?

01.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, men meldt mij dat het probleem is opgelost. Sinds het begin van dit jaar zijn de kentekenplaten van de voertuigen, toebehorend aan de leden van de Belgische strijdkrachten in Duitsland, de zogenaamde BZ-platen, opgenomen in een apart bestand van het repertorium van de voertuigen, bijgehouden door het Directoraat Mobiliteit en Verkeersveiligheid van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Dit apart bestand wordt maandelijks bijgewerkt en kan worden opgevraagd door de bevoegde ambtenaren van Defensie en Binnenlandse Zaken, namelijk door de politie, Financiën, met name de Douane, en Mobiliteit en Vervoer.

Ter verduidelijking: het apart bestand van de door de BSD-autoriteiten ingeschreven voertuigen wordt enkel voor informatie aan de FOD Mobiliteit en Vervoer overgemaakt. De inbreng in het bestand, alsook alle rechtstreekse of onrechtstreekse bewerkingen in dit apart bestand betreffende de zogenaamde BZ-inschrijvingen, zijn en blijven de loutere bevoegdheid van Defensie.

01.02 **Renaat Landuyt**, ministre: On me signale que le problème est résolu.

Depuis le début de cette année, les plaques d'immatriculation des véhicules des militaires belges en Allemagne figurent dans un fichier distinct du répertoire des véhicules qui est conservé par le directeurat Mobilité et Sécurité routière. Ce fichier est mis à jour mensuellement et les fonctionnaires compétents du département de la Défense et de celui de l'Intérieur peuvent le consulter. Le SPF Mobilité dispose de la liste, mais les modifications ressortissent à la compétence exclusive du département de la Défense.

01.03 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de minister, dan kan ik u alleen maar danken. Mijn vraag werd eind vorig jaar opgesteld. Wij hebben helaas een paar maanden gewacht.

01.03 **Hilde Vautmans** (VLD): Ma question date de la fin de l'année dernière.

01.04 Minister **Renaat Landuyt**: Ik las op de nota dat ze drie keer werd uitgesteld.

01.05 **Hilde Vautmans** (VLD): Niet altijd door mij, denk ik. Mijn oma is overleden en begraven op een maandag.

01.05 **Hilde Vautmans** (VLD): Je me félicite que le problème ait été résolu. J'espère qu'il le restera.

Ik denk dat we door te duwen een stukje van het probleem hebben helpen oplossen. Ik hoop dat er zich in de toekomst geen problemen meer zullen voordoen. Mocht dat zo zijn, dan komen we er wel op terug.

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

02 Vraag van mevrouw **Hilde Vautmans** aan de minister van Mobiliteit over "de erkenning van buitenlandse rijbewijzen" (nr. 9561)

02 Question de Mme **Hilde Vautmans** au ministre de la Mobilité sur "la reconnaissance de permis de conduire étrangers" (n° 9561)

02.01 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de

02.01 **Hilde Vautmans** (VLD): En

minister, buitenlandse rijbewijzen worden in ons land erkend op basis van een bilateraal akkoord voor de wederzijdse erkenning van rijbewijzen, ofwel op basis van de multilaterale OVN-verdragen van Genève of Wenen inzake het wegverkeer.

In een aantal landen wordt het Belgische rijbewijs wel aanvaard, maar is het omgekeerde niet het geval. In ons land moet dan de inwoner van dat betrokken land een examen afleggen om het rijbewijs te bekomen, met de praktische en financiële gevolgen van dien. Voor sommige mensen is dat natuurlijk een pijnlijke verrassing wanneer zij in ons land willen komen wonen en werken.

Een frappant voorbeeld daarvan is Australië. Australië zou al via de permanente vertegenwoordiging bij de Europese Unie hebben aangedrongen op de wederzijdse erkenning van het rijbewijs in alle lidstaten, maar het voorstel zou telkens door de Raad zijn afgeblokt. Ook België erkent geen Australische rijbewijzen en voor Nieuw-Zeeland is de situatie eigenlijk gelijkaardig. Nochtans moet men in de meeste Australische staten die de rijbewijzen uitreiken, verschillende stadia van theoretische en praktische scholing doorlopen alvorens men een rijbewijs kan halen.

Wat Canada betreft, zouden enkel de rijbewijzen van categorie B, uitgereikt door Quebec en Alberta, worden erkend en niet de andere.

Vandaar mijn vragen, mijnheer de minister.

Waarom erkent België geen Australische en Nieuw-Zeelandse rijbewijzen?

Ten tweede, ontving men reeds van die landen een aanvraag tot bilateraal akkoord tot erkenning van de rijbewijzen?

Ten derde, waarom worden slechts van twee Canadese provincies de rijbewijzen erkend en niet van de andere provincies?

Ten vierde had ik graag van u een lijst gekregen van de bilaterale erkenningen zodat wij weten van welke landen de rijbewijzen erkend worden en waar dus ook ons rijbewijs erkend wordt in omgekeerde zin.

02.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, collega Vautmans, wat de landenlijst betreft, kan ik u de documenten overmaken die in een rondzendbrief werden gestuurd aan de verschillende gemeenten. Daarin krijgt u een volledig overzicht van alle mogelijke landen. Dat zal wel geen staatsgeheim zijn. Er staat op vermeld welke wel en welke niet erkend zijn. Het is een hele lijst. U zult ervan verbaasd staan wat hier allemaal mag rijden.

Wat de dossiers betreft waarover u specifieke vragen hebt gesteld, wij zijn de officiële aanvragen van Australië en Nieuw-Zeeland met een positieve ingesteldheid aan het onderzoeken. De besprekingen zijn aan de gang. Ik heb bijkomend navraag gedaan naar het tempo en ik heb vastgesteld dat de eerste vraag van Australië reeds dateert van eind 2004. We zijn nog niet met alles rond. Het zal een bilaterale overeenkomst zijn, maar ze zijn nog aan het vergelijken. Ik weet ook niet waarom dat zoveel tijd in beslag neemt. Uw vraag is voor mij de aanleiding om het tempo van die dienst nader te bekijken.

Belgique, les permis de conduire étrangers sont reconnus sur la base d'accords bilatéraux ou des conventions ONU multilatérales de Genève et de Vienne en matière de circulation routière. Les permis de conduire d'un certain nombre de pays ne sont pas reconnus en Belgique, alors que ces mêmes pays reconnaissent le permis de conduire belge.

Pourquoi la Belgique ne reconnaît-elle pas les permis de conduire australien ou néo-zélandais? Ces pays ont-ils déjà approché la Belgique en vue de la conclusion d'un accord bilatéral? Pourquoi la Belgique ne reconnaît-elle que le permis B de deux provinces canadiennes, à savoir le Québec et l'Alberta? Pourrais-je obtenir une liste de tous les permis de conduire étrangers reconnus dans notre pays?

02.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Je fournirai à la commission la liste des permis de conduire étrangers reconnus.

L'Australie et la Nouvelle-Zélande ont introduit une demande officielle de reconnaissance qui est actuellement examinée, dans un état d'esprit positif. Les demandes remontent déjà à la fin de 2004 et la question de Mme Vautmans m'amène à m'interroger aujourd'hui sur la lenteur de la procédure de conclusion de ces accords bilatéraux.

Wat uw tweede vraag in verband met de aanvragen van Canada betreft, er werd tot op heden enkel een akkoord gesloten met de provincies Québec en Alberta. België staat geenszins weigerachtig tegenover het sluiten van een akkoord met andere provincies. Er werd reeds een akkoord gesloten met de provincie Ontario, maar dat moet nog wel door beide partijen worden ondertekend. Naar verluidt werden de eerste contacten gelegd met Nova Scotia.

Ontario is een dossier dat al meer dan een jaar in behandeling is. Er is dus wel iets te zeggen over de snelheid waarmee een en ander wordt aangepakt.

Ten vierde, ik zal de landen niet opsommen, maar u de lijst bezorgen. Waarvan akte, hoop ik.

Turkije is ook opgenomen in de lijst.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, de voorzitter van de Kamer heeft vorige week woensdag tijdens de Conferentie van voorzitters zeer sterk erop aangedrongen dat alle antwoorden op mondelinge vragen volledig zouden worden gegeven. Het deel van het antwoord dat schriftelijk wordt bezorgd, kan namelijk niet worden genotuleerd. Ik stel dus voor dat u die lijst niet alleen aan mevrouw Vautmans geeft, maar ook aan ons, zodat wij ze aan de dienst Beknopt Verslag kunnen bezorgen zodanig dat ze kan worden toegevoegd.

(...): Zij voegen dat er niet aan toe. Alleen wat gezegd is.

02.03 Hilde Vautmans (VLD): Dan zetten wij erbij dat de minister zegt dat de lijst kan worden geraadpleegd op het secretariaat van de commissie. Zo deden wij dat vroeger in de commissie voor de Buitenlandse Zaken van de Senaat ook. Dat is perfect volgens het Reglement.

De **voorzitter**: Wij zullen de lijst ook nog verspreiden.

02.04 Minister Renaat Landuyt: Dan bezorg ik de lijst aan mevrouw Vautmans en aan de voorzitter.

02.05 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de minister, het is een probleem dat het dossier zo lang aansleept. Ik hoop dan ook dat mijn vraag dat zal verhelpen.

Ten tweede, ik hoop echt dat voor Australië, Nieuw-Zeeland en een aantal provincies in Canada het probleem snel kan worden verholpen. Het is immers niet alleen belangrijk voor de inwoners van voornoemde landen die naar hier komen. Het is ook heel belangrijk voor de Belgen die naar genoemde landen gaan om er te wonen en te werken. Daarop was mijn vraag ook geïnspireerd. Voor hen is het op die manier ook veel makkelijker om in genoemde landen van start te gaan.

Daarom zal ik ook met de nodige aandacht de lijst bekijken. Ik weet niet of er vreemde zaken op zullen staan. Wij zullen de lijst echter met de nodige aandacht bekijken. Ik hoop dat we maximale inspanningen leveren voor de wederzijdse erkenningen, indien natuurlijk de opleiding en het verkrijgen van een rijbewijs volgens dezelfde veiligheidsoverwegingen gebeuren dan dewelke in ons land gelden.

Pour le Canada, seuls des accords existent pour l'instant avec le Québec et l'Alberta, mais la Belgique est disposée à en conclure avec d'autres provinces aussi. Un accord est en passe d'être signé avec l'Ontario et les premiers pourparlers sont en cours avec la Nouvelle-Écosse.

02.05 Hilde Vautmans (VLD): Il est effectivement étrange que la conclusion d'accords prenne tellement de temps. J'espère qu'un effort maximum sera produit pour la reconnaissance mutuelle des permis de conduire.

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

03 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "het gebruik van een Belgisch referentienummer bij de invoer van wagens" (nr. 9999)

03 Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation d'un numéro de référence belge lors de l'importation de voitures" (n° 9999)

03.01 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is een vrij technische materie die mij is aangebracht door verschillende personen.

Wanneer men een voertuig invoert in de Europese Unie, dan wordt gebruik gemaakt van het zogenaamde COC-attest. Dat is eigenlijk het Europese Gelijkvormigheidsattest. Dit attest wordt alleen maar aangenomen indien er ook een Belgisch referentienummer is. Mensen die een voertuig willen invoeren in ons land of in de Europese Unie melden mij dat het heel moeilijk is om informatie over dit Belgisch referentienummer te vinden. Ik heb verschillende websites nageplozen: www.verkeersweb.be of www.autozone.be. Op die sites was nergens te vinden hoe men een dergelijk referentienummer kan bekomen. Na contact met uw FOD bleek dat op basis van het COC-attest het Belgisch referentienummer wordt toegekend.

Ik heb daar een paar vragen bij. Waarom is dat Belgisch referentienummer nog nodig als het automatisch wordt toegekend? Is een COC-attest alleen dan niet voldoende? Kunnen we er niet voor zorgen dat mensen, die een voertuig willen invoeren, makkelijker informatie over deze materie vinden? Hoe moet je een Belgisch referentienummer bekomen als je een voertuig wilt invoeren? Ik had graag geweten of dit Belgisch referentienummer echt nog noodzakelijk is en hoe men dit moet bekomen. Waarvoor dient dit referentienummer?

03.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, het toekennen van een Belgisch referentienummer aan Europees goedgekeurde voertuigen is noodzakelijk om enerzijds te voldoen aan de uitvoering van de Europese richtlijn 99/37 met betrekking tot de gegevens die op een inschrijvingsbewijs moeten verschijnen en anderzijds ten behoeve van onze taxatiedienst.

De Europese homologatie van een voertuigtype, die een verzameling is van de Europese goedkeuringsattesten van alle onderdelen van dat voertuigtype, wordt verleend zonder specificaties omtrent cylinderinhoud. Omdat dit nu net de gegevens zijn die moeten worden vermeld op het inschrijvingsbewijs en waarover de FOD Financiën moet beschikken om de voertuigen op een correcte manier te kunnen taxeren, is een Belgisch referentienummer nodig.

*(Het geluid van een GSM weerklinkt)
(Une sonnerie de GSM retentit)*

Onder voorlegging van het Europese gelijkvormigheidattest van een voertuig...

03.03 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, dit geluid zorgt vooral voor overlast bij de medewerkers van de Kamer.

03.01 **Hilde Vautmans** (VLD): Lors de l'importation d'un véhicule dans l'Union européenne, il est fait usage du certificat de conformité européen (certificat COC), mais celui-ci est uniquement accepté s'il est accompagné d'un numéro de référence belge. Il s'avère à présent qu'un numéro de référence belge est automatiquement attribué sur la base d'un certificat COC.

Pourquoi le numéro de référence est-il nécessaire s'il est malgré tout attribué automatiquement? Le certificat COC ne suffit-il pas? Où les importateurs peuvent-ils trouver cette information? Comment doivent-ils obtenir les numéros de référence belges?

03.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Le numéro de référence belge est obligatoire en vertu de la directive européenne 99/37 et est nécessaire pour nos services de taxation. L'homologation européenne d'un type de véhicule est délivrée sans spécification de la cylindrée. Étant donné que celle-ci doit figurer sur le certificat d'immatriculation et que le SPF Finances doit pouvoir en disposer, une preuve de la référence est nécessaire.

03.04 Minister **Renaat Landuyt**: Ja, maar ik ga u eens iets anders zeggen. Kunt u zich indenken dat een minister niet bereikbaar is? Stel dat er iets gebeurt? Ik heb een paar vragen die daarover gaan. Ik moet permanent bereikbaar zijn. Als die installatie daarop niet voorzien is, kan ik dat niet verhelpen en dan moet men een ander lokaal gebruiken. U kunt niet vragen aan een minister dat hij niet bereikbaar is.

De **voorzitter**: Er staat een telefoon bij elke minister.

03.05 Minister **Renaat Landuyt**: Denkt u dat dit telefoonnummer gekend is? Iedereen heeft het gsm-nummer voor de meest belangrijke dingen. Dat is nogal logisch.

De **voorzitter**: Terzake nu.

03.06 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, onder voorlegging van het Europees gelijkvormigheidsattest van een voertuig, kan eenieder gratis het overeenstemmend Belgisch referentienummer verkrijgen bij elk keuringsstation, de homologatiedienst van de dienst Voertuigen in mijn departement. Voor de eerste inschrijving in ons land van een voertuig waarvoor geen voorafgaand visum van een keuringstation vereist is, volstaat het trouwens een kopie van de COC te voegen bij de inschrijvingsaanvraag. Dat is dus een zeer vlotte methode, zo legt men mij uit, die vooral ook, als ik het goed begrepen heb, belangrijk is voor de FOD Financiën om de taxaties, zoals ze nu nog altijd worden bepaald, gelet op cilinderinhoud en het al dan niet ecologisch effect van een voertuig, mee in rekening te kunnen brengen.

03.07 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de minister, ik zal dat antwoord uiteraard bezorgen aan degenen die het probleem bij mij hebben aangekaart.

U geeft geen antwoord op de opmerking van verschillende mensen dat ze er geen informatie over vinden. Ik wil er dus echt op aandringen om daarvan misschien, in uw departement, een kleine rubriek te maken op uw website. Dat mensen bij een parlements lid komen aankloppen, zeggende dat ze die info niet vinden, wil toch wel zeggen dat die info niet beschikbaar is. Het gaat om professionele invoerders die wel degelijk zoeken hoe het werkt, maar het niet vinden. Daarvoor wil ik toch wel uw aandacht vragen.

Ik begrijp dat bepaalde dingen voor de Belgische financiën belangrijk zijn.

Het verwondert mij wel een beetje dat het Europees attest de cilinderinhoud niet vermeldt, terwijl dat op het Belgisch attest dan wel weer nodig is. Op dat vlak zijn wij dus strenger geweest bij de omzetting van de Europese richtlijnen. Dat is een kwaal waarmee wij wel af en toe geconfronteerd worden in ons land.

Die informatieverstrekking op uw website lijkt mij een essentieel gegeven. Dat is bovendien eigenlijk niet zo kostenrovend.

03.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Tout qui peut produire un COC recevra gratuitement le numéro de référence belge correspondant auprès de tout centre de contrôle technique ou auprès du service d'homologation du Service Véhicules.

Pour la première immatriculation dans notre pays d'un véhicule pour lequel aucun visa préalable d'un centre de contrôle technique n'est requis, il suffit de joindre une copie du COC à la demande d'immatriculation.

03.07 **Hilde Vautmans** (VLD): Je transmettrai la réponse aux intéressés. Le ministre n'a pas répondu à l'observation concernant la difficulté de trouver l'information. Le ministre devrait peut-être créer une rubrique à ce sujet sur un site web.

Le certificat européen de conformité ne requiert pas la cylindrée, contrairement au certificat belge. Voilà de nouveau un exemple d'un défaut propre à notre pays, qui consiste à être plus strict que nécessaire.

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

04 Question de Mme Anne Barzin au ministre de l'Économie, de l'Énergie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "le phénomène de la désimmatriculation" (n° 9740)

04 Vraag van mevrouw Anne Barzin aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "het fenomeen van de uitschrijving" (nr. 9740)

04.01 **Anne Barzin** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, en décembre, le magazine "Trends Tendances" révélait que 4 à 6% des immatriculations belges ne sont pas réelles. Afin d'obtenir le titre de leaders du marché, certains constructeurs automobiles sont prêts à gonfler leurs chiffres d'immatriculation pour atteindre le quota prédéfini de véhicules immatriculés: soit ils immatriculent des véhicules qu'ils laissent rouiller sur le parking, soit ils essaient de les liquider au meilleur prix.

04.01 **Anne Barzin** (MR): Vier à zes procent van de Belgische inschrijvingen blijken fictief te zijn. Om de titel van marktleider in de wacht te slepen, zijn bepaalde autofabrikanten ertoe bereid hun inschrijvingscijfers op te blazen door voertuigen te laten inschrijven die zij op een parkeerplaats laten roesten of tegen een interessante prijs van de hand doen.

04.02 **Minister Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, bijna alle partijen zijn hier aanwezig. Ik wil even een kleine vraag stellen, heel praktisch, die niets met uw vraag te maken heeft, namelijk in verband met de hoorzitting van 8 maart. Ik weet dat het niet nodig is dat de minister aanwezig is bij hoorzittingen, maar gelet op het onderwerp was ik er wel graag bij geweest. Ik heb echter een probleem.

De **voorzitter**: Een agendaprobleem?

04.03 **Minister Renaat Landuyt**: Ja. Ik weet niet of het doenbaar is om nog een en ander te verplaatsen? Als het niet kan, kan het niet. Ik zou de organisaties echter ook graag horen.

De **voorzitter**: Als het niet kan, kunt u ook niet? Dat is zeker?

04.04 **Minister Renaat Landuyt**: Ik kan op die dag in elk geval niet. Ik weet echter dat ik het recht niet heb om dat te vragen.

De **voorzitter**: Dan moeten we wel die organisaties aanschrijven maar in principe...

04.05 **Minister Renaat Landuyt**: Daarom vraag ik het even.

De **voorzitter**: Goed, op 15 maart dan.

04.06 **Minister Renaat Landuyt**: In orde.

04.07 **Anne Barzin** (MR): Je vais poursuivre, monsieur le président!

En 2004, on a compté 21.084 radiations de voitures dans les 30 jours qui ont suivi leur enregistrement. En "désimmatriculant" dans ce délai, la voiture disparaît du parc automobile, mais pas du classement des constructeurs automobiles établi par la FEBIAC. En outre, la taxe de mise en circulation ne doit pas être payée. La radiation dans les trois mois permet aussi de récupérer cette taxe et même la TVA lorsque le véhicule est exporté.

En 2005, Renault arrive en tête avec 5.550 véhicules

04.07 **Anne Barzin** (MR): In 2004 werden 21.084 auto's geschrapt binnen dertig dagen nadat ze werden ingeschreven. In 2005 heeft Renault 5.550 voertuigen uitgeschreven en Peugeot 4.560, terwijl er tussen beide merken in de rangschikking van de constructeurs maar een verschil zit van 1.300 voertuigen. Dat verschijnsel, dat de marktcijfers

"désimmatriculés"; Peugeot suit avec 4.560 véhicules, alors que seulement 1.300 véhicules séparent ces deux constructeurs de la première place au classement des constructeurs.

Ce phénomène qui fausse les chiffres du marché m'interpelle.

Monsieur le ministre, ne pensez-vous pas que ce phénomène influence les consommateurs et donne une image erronée du marché? Ces pratiques sont-elles sanctionnables? Constituent-elles de la concurrence déloyale ou de la publicité mensongère?

04.08 Renaat Landuyt, ministre: Chère collègue, je tiens à vous informer que les immatriculations de véhicules ne sont jamais annulées, sauf cas spéciaux comme inversion de vignettes 705 de douane ou encore décès ou handicap grave du titulaire de l'immatriculation dans le mois courant.

Je ne pense pas que le phénomène de la "désimmatriculation" influence les consommateurs et donne une image erronée du marché dans la mesure où il faut relativiser le chiffre de 21.084 radiations en 2004 dans les 30 jours qui ont suivi l'enregistrement du véhicule.

En effet, ce chiffre doit être mis en rapport avec le nombre d'immatriculations de véhicules durant cette même année, à savoir près de 1,6 million. On parle donc de 1,3% du nombre général d'immatriculations. Pour cette même raison, parler de concurrence déloyale ou de publicité mensongère me semble exagéré. Ces pratiques ne peuvent être sanctionnées au niveau de la DIV; si ce n'est qu'il est techniquement impossible de radier une plaque d'immatriculation le jour même de sa délivrance afin d'éviter certaines fraudes comme éluder le paiement de la taxe de mise en circulation d'un véhicule.

04.09 Anne Barzin (MR): Je remercie le ministre pour sa réponse, même si je ne suis pas tout à fait d'accord. On suppose que si les constructeurs automobiles procèdent à ce genre de pratiques, c'est qu'ils y voient un intérêt. Cela peut tromper le consommateur. On voit que certains sont spécialistes de ce type de pratiques alors que d'autres n'en usent jamais. On devrait réfléchir à une manière de les sanctionner.

04.10 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, je suis totalement d'accord avec les remarques de Mme Barzin et je vais tâcher de m'informer davantage.

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

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "het communautair onevenwicht in de verdeling van de gelden van het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 10084)
- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Mobiliteit over "de inning van verkeersboetes" (nr. 10126)

vertekent, roept bij mij een aantal vragen op.

Vindt u niet dat dat verschijnsel de consumenten beïnvloedt en hen een verkeerd beeld van de markt geeft? Zijn die praktijken strafbaar? Komen zij neer op een vorm van oneerlijke concurrentie of van bedrieglijke reclame?

04.08 Minister Renaat Landuyt: Ik denk niet dat dat verschijnsel de consumenten beïnvloedt en een verkeerd beeld geeft van de markt; het cijfer van 21.084 schrappingen van voertuigen binnen dertig dagen na hun inschrijving in 2004 moet immers worden gerelativeerd.

Dat cijfer moet vergeleken worden met de 1,6 miljoen voertuigen die in datzelfde jaar werden ingeschreven.

Die praktijken zijn niet strafbaar.

04.09 Anne Barzin (MR): Ik ben het daar niet volledig mee eens. Als de autoconstructeurs er dit soort praktijken op na houden, betekent zulks dat ze denken er belang bij te hebben. Sommige doen het voortdurend, andere nooit. Er moet worden nagedacht over een manier om dit soort praktijken te bestraffen.

04.10 Minister Renaat Landuyt: Ik ga volledig akkoord met de opmerkingen van mevrouw Barzin en zal nadere inlichtingen inwinnen.

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het verkeersveiligheidsfonds 2006" (nr. 10172)

05 Questions jointes de

- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "le déséquilibre communautaire au niveau de la répartition des moyens du fonds de la sécurité routière" (n° 10084)
- M. Luk Van Biesen au ministre de la Mobilité sur "la perception des amendes routières" (n° 10126)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le fonds de la sécurité routière 2006" (n° 10172)

05.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, naar aanleiding van de bekendmaking van de cijfers van de inkomsten uit de verkeersboetes voor het jaar 2005, zowat 229 miljoen euro, wil de Vlaamse regering het Verkeersveiligheidsfonds bespreken op het Overlegcomité, omwille van de verdeling van de gelden tussen Vlaanderen, Wallonië en Brussel.

Het fonds wordt hoofdzakelijk gespijsd met gelden afkomstig uit Vlaanderen, dat daarvoor verhoudingsgewijs veel te weinig terug krijgt. Vlaanderen int momenteel 83% van de boetes, maar krijgt amper 56,5% van de opbrengst, terwijl 38% naar Wallonië en 5,5% naar Brussel gaat. Het gaat hier dus eens te meer over een transfer van Vlaanderen naar Wallonië.

Ik zeg "eens te meer", omdat er, behalve de gekende transfers in onder meer de sociale zekerheid, ook nog een grote transfer is, die trouwens enkele weken geleden in een andere commissie ter sprake is gekomen. Dat is met name de transfer ten nadele van de Vlaamse politiezones, meer bepaald de federale subsidie voor de 196 lokale politiezones. Ook op dat vlak blijft een zware benadeling van de Vlaamse zones voortduren. Het zou zelfs gaan om een benadeling van zowat 200 miljoen euro voor de periode 2002-2004.

Bij de bespreking van de wet betreffende het Verkeersveiligheidsfonds in 2005 hebben wij een amendement ingediend om de transfer ongedaan te maken. Wij bereikten daarbij weliswaar geen resultaat. Ik stel niettemin vast dat mijn collega's, zowel van de meerderheid als van de oppositie, de problematiek onderkennen.

Is de minister nu eindelijk bereid de verdeelsleutel zodanig aan te passen dat Vlaanderen zijn rechtmatig deel van de koek krijgt?

05.02 Luk Van Biesen (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag handelt over een soortgelijke problematiek.

Het is uiteraard niet erg verwonderlijk dat de cijfers tussen Vlaanderen en Wallonië zozeer verschillen. In het verleden reeds stelden wij vragen over de werking van de flitspalen, waarbij dezelfde orde van grootte merkbaar was.

Het is bijzonder eigenaardig dat wordt gesproken over een bedrag van 299 miljoen euro aan geïnde verkeersboetes, wat trouwens het hoogste bedrag ooit is. Het is op een jaar tijd met meer dan 30% gestegen.

Volgens de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten is er echter nog altijd een probleem met de verdeling van de inkomsten. Immers, 83% van de boetes wordt in Vlaanderen geïnd, terwijl in

05.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Le gouvernement flamand veut rouvrir au sein du Comité de concertation le débat sur la répartition des ressources du fonds de la sécurité routière. La Flandre perçoit en effet, et très largement, la plus grande partie des amendes mais en retire des avantages qui, proportionnellement, sont largement insuffisants.

Le ministre est-il disposé à mettre enfin un terme à ce transfert du nord vers le sud?

05.02 Luk Van Biesen (VLD): En 2005, le plus gros montant d'amendes jamais perçu a été engrangé. Quoique la Flandre en perçoive plus de 80% et que la Wallonie n'en perçoive que 5% à peine, plus de la moitié du montant global perçu est reversé à la Wallonie.

Comment expliquer cette disparité abyssale? Est-elle due au fait que les contrevenants flamands ont plus de chances d'être pris ou est-elle imputable à une perception plus performante en

Wallonie amper 5% wordt geïnd. Toch vloeit meer dan de helft van de inkomsten van het fonds terug naar Wallonië.

Vanwaar komt het uitermate hoge verschil in percentage aan boetes die in Vlaanderen dan wel in Wallonië worden geïnd?

Ten tweede, is de pakkans zo veel kleiner in Wallonië dan in Vlaanderen of ligt de problematiek veeleer bij de diensten die instaan voor de inning? Met andere woorden, er worden misschien evenveel verkeersboetes uitgeschreven, maar misschien minder boetes betaald in Wallonië dan in Vlaanderen.

Ten derde, waarom vloeit blijkbaar meer dan de helft van de inkomsten uit het fonds terug naar Wallonië, terwijl dat landsgedeelte volgens de laatst bestudeerde jaren, namelijk 2004-2005, helemaal niet in die mate bijdraagt tot het fonds?

Wat gebeurt effectief met de inkomsten uit het fonds? Waarheen vloeien de bedragen in euro per landsgedeelte?

Mijnheer de minister, hoe zult u de overduidelijke scheeftrekking in de inning van boetes recht trekken? Op welke wijze meent u in dat verband te moeten interveniëren?

05.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, met betrekking tot dit onderwerp is al heel wat vermeld, dus kan ik het kort houden.

Het element dat ik hieraan toe wil voegen is het negatieve advies van de Vlaamse regering destijds bij uw wetsontwerp van het Verkeersveiligheidsfonds. Dat wetsontwerp is ondertussen wet geworden. Het negatieve advies was gebaseerd op de vaststelling dat de huidige verdeelsleutel niet in verhouding staat tot het gevoerde verkeersveiligheidsbeleid van de politiezones in de verschillende landsgedeelten. Volgens mij kon men niet om het negatieve advies heen, maar u hebt dat toch gedaan. U hebt daar geen rekening mee gehouden en daarom heeft de Vlaamse regering vorige week vrijdag beslist dit terug op het Overlegcomité te laten agenderen.

Ten eerste, wat is de herkomst van de inkomsten 2005 per Gewest? Wij zouden graag over de precieze cijfers beschikken, omdat die nodig zijn om de gepaste gevolgen daaruit te kunnen trekken. Met betrekking tot het gerechtelijk arrondissement Brussel-Halle-Vilvoorde is het dan wel belangrijk voor de verdeling per Gewest, dat de cijfers worden opgesplitst tussen de 19 Brusselse gemeenten en de politiezones op het Vlaamse grondgebied.

Ten tweede, sinds vorig jaar zijn niet alleen de lokale politiezones, maar ook de federale politie, de FOD Mobiliteit en Vervoer en de politierechtbanken gegadigden van het Verkeersveiligheidsfonds. Wat zal in 2006 het aandeel zijn van deze verschillende gegadigden?

Ten derde, op welk cijfer voor 2005 inzake verkeersslachtoffers baseert de regering zich om de inkomsten te verdelen tussen de zones? Is er, met andere woorden, een link tussen de verkeersveiligheidsbarometer en het Verkeersveiligheidsfonds, of op welke manier wordt dit berekend?

Flandre? Pourquoi l'argent perçu est-il distribué suivant une clé de répartition aussi injuste? Quel sort est réservé aux rentrées versées au fonds? Comment le ministre compte-t-il s'y prendre pour remédier à ce déséquilibre?

05.03 Jef Van den Bergh (CD&V): La clé de répartition concernant la redistribution des recettes des amendes routières aux Régions est toujours l'objet de discussions. La Flandre souhaite que ce point soit inscrit à l'ordre du jour du Comité de concertation.

Quelle est la provenance des recettes par Région? Qui sont les bénéficiaires du fonds? Sur quels chiffres le gouvernement se fonde-t-il pour répartir les recettes entre les zones?

Tot slot, wat is de beleidslijn van de federale regering met betrekking tot de vragen van het Vlaams Gewest betreffende de te realiseren gewestelijke impact op het Verkeersveiligheidsfonds? De standpunten van het Vlaams Gewest en van de VVSG lopen samen en zijn duidelijk: zij vragen eerst een verdeling over de Gewesten en vervolgens, binnen die territoria, een verdere verdeling over de politiezones.

05.04 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik heb de volgende antwoorden op de verschillende vragen over hetzelfde onderwerp.

De eerste vraag betreft de problematiek van de verdeling van het verkeersveiligheidsfonds. Dit komt ter sprake op het eerstkomende Overlegcomité waar de diverse regeringen elkaar zullen ontmoeten en het wellicht daarover zullen hebben. Dat is de procedure.

Wat de eerste specifieke vraag van collega Van Biesen betreft, de minister van Financiën beschikt niet over statistieken die toelaten op dit niveau de herkomst te bepalen van de ontvangsten die voortkomen uit de verkeersovertredingen. Zoals reeds eerder gezegd, heeft de heer Luc Van Biesen daarover zelf al vragen gesteld en ik verwijs dus naar het antwoord op zijn schriftelijke vraag nr. 687. Ook de heer Carl Devlies had daarover al een schriftelijke vraag nr. 655 gesteld. Uit het antwoord blijkt dat de percentages van de VVSG niet helemaal correct zijn.

Wat de tweede vraag van collega Van Biesen in verband met de pakkans in Wallonië betreft, hoe moet die worden gemeten? In Vlaanderen werden ongeveer 1.000 flitspalen geplaatst op 512 verschillende plaatsen. We weten echter niet waar en hoelang ze effectief werken. Ook daarin is immers variatie mogelijk.

Wat Wallonië betreft, had men het, onder voorbehoud van de volledigheid, een maand geleden over 29 flitspalen op ongeveer 16 plaatsen. Ook Brussel is in volle evolutie. De cijfers kunnen best aan de bevoegde instanties van Brussel, Wallonië en Vlaanderen worden gevraagd.

De derde vraag was waarom de helft van de inkomsten uit het fonds naar Wallonië gaan? In 2005 hebben de Vlaamse politiezones samen een bedrag van 32.930.000 euro ontvangen, de Waalse politiezones 21.359.000 euro en de Brusselse 2.800.000 euro. Het gaat dus niet precies om de helft. Dit gebeurde op deze manier omdat de criteria in de bestaande wet het zo bepalen.

De vierde vraag was wat er gebeurt met de inkomsten uit het fonds. Deze inkomsten worden aangewend voor de uitvoering van de afgesproken actieplannen. In elke zone wordt een verkeersveiligheidsovereenkomst gesloten waarop alle punten vermeld staan waarvoor de gelden worden gebruikt.

Ten vijfde werd gevraagd naar mijn opinie. Die heb ik jaren geleden al eens in een boekje geschreven. Geen enkele vraagsteller zal iets hebben tegen mijn opinie. Hoe gaan we de scheeftekening nu aanpakken? Dat zal het voorwerp zijn van het Overlegcomité van de eerste woensdag van de maand maart. Ik kijk uit naar de strijd bare houding van de Vlaamse regering in deze.

05.04 **Renaat Landuyt**, ministre: La question de la répartition des recettes provenant du fonds de la sécurité routière fera l'objet de la prochaine réunion du Comité de concertation.

Le ministre des Finances ne dispose pas de statistiques ventilées par commune qui pourraient indiquer l'origine des recettes provenant de la verbalisation des infractions routières. Je renvoie aux réponses données aux questions écrites numéros 687 de M. Van Biesen et 655 de M. Devlies. Celles-ci démontrent que les pourcentages mentionnés par la VVSG ne sont pas tout à fait corrects.

La Flandre compte quelque 1.000 radars automatiques qui sont installés à 512 endroits différents. Or nous ne savons pas où ils fonctionnent exactement, ni pendant combien de temps. Il y a un mois, la Wallonie comptait 29 radars à 16 endroits. La ville de Bruxelles connaît également une évolution. Voilà pourquoi je vous conseille de contacter les instances compétentes de temps à autre afin d'obtenir un aperçu récent de la situation.

Pourquoi la moitié des recettes vont-elles à la Wallonie? En 2005, les zones de police flamandes ont reçu 32.930.000 euros, les zones wallonnes en ont reçu 21.359.000 et les zones bruxelloises 2.800.000. Il ne s'agit donc pas exactement de la moitié. Il a été procédé à la répartition en fonction des critères fixés par la loi existante. L'argent sert à mettre en œuvre les plans d'action dont il a été convenu. En effet, une convention de sécurité routière

In antwoord op de vragen van collega Van den Bergh verwijs ik voor de verdeling naar de antwoorden op dezelfde schriftelijke vragen van de heren Luk Van Biesen en Carl Devlies.

Wat is de toestand nu? Daarover kan ik nog niet veel zeggen, omdat een en ander nog wordt verzameld.

Wat we nu opstellen, wordt echter enigszins geblokkeerd door het Overlegcomité. Men moet de wet toepassen. In de wet kan men tendensen opnemen, maar het vervelende is dat de investeringen van de gemeenten en het Gewest als wegbeheerders in het bestaande systeem moeilijk binnen te brengen zijn, omdat het een subsidiëring is van politiezones. Het is dus in de mate waarin politiezones bepaalde investeringen op zich nemen, in de plaats van de gemeenten bijvoorbeeld, dat men zou kunnen werken met gerichte thema's binnen het kader van de huidige wetgeving. Nogmaals, wie ben ik om de wet te veranderen? Daarvoor hebben we het Parlement en soms de regering, die een wetsontwerp opstelt. Ik kijk samen met u uit naar wat er in het Overlegcomité van begin maart zal gebeuren.

déterminant l'affectation des montants a été conclue dans chaque zone.

J'ai exposé voici plusieurs années déjà, dans une brochure, ce que je pense de la manière de remédier à cette distorsion. La question sera abordée en Comité de concertation au début du mois de mars. Je suis curieux de voir l'attitude combative du gouvernement flamand.

Je ne puis guère répondre à la question de M. Van den Bergh à propos de la situation actuelle car la collecte des données est en cours. Il convient d'appliquer la loi. Par ailleurs, il est difficile d'intégrer les investissements des communes et des Régions en tant que gestionnaires de la route, car il s'agit de l'octroi de subventions aux zones de police. L'on peut travailler sur la base de thèmes ciblés dans la mesure où des zones de police assument certains investissements. Le Parlement et, dans certains cas, le gouvernement, peuvent élaborer des propositions ou des projets. J'attends le Comité de concertation avec impatience.

05.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik zal het eens grondig bekijken, zeker wat het cijfermateriaal betreft.

05.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): J'analyserai les données chiffrées dans le détail.

05.06 Minister Renaat Landuyt: Als ik nog even mag, ik denk dat alles is gepubliceerd. U kunt alles terugvinden. In het Belgisch Staatsblad werd de verdeling per zone in elk geval in detail gepubliceerd.

05.06 Renaat Landuyt, ministre: Tous les chiffres ont été publiés au Moniteur belge.

05.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Het is op basis daarvan dat wij hebben kunnen vaststellen dat er een communautaire scheeftrekking is, mijnheer de minister.

05.08 Minister Renaat Landuyt: Ik dacht dat u een insinuatie maakte dat ik verkeerde cijfers gaf. Er is geen transparanter dossier dan dit.

05.08 Renaat Landuyt, ministre: Aucun dossier n'est plus transparent que celui-là.

05.09 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Inderdaad. Dat klopt. Het is zo'n transparant dossier dat wij uiteraard beseffen dat het hier om een enorme scheeftrekking gaat van Vlaanderen ten opzichte van Wallonië. Tot op heden werd nog steeds geen stap vooruit gezet. Ik vind het jammer dat als de regering zegt dat verkeersveiligheid een topprioriteit is en men zelfs zegt dat een groot deel daarvan moet

05.09 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Il est tellement transparent que la distorsion communautaire est flagrante. Aucun progrès n'a encore été enregistré. Lorsque le

gedefederaliseerd worden, u dat alleen maar in woorden belijdt en niet in daden. Ik vind het jammer dat Vlaanderen niet over zijn eigen centen kan beschikken om een eigen verkeersveiligheidsbeleid te voeren, zodat dit de verkeersveiligheid in Vlaanderen ten goede komt.

U zegt uit te kijken naar de strijdvaardige houding van de Vlaamse regering. Ik ben eigenlijk ook eens benieuwd naar uw houding, mijnheer de minister, en naar de houding van de federale regering. U bent de verantwoordelijke minister en u moet al het gewicht – dat u hebt of niet hebt – in de schaal leggen om dat dossier tot een goed einde te brengen. U geeft toch toe dat er een communautaire scheeftrekking is. Die communautaire scheeftrekking moet worden rechtgezet.

05.10 Luk Van Biesen (VLD): Mijnheer de minister, ik dank u uiteraard voor uw antwoord, maar een punt blijft mij dwarszitten. U zegt dat u uitkijkt naar 1 maart. Van een minister mag men iets meer verwachten dan dat hij uitkijkt naar een vergadering. Van een minister mag ook worden verwacht dat hij een standpunt inneemt voor een bepaalde gedachte en voor een bepaald idee vecht. In dat kader was het veel leuker geweest, mocht ik vernemen wat uw ideeën zijn en welke grote lijnen u zult volgen.

05.11 Minister Renaat Landuyt: Ik zal het standpunt van uw partij volgen.

05.12 Luk Van Biesen (VLD): U gaat het standpunt van mijn partij volgen? Wat is dat?

05.13 Minister Renaat Landuyt: Dat weet ik niet.

05.14 Luk Van Biesen (VLD): (...)

05.15 Minister Renaat Landuyt: Ik weet niet van welke strekking hij is binnen zijn partij.

05.16 Luk Van Biesen (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik ben bereid om alles te aanvaarden wat hier gezegd wordt, maar het zou een minister toch betamen om minstens enige vorm van elementaire beleefdheid aan de dag te leggen.

05.17 Minister Renaat Landuyt: Beleefdheid geldt voor iedereen.

05.18 Luk Van Biesen (VLD): Ik heb u gisteren niet beledigd. Uw eigen voorzitter van de sp.a heeft gisteren op de Zevende Dag...

05.19 Minister Renaat Landuyt: U behoort tot de groep die zich permitteert om ons te beledigen, zonder grond.

05.20 Luk Van Biesen (VLD): Uw eigen voorzitter heeft op de Zevende Dag al zijn grote ministers van Mobiliteit aangekondigd. Eén minister heeft hij niet in zijn top 5 genoemd. De heer Vande Lanotte, sp.a-voorzitter, was zelfs helemaal vergeten dat u minister van Verkeersveiligheid bent. Hij heeft iedereen opgenoemd die in de loop

gouvernement déclare que la sécurité routière constitue l'une de ses priorités et qu'elle doit être régionalisée, ce ne sont là que de belles paroles. La Flandre ne peut pas mener sa propre politique de sécurité routière. Le ministre se dit curieux de voir l'attitude combative du gouvernement flamand mais c'est à lui qu'il revient, en tant que ministre responsable, de tout mettre en œuvre pour mener ce dossier à bonne fin.

05.10 Luk Van Biesen (VLD): Le ministre ne peut pas se contenter de voir venir ce qui se passe au Comité de concertation. Il doit adopter une position et la défendre. J'aurais aimé connaître cette position.

05.11 Renaat Landuyt, ministre: Je suivrai la position du VLD.

05.12 Luk Van Biesen (VLD): C'est-à-dire?

05.13 Renaat Landuyt, ministre: Je l'ignore.

05.15 Renaat Landuyt, ministre: De même, j'ignore à quelle tendance de son parti M. Van Biesen adhère.

05.16 Luk Van Biesen (VLD): Tout ministre se devrait de respecter une élémentaire politesse.

05.18 Luk Van Biesen (VLD): Je n'ai pas offensé le ministre, hier.

05.20 Luk Van Biesen (VLD): Lors du débat télévisé "De Zevende Dag", le président du sp.a a cité les "grands" ministres de la Mobilité, mais il a oublié M.

van de voorbije twintig jaar minister van Mobiliteit is geweest, maar blijkbaar was hij vergeten dat u dat vandaag bent. Blijkbaar valt u ook bij hem niet op.

Laten wij elkaar evenwel niet beledigen. Dit lijkt me toch ernstiger te zijn. Ik had gewoon graag van u, als verantwoordelijke in de regering rond dit dossier, vernomen wat uw standpunt is op het Overlegcomité.

05.21 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wat betreft de gegevens, verwijst u naar de antwoorden op schriftelijke vragen van collega Van Biesen en Devlies. Als ik mij niet vergis, waren dat cijfers van 2004, terwijl de VVSG cijfers van 2005 naar voren heeft gebracht. Ik denk dus niet dat u op basis daarvan kunt concluderen dat de VVSG geen correcte cijfers heeft gebracht.

Wij hebben ook gevraagd naar cijfers van 2005, maar blijkbaar kunt u die nog niet geven. Dat is toch wel een beetje te betreuren.

05.22 Minister Renaat Landuyt: (...)

05.23 Jef Van den Bergh (CD&V): Ja, van de verdeling naar de politiezones.

05.24 Minister Renaat Landuyt: Die cijfers heb ik niet in handen. U moet weten waar u ze kunt halen. Financiën verzamelt die cijfers. Dat weet u toch?

05.25 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, u kunt die cijfers als minister in elk geval toch opvragen als er daarnaar in het Parlement wordt gevraagd?

05.26 Minister Renaat Landuyt: Ik zeg u dat die cijfers nog verzameld worden. Ieder jaar komen er een paar cijfers in de pers, omdat iedereen daarover zo vlug mogelijk iets wil zeggen in de pers. Ik vraag u te wachten op het juiste cijfer. Dat wordt altijd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Dat is allemaal voorzien.

05.27 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik kom tot een tweede element. Als u geen standpunt wilt bekendmaken over hoe u als federaal minister naar het Overlegcomité zult trekken, denk ik dat wij daaruit alleen maar kunnen concluderen dat u de wet, zoals ze onlangs is aangepast, wilt handhaven, en er geen wijzigingen in wilt aanbrengen.

05.28 Minister Renaat Landuyt: U trekt de verkeerde conclusie. We moeten de instellingen toch een beetje laten werken. In een Overlegcomité komen de verschillende regeringen samen. De verschillende regeringen bereiden zich daarop voor. De agenda van de eerste woensdag van maart moet nog voorbereid worden. Dat is de logica zelf. Hoe kunt u zich daarover dan zorgen maken?

Het is zelfs parlementair vastgelegd dat er niet voorafgaandelijk gediscussieerd kan worden over een regeringsstandpunt. De minister moet de wet uiteraard uitvoeren, en hij moet het standpunt van de regering verdedigen.

Landuyt selon toute évidence.

Quelle sera la position du ministre au Comité de concertation?

05.21 Jef Van den Bergh (CD&V): Les chiffres mentionnés dans les réponses écrites portaient sur l'année 2004. La VVSG visait l'année 2005. Sur cette base, le ministre ne peut donc conclure que la VVSG a fourni des informations erronées. Hélas, le ministre ne peut encore fournir de chiffres pour 2005.

05.24 Renaat Landuyt, ministre: M. Van den Bergh sait que le département des Finances rassemble les chiffres.

05.26 Renaat Landuyt, ministre: Ce processus est encore en cours. Des chiffres ont certes déjà été publiés dans la presse mais les chiffres exacts sont toujours publiés au Moniteur belge.

05.27 Jef Van den Bergh (CD&V): Je déduis du refus du ministre de faire connaître le point de vue qu'il défendra au Comité de concertation qu'il entend maintenir la loi récemment adaptée.

05.28 Renaat Landuyt, ministre: Vous tirez une conclusion erronée. Nous devons laisser travailler les institutions. L'ordre du jour du prochain Comité de concertation doit encore être préparé. Le Parlement a même déterminé qu'un point de vue du gouvernement ne peut faire l'objet de discussions préalables. Je dois exécuter la loi et défendre le point

Nu zeg ik u dat het Overlegcomité van begin maart nog voorbereid moet worden, en dat moet nog plaatsvinden.

05.29 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): (...) de kans gehad bij de bespreking van de wet om die transfer ongedaan te maken en ...

05.30 Minister Renaat Landuyt: U moet niet zo defaitistisch zijn. Volgens mij zal er wel iets uit komen.

05.31 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, in plaats van dan te vragen naar het standpunt voor de toekomst, wil ik u dan wel vragen op basis van welke argumenten u geen enkele rekening hebt gehouden met het advies van de Vlaamse regering bij het wetsontwerp over de verkeersveiligheid.

05.32 Minister Renaat Landuyt: Daarvoor verwijs ik naar de bespreking van de wet. Dat was een parlementaire bespreking. Wat is dit nu? Kijkt u naar het verslag, het staat erin! Ik kan dat niet uit het hoofd citeren, maar het staat letterlijk in het parlementair verslag van mevrouw Vautmans.

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

06 Question de M. Charles Michel au ministre de la Mobilité sur "le futur organisme de contrôle des vols aériens" (n° 10405)

06 Vraag van de heer Charles Michel aan de minister van Mobiliteit over "het toekomstig controleorgaan voor de vluchten" (nr. 10405)

06.01 Charles Michel (MR): Monsieur le ministre, ma question porte sur la problématique du contrôle des vols aériens.

Depuis plusieurs mois, on discute en Wallonie de l'opportunité pour le gouvernement wallon de participer aux débats sur ce dossier important et particulièrement sensible. Les Régions bruxelloise et flamande y sont associées. Il semblerait que le gouvernement wallon n'ait pas manifesté – officiellement en tout cas – son intérêt pour participer aux réunions de concertation et de négociation.

Pourtant, la Wallonie est proche de l'aéroport. Je pense bien évidemment à certaines communes du Brabant wallon mais également à des communes se situant à la frontière linguistique, comme par exemple celle de Huldenberg, située en territoire flamand. Ces communes subissent de nombreuses nuisances, essentiellement sonores, liées au développement de l'aéroport de Bruxelles-National.

Si j'ai bien compris, l'avant-projet qui est en discussion au gouvernement fédéral prévoit la création d'un organisme de contrôle interrégional indépendant.

Dès lors, pouvez-vous nous expliquer pourquoi la Wallonie n'est pas associée aux discussions sur cet avant-projet de loi?

de vue du gouvernement.

05.29 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Le ministre a eu l'occasion d'annuler les transferts lors de l'examen de la loi.

05.30 Renaat Landuyt, ministre: M. Mortelmans ne doit pas être si défaitiste. Je pense qu'une solution sera trouvée.

05.31 Jef Van den Bergh (CD&V): Pourquoi le ministre n'a-t-il pas tenu compte de l'avis du gouvernement flamand dans son projet de loi relatif à la sécurité routière?

05.32 Renaat Landuyt, ministre: Je conseille à M. Van den Bergh de consulter le rapport parlementaire de Mme Vautmans.

06.01 Charles Michel (MR): In tegenstelling tot het Brusselse en het Vlaamse Gewest neemt de Waalse regering niet deel aan de overlegvergaderingen over het heikele dossier van de vluchtcontroles. Nochtans ondervinden ook Waalse gemeenten geluidsoverlast van de luchthaven van Brussel-Nationaal.

In het kader van een voorontwerp van wet dat momenteel besproken wordt door de federale regering zou er een onafhankelijk intergewestelijk controleorgaan worden opgericht. In hoeverre kunnen in Wallonië gedomicilieerde burgers bij dat orgaan terecht, aangezien Wallonië niet bij de gesprekken betrokken wordt? Zal dat orgaan ook rekening houden met de

Dans quelle mesure les citoyens domiciliés en Wallonie pourront-ils s'adresser à cet organisme de contrôle interrégional indépendant? L'absence du gouvernement wallon à la table de concertation ou de négociation signifie-t-elle que les citoyens wallons ne seront absolument pas pris en considération par cet organisme de contrôle interrégional indépendant?

Enfin, dans un avis qui, semble-t-il, n'est pas encore officiel, le Conseil d'Etat aurait insisté – je mets ce propos au conditionnel – sur l'importance de la concertation entre l'ensemble des Régions dans le cadre de l'adoption de l'avant-projet en question.

Un certain nombre de citoyens wallons s'interrogent sur la défense de leurs intérêts face à la carence du gouvernement wallon qui n'a pas officiellement marqué son intérêt pour participer aux concertations. Pouvez-vous nous en dire plus sur ces questions concrètes?

06.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je pense qu'il faut distinguer, d'une part, la procédure de concertation dans le cadre d'une loi et, d'autre part, les concertations relatives au problème spécifique de l'aéroport de Bruxelles-National.

Pour ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles-National, il s'agit d'une discussion entre la Région où se situe l'aéroport, la Région à proximité – Bruxelles – et le fédéral. Pour ce qui est de la loi, il s'agit d'une procédure classique qui concerne tout le monde et qui prévoit également une concertation avec la Wallonie.

06.03 Charles Michel (MR): Monsieur le ministre, je suis sidéré, abasourdi par la brièveté de votre réponse. Je vous signale que la Wallonie est également particulièrement proche de l'aéroport en question. Vous n'avez absolument pas répondu à aucune des questions. J'en prends note!

Le **président**: Vous auriez aussi pu être étonné par le sens étymologique de l'expression "être frappé par la foudre"!

06.04 Charles Michel (MR): Mijnheer de voorzitter, dat zou ook mogelijk geweest zijn!

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

De **voorzitter**: Mevrouw Creyf is nog niet aanwezig en wij gaan dus over tot het volgende punt van de agenda, de vraag van de heer Van den Bergh.

07 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het lot van artikel 23 bis van de verkeerswet in het beleid inzake rijopleiding en rijbewijs" (nr. 10171)

07 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le sort de l'article 23 bis de la loi sur la circulation routière dans la politique relative à la formation à la conduite et au permis de conduire" (n° 10171)

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer de minister, bij de voorbereidingen van de standpunten rond de rijopleiding en dergelijke viel ons oog opnieuw op artikel 23bis van

verzuchtingen van Waalse burgers? De Walen vragen zich af hoe hun belangen verdedigd zullen worden, temeer daar de Raad van State het belang van het overleg tussen alle Gewesten in het kader van de goedkeuring van het voorontwerp zou hebben onderstreept.

06.02 Minister Renaat Landuyt: Men moet een onderscheid maken tussen, enerzijds, de overlegprocedure in het kader van de wet, waaraan alle Gewesten deelnemen en, anderzijds, de overlegprocedure betreffende het specifieke probleem van Brussel-Nationaal, waaraan alleen de Gewesten deelnemen op wiens grondgebied de luchthaven zich bevindt.

06.03 Charles Michel (MR): Ik ben verbouwereerd: u hebt niet één van mijn vragen beantwoord.

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): L'article 23bis de la loi sur la circulation routière du 23 février

de verkeerswet. Dit artikel kwam mee tot stand bij de hervorming van de verkeerswet op 23 februari 2003 en is buiten de regeringsbeslissing omtrent de hervorming van de rijopleiding gebleven. Dit artikel bepaalt dat de bestuurders bijscholing volgen in een erkend centrum voor voortgezette rijopleiding in de gevallen en volgens de modaliteiten die door de Koning worden bepaald.

Het gaat dus eigenlijk niet over vormen van rijopleiding in het stadium van het behalen van het rijbewijs, maar over vormen van bijscholing nadat men al enkele maanden of jaren over een rijbewijs beschikt. De bedoeling van de bijscholing is niet-agressief en preventief rijgedrag te bevorderen bij de bestuurders, aldus de wet.

Dit artikel werd tot nu toe niet uitgevoerd. Men kon zich eraan verwachten dat dit mee bekeken zou worden in de context van de hervorming van de rijopleiding, maar dat lijkt niet gebeurd te zijn, waardoor ik stilaan begin te vrezen dat deze wetsbepaling hetzelfde lot beschoren zal zijn als het rijbewijs met punten, dat reeds in 1990 werd ingeschreven in de verkeerswet. Daarom zou ik van u willen weten waarom dit artikel niet meteen meegenomen werd in de context van de hervorming van de rijopleiding en welke intenties u eventueel nog hebt, in zoverre ik nog naar uw intenties mag vragen, in verband met dit wetsartikel.

07.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, ik meen dat ik ooit al geantwoord heb op het probleem van de uitvoering van het genoemde artikel 23bis, dat ikzelf nog mee goedgekeurd heb.

Er is een probleem van data-uitwisseling. Wat is het probleem? Om een perfect systeem te hebben moet men de processen-verbaal van de begane overtredingen registreren om ze te kunnen aanrekenen. Nu kan men dit enkel op het niveau van de rechtbanken, maar dat is al een hele selectie. A la limite is het een kwestie van de dataverwerking te verbeteren. Dat gebeurt op één vlak, want de uitvoeringsvoorbereiding van een nieuwe verkeerswet is ook een informaticaverhaal. Wij gaan stap voor stap naar een betere data-uitwisseling. Ik meen dat dit een basisvoorwaarde is. Het heeft veel te maken, niet met een gebrek aan wil, maar met een gebrek aan mogelijkheden. Daarom matig ik mijn uitspraken daarover. Ik ben ook sterk voor dat systeem en men kan tien keer zeggen dat men het wil, maar als de informatica niet optimaal werkt, dan staat men nergens.

Daarom is de werking van de politiezones heel belangrijk. Wij gaan echter vooruit. Plots zullen wij in staat zijn om het te doen. Als men zou zeggen dat men het daarvoor doet, dan zou het trager vooruitgaan. De materiële voorwaarden zijn in ieder geval aan het verbeteren.

Eigenlijk hebben we inzake de rijopleiding een belangrijke stap gezet voor de toekomst, die we nog moeten bespreken. Voor het eerst hebben we bepaald dat het rijbewijs voortaan zeer vlug verloren zal gaan in een bepaalde periode: namelijk het eerste jaar dat men rijbewijs heeft. Eigenlijk is dat ook een eerste stap naar een puntensysteem. De uitvoeringswijze gebeurt echter op een realistische manier, net door de bijzondere voorwaarde dat de invoering ervan nog moet worden besproken in het kader van het wetsontwerp.

2003 n'a pas été exécuté dans le cadre de la réforme de la formation à la conduite. Cet article règle les formes des cours de perfectionnement postérieurs à l'obtention du permis de conduire. Le sort réservé à cet article semble devoir être identique à celui du permis à points inscrit dans la loi sur la circulation routière depuis 1990.

Pourquoi n'a-t-il pas été tenu compte de cet article dans le contexte de la réforme de la formation à la conduite? Quel sort le ministre réservera-t-il à cet article de loi?

07.02 **Renaat Landuyt**, ministre: L'échange de données pose un problème. Dans un système parfait, les procès-verbaux relatifs aux infractions commises sont enregistrés pour qu'ils puissent être imputés. Il n'est actuellement possible d'y procéder qu'au niveau des tribunaux, ce qui constitue déjà une sélection importante. La préparation de l'application de la nouvelle loi sur la circulation routière dépend également de l'informatique. L'échange de données s'améliore progressivement. Le problème ne résulte pas d'un manque de volonté mais d'un manque de moyens.

La réalité montre que nous sommes dépendants de l'informatique. Le fonctionnement des zones de police constitue un élément important à cet égard. À un moment donné, les conditions matérielles seront remplies.

Nous franchissons une étape importante dans la formation à la conduite. Le permis de conduire pourra être retiré très facilement au cours de la première année après son obtention. Il s'agit là en

Dit is mijn antwoord op deze vraag: enerzijds heeft het feit dat het niet is uitgevoerd te maken, met de praktische onmogelijkheid en anderzijds zetten we stappen in de logica van een rijbewijs met punten, ook bij de hervorming van de rijopleiding.

fait d'un premier pas vers un système à points.

07.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik dank de minister voor zijn antwoord. Voor een stuk kan ik het begrijpen: het probleem van statistieken, informatie en data bestaat reeds jarenlang. Het rijbewijs met punten dateert al van begin jaren negentig. Ook toen was het niet ter beschikking hebben van goede cijfers en statistieken de enige belemmering. We kunnen dus enkel betreuren dat er op vijftien jaar tijd nauwelijks iets is gebeurd. Samen met u hoop ik dat het nu snel in orde kan komen.

07.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Lorsqu'on a proposé d'instaurer un permis de conduire à points au début des années nonante, le manque de chiffres et de données a également posé problème. Il est regrettable de constater que les modifications survenues au cours des quinze dernières années sont négligeables. Tout comme le ministre, j'espère que ce problème sera résolu dans les plus brefs délais.

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

08 Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "le renforcement des normes européennes existantes sur le temps de travail et les périodes de repos des conducteurs de poids lourds" (n° 10273)

08 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de versterking van de huidige Europese normen met betrekking tot de werk- en rusttijden van de vrachtwagenbestuurders" (nr. 10273)

08.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, l'objectif de la nouvelle législation européenne est d'éviter autant que possible les accidents tragiques dus à la fatigue des conducteurs. Elle concerne les conducteurs de poids lourds et renforce le règlement existant sur leur temps de travail et leurs périodes de repos.

08.01 Valérie De Bue (MR): De nieuwe wetgeving die het Europees Parlement recentelijk heeft goedgekeurd verstrengt de regelgeving betreffende de rij- en de rusttijden van de vrachtwagenchauffeurs. Het aantal controles zal eveneens worden opgevoerd. In België staan in de drie Gewesten nog een aantal andere maatregelen op stapel om de veiligheid te verhogen.

A partir d'avril 2006, les routiers ne devront pas passer plus de 56 heures au volant sur une semaine. Actuellement, ils peuvent pousser jusqu'à 74 heures. Pour comptabiliser ces heures, des tachygraphes digitaux remplaceront les anciens à bord des poids lourds. Plus fiables, ils seront surtout plus difficiles à falsifier.

Pour ce qui est du temps de repos quotidien, il pourra être pris en deux périodes, la première d'une durée de 3 heures, la seconde de 9 heures minimum. Quant aux pauses, elles devront être plus fréquentes. Les contrôles seront aussi augmentés progressivement. En revanche, l'harmonisation des sanctions en cas d'infraction n'est pas prévue. Elle reste la responsabilité de chaque Etat membre.

In welke mate zullen de controles worden opgevoerd? Waarop zullen ze zich toespitsen? Wanneer zullen de vrachtwagens met digitale tachografen uitgerust moeten zijn? Hoe en wanneer zal in België tussen de federale overheid en de deelstaten overleg worden gepleegd om gelijke tred te houden met de Europese harmonisering?

Un récent témoignage publié par le journal "La Dernière Heure" évoque pourtant des dépassements réguliers de la barre des 150 heures mensuelles et même un temps de conduite de 20 heures d'affilée. On évoque en Belgique d'autres difficultés pour les camionneurs. A Bruxelles, votre homologue souhaite interdire la circulation des camions à certaines heures. En Wallonie, c'est le dépassement sur autoroute qui serait interdit durant des heures

déterminées. En Flandre, on réclame des limitations de vitesse plus basses.

Monsieur le ministre, je souhaite vous poser les trois questions suivantes.

La première concerne le renforcement des contrôles. A quel rythme vont-ils être augmentés? Quels sont vos objectifs?

La seconde concerne les tachygraphes digitaux. Quand les camions devront-ils en être équipés?

La troisième est relative aux mesures en Belgique. Compte tenu des différentes normes qui concernent le secteur, comment la Belgique compte-t-elle s'organiser et quelles concertations seront-elles mises en place entre les différentes entités, fédérale et fédérées, en vue d'une progression au rythme de l'harmonisation européenne?

08.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, voici mes réponses aux trois questions de Mme De Bue.

Premièrement, la Commission européenne, le Parlement européen et le Conseil des ministres européens des Transports sont parvenus à un accord concernant la révision de la directive sur le contrôle de la législation sociale dans le transport routier. Cet accord a été approuvé le 2 février 2006 par le Parlement européen et doit encore être approuvé par le Conseil des ministres européens des Transports avant d'être transposé en droit belge. Il est prévu que nous en discutons les 5 et 6 juin de cette année.

Dans cette nouvelle directive, il est stipulé qu'à partir de l'entrée en vigueur de la directive, 1% du nombre de jours de travail prestés par les chauffeurs qui se déplacent avec des véhicules entrant dans le champ d'application du règlement sur l'harmonisation de la législation sociale seront contrôlés. En 2008, ce pourcentage sera de 2% et en 2010 de 3% du nombre de jours prestés.

Pas moins de 15% (et à partir de 2008, 30%) du nombre total de jours de travail contrôlés doivent faire l'objet de contrôles le long de la route. Par ailleurs, 30% (à partir de 2008, 50%) du nombre total de jours de travail contrôlés doivent l'être auprès des entreprises en tant que telles.

Le plan d'action relatif à la collaboration entre les différents services de contrôle en vue de la coordination des contrôles du transport des personnes et des marchandises sur la route prévoit des actions de contrôle régulières.

Le SPF Mobilité et Transports prévoit une augmentation durable du nombre de contrôles de 42.000 en 2005 et de 45.600 en 2006 jusqu'à 59.000 en 2007. C'est du moins ce qui sera prévu par le groupe de travail fédéral examinant pour l'instant tous les aspects du transport.

Deuxièmement, l'article 22 de l'arrêté royal du 14 juillet 2005 portant exécution du règlement 3821/85 du Conseil des Communautés européennes du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, modifié ultérieurement, prévoit que:

08.02 **Minister Renaat Landuyt**: De Europese richtlijn betreffende het toezicht op de sociale wetgeving in de sector van het wegvervoer zal inderdaad worden herzien. Het akkoord betreffende de herziening moet nog door de Europese Ministerraad worden goedgekeurd vóór de aanpassingen in Belgisch recht kunnen worden omgezet.

Bij de inwerkingtreding van de nieuwe richtlijn zal een procent van de werkdagen van de bestuurders worden gecontroleerd. Tegen 2010 zal de controle stapsgewijs op drie procent worden gebracht. Minstens vijftien procent van de controles (dertig procent in 2008) zal op de weg worden uitgevoerd en dertig procent (vijftig procent in 2008) in de bedrijven.

De FOD Mobiliteit en Vervoer is voornemens het aantal controles van 42.000 in 2005 naar 59.000 in 2007 op te trekken.

Nieuwe voertuigen die vanaf 5 augustus 2005 in België zijn ingeschreven, moeten met een digitale snelheidsmeter uitgerust zijn. Werden ze tussen die datum en 31 december 2005 ingeschreven, dan mogen ze over een analoge snelheidsmeter beschikken indien de houder van de inschrijving kan bewijzen dat er

- a. tous les véhicules neufs immatriculés en Belgique à partir du 5 août 2005 doivent être équipés d'un tachygraphe digital;
- b. entre le 5 août 2005 et le 31 décembre 2005, les véhicules neufs immatriculés en Belgique peuvent être équipés d'un tachygraphe analogique si le titulaire de l'immatriculation apporte la preuve de l'impossibilité d'équiper le véhicule d'un tachygraphe digital;
- c. à partir du 1^{er} janvier de cette année, tous les véhicules mis pour la première fois en service en Belgique doivent être munis d'un tachygraphe digital.

Donc, pour ce qui concerne notre pays, tout est prévu dès le 1^{er} janvier 2006.

Pour ce qui concerne votre troisième question, je me réfère à la décision du Conseil des ministres fédéral du 23 décembre 2005 de créer un groupe de travail "Transport de marchandises" sous ma présidence. Le groupe de travail est composé des ministres fédéraux de la Justice, de l'Intérieur, des Finances, de l'Environnement, de l'Economie et du Travail, ainsi que des ministres régionaux de la Mobilité, de l'Environnement et de l'Economie, sans oublier d'y associer le secteur du transport, le Comité directeur du Plan d'action du 20 novembre 2001, le Collège des procureurs généraux et l'IBSR.

Le groupe analysera différentes mesures promouvant la sécurité routière quant à leur efficacité à travers une harmonisation internationale, leur impact sur l'environnement et la situation économique du secteur des transports.

Les mesures seront plus particulièrement examinées sous les angles suivants: limitation de la vitesse sur les autoroutes et routes assimilées, interdiction de dépassement, temps de conduite et de repos, état technique du véhicule dont les freins en particulier, chargement, compétence professionnelle des chauffeurs, hauteur et longueur des poids lourds, contrôle du respect de la réglementation dans les contrôles susmentionnés et, le cas échéant, actualisation du plan d'action.

Le groupe de travail utilisera des études et statistiques existantes où cela s'avérera possible. Le groupe de travail présentera un rapport au Conseil des ministres et au Comité de concertation au début du mois d'avril 2006.

08.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, j'aimerais obtenir une copie de votre réponse; votre explication des contrôles n'était pas parfaitement claire.

08.04 Renaat Landuyt, ministre: Tant qu'il ne s'agit pas d'avions, je peux répondre longuement!

08.05 Valérie De Bue (MR): J'attire aussi votre attention sur les craintes du secteur vis-à-vis de cette réforme: il ne faudrait pas aboutir à moins de flexibilité et rendre ainsi la mesure antisociale. Vous avez dit que vous travailleriez en concertation avec ce secteur et je tenais simplement à attirer votre attention à ce sujet.

onmogelijk een digitale snelheidsmeter in het voertuig kan worden geplaatst. Vanaf 1 januari 2006 moeten voertuigen die voor het eerst in België in gebruik worden genomen, met een digitale snelheidsmeter uitgerust zijn.

Wat uw derde vraag betreft, bestaat er een werkgroep "Goederentransport" waarin de bevoegde federale en gewestministers, de transportsector, het stuurcomité van het actieplan van 20 november 2001, het College van procureurs-generaal en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid samenkomen. Die werkgroep zal verscheidene maatregelen bestuderen die de verkeersveiligheid ten goede komen, rekening houdend met de internationale harmonisatie, de gevolgen voor het leefmilieu en de economische situatie van de transportsector. In april 2006 zal de werkgroep bij de ministerraad en het Overlegcomité verslag uitbrengen.

08.05 Valérie De Bue (MR): De sector is er niet gerust op, en is met name bang voor mogelijke asociale gevolgen.

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

09 Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de snelheidsbegrenzer voor vrachtwagens" (nr. 10291)

09 Question de M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "le limiteur de vitesse pour les camions" (n° 10291)

09.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb een aantal korte, vriendelijke, informatieve vragen.

Vanaf 1 juni 2006 moet volgens een Europese richtlijn bij een bepaalde categorie van vrachtwagens een snelheidsbegrenzer worden ingebouwd. Los van die Europese richtlijn denk ik dat het een goede maatregel is, omdat uit de cijfers in België toch blijkt dat bij ongevallen vaak vrachtwagens betrokken zijn en dan vooral op de snelwegen.

Ik heb een aantal korte vragen. Op welke categorie vrachtwagens heeft de verplichting die ingang vindt vanaf 1 juni 2006, juist betrekking? Een volgende datum, die in de richtlijn is opgenomen, geldt voor vrachtwagens die na oktober 2001 zijn aangekocht en die enkel nationaal vervoer doen. Op welke datum zal België voor de volgende schijf de verplichting opleggen?

Een van de transportorganisaties verweet de minister het advies van de administratie niet te hebben gevolgd. Wat was de inhoud van het advies? Zal de nieuwe verplichting gecontroleerd worden en zo ja, hoe? Nu geldt er een snelheidslimiet van 90 kilometer per uur. Gesteld dat men binnen korte of iets langere termijn zou komen tot een limiet van 80 kilometer per uur voor vrachtwagens, zouden de toestellen ook die limiet kunnen opleggen? Denkt de Europese Unie ook aan een gelijkaardige verplichting voor bestelwagens of personenwagens? Immers, we merken dat bestelwagens van bijvoorbeeld express leveringsdiensten vaak een bron van hoge snelheid en verkeersonveiligheid vormen.

09.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, collega's, de eerste vraag betreft de categorie van vrachtwagens waarop de verplichting juist betrekking heeft. Bij de voertuigen bestemd voor goederenvervoer, was reeds een snelheidsbegrenzer verplicht voor voertuigen met een maximale toegelaten massa van meer dan 12 ton, die voor de eerste maal werden ingeschreven vanaf 1 oktober 1988. Daar wordt nu de categorie voertuigen met een massa van 3,5 tot 12 ton, voor zover zij in dienst zijn gesteld vanaf 1 oktober 2001, aan toegevoegd.

Dit is een uitvoering van de richtlijn 2002/85 van de Europese Unie.

Wat uw tweede vraag betreft, voornoemde richtlijn voorziet inderdaad in de mogelijkheid om de exclusief voor nationaal vervoer gebruikte voertuigen als nieuw geregistreerd tussen 1 oktober 2001 en 1 januari 2005 pas vanaf 1 januari 2007 met een snelheidsbegrenzer uit te rusten. Gezien in ons land moeilijk het onderscheid te maken is

09.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Conformément à une directive européenne, les camions de 3,5 à 12 tonnes devront être équipés d'un limiteur de vitesse à partir du 1^{er} juin 2006. C'est une bonne mesure car, dans notre pays, les accidents dans lesquels sont impliqués des poids lourds sont encore très nombreux. Quels types de camions devront être munis d'un limiteur de vitesse à partir du 1^{er} juin 2006?

Aux termes de la directive, les camions achetés après octobre 2001 et exclusivement destinés aux transports nationaux devront être dotés d'un limiteur de vitesse à compter du 1^{er} janvier 2007. Cette date sera-t-elle respectée? Une organisation de transporteurs reproche au ministre de ne pas suivre l'avis de l'administration. Quelle était la teneur de cet avis?

Comment l'obligation d'utiliser ce limiteur sera-t-elle contrôlée? Si une vitesse maximum autorisée inférieure à 90 km/h était instaurée pour les camions, le limiteur pourrait-il y être adapté? Est-il aussi envisagé d'équiper d'un limiteur les camionnettes et les voitures particulières?

09.02 Renaat Landuyt, ministre: Le limiteur de vitesse est d'ores et déjà obligatoire pour les camions d'une masse maximum autorisée (MMA) supérieure à 12 tonnes et immatriculés depuis le 1^{er} octobre 1988. A compter du 1^{er} juin 2006, il le sera également pour les camions d'une MMA de 3,5 tonnes à 12 tonnes mis en service à partir du 1^{er} octobre 2001.

Il s'agit de la mise en application de la directive européenne 2002/85/CE.

Comme il est difficile d'établir,

met voertuigen die enkel binnenlands vervoer doen, hebben wij ervoor geopteerd om een gezamenlijke datum te nemen vanaf 1 juni voor alle voertuigen van die categorie.

Wat de derde vraag betreft, niet één transportorganisatie maar alle drie de transportorganisaties zijn niet zo gelukkig met de voorgestelde datum.

dans notre pays, si un poids lourd est utilisé exclusivement pour les transports intérieurs, nous avons opté pour une entrée en vigueur généralisée, pour l'ensemble des catégories, dès le 1^{er} juin 2006.

Cette date ne mécontente pas qu'une seule des organisations des transporteurs; les trois organisations déplorent cette décision.

09.03 Dylan Casaer (sp.a-spirit): ...

09.04 Minister Renaat Landuyt: Het probleem was dat de maatregel in een tijdschrift van de SAV al aangekondigd stond voor ik ze genomen had. Wat ze aangekondigd hadden klopte niet. Vandaar dat ze een beetje ontgoocheld zijn. Het is een beetje vervelend ten opzichte van de leden als men er blijk van geeft geïnformeerd te zijn terwijl men verkeerd geïnformeerd is. Dat is nooit leuk. Maar anders alle begrip daarvoor.

09.04 Renaat Landuyt, ministre: La mesure avait été annoncée dans la publication de la SAV avant même que je ne l'aie prise. L'information diffusée par l'organisation était incorrecte.

Wat uw vierde vraag betreft, deze verplichting wordt gecontroleerd ter gelegenheid van de technische keuring van het voertuig alsook via de verplichte tweejaarlijkse passage bij een erkende installateur. We zijn aan het bekijken hoe we de snelheidsproblematiek bij transport zullen bewaken. Dat hangt echter af van de resultaten van de lopende werkgroep. Een van de elementen is dat ze allemaal een snelheidsbegrenzer hebben tot 90 km per uur. Het eenvoudigste om dat te controleren is de snelheid op 90 km per uur te zetten. Dat is echter nog steeds 10 km per uur meer dan 80 km per uur. De discussie is wat dat punt betreft nog altijd lopende.

L'application de la mesure serait contrôlée lors du contrôle technique et de la visite biennale obligatoire auprès de l'installateur agréé. Un éventuel renforcement des contrôles sera décidé en fonction des résultats du groupe de travail.

Wat uw vijfde vraag betreft, "bij de invoering van een lagere snelheidslimiet dan 90 km per uur ga ik ervan uit dat de begrenzer op een lagere snelheid kan worden gebracht".

09.05 Dylan Casaer (sp.a-spirit): ...

09.06 Minister Renaat Landuyt: Dat is een technische vraag die ik niet kan beantwoorden. Men moet echter in ieder geval oppassen. Snelheidsbegrenzers zijn een Europees verhaal. De vrachtwagens moeten anders kunnen rijden in andere landen, hoewel België een van de weinige landen is waar de 80 km per uur niet geldt.

09.06 Renaat Landuyt, ministre: L'éventuel réglage du limiteur de vitesse à 80 km/h est une question d'ordre technique. Or, il s'agit en l'espèce d'une mesure européenne, et il faut que les poids lourds puissent également circuler dans d'autres pays.

Dan zijn er ook bijkomende initiatieven, bijvoorbeeld om in bestelwagens en personenwagens snelheidsbegrenzers te installeren. Dat is een van de lopende discussies, maar voorlopig is terzake geen specifiek initiatief te melden.

Il est également question d'autres initiatives, comme les limiteurs de vitesse pour les camionnettes, mais rien n'a encore été décidé à ce sujet.

09.07 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Ik dank u, mijnheer de minister. Ik hoef daar geen repliek op te geven, gelet op het antwoord.

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

10 Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "het beperkt eenrichtingsverkeer" (nr. 10294)

10 Question de M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "les sens uniques limités" (n° 10294)

10.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, de aanleiding tot mijn vraag is het fietscongres, dat recent gehouden werd.

Sinds 1 juli 2004 is het mogelijk om in eenrichtingstraten fietsers toe te laten. Dat heet het beperkt eenrichtingsverkeer voor fietsers. Het is niet mogelijk om dat zomaar in alle straten toe te laten. Er is daarvoor vereist dat de gemeenten zelf een soort inventaris aanleggen en dat de nodige signalisatie wordt aangebracht. Nu blijkt dat toch niet alle gemeenten daarvan reeds serieus werk hebben gemaakt. Een aantal gemeenten, zoals bijvoorbeeld Lier, treedt wat dat betreft te laks op. Daarom heb ik volgende vragen.

Is er in een evaluatie van de maatregel, die op 1 juli 2004 werd ingevoerd, voorzien? Zo ja, wat is de timing van de evaluatie?

Mijnheer de minister, op welke manier denkt u achterblijvende gemeenten of onwillige gemeenten een beetje te sensibiliseren en aan te sporen? Welke middelen bestaan er daartoe?

Kunnen de gemeenten een beroep doen op gelden uit het verkeersveiligheidsfonds om in de nodige signalisatie te voorzien?

10.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, collega, uw eerste vraag ging over de evaluatie van het BEV. Daarin is normaal niet voorzien. Ik sta uiteraard wel open voor alle initiatieven in die richting. Hierin speelt de autonomie van de gemeenten nogal sterk, omdat zij het een en ander kunnen bepalen.

Uw tweede vraag ging over de achterblijvende gemeenten. Nogmaals, de gemeenten zijn autonoom. Ik overweeg wel om de gemeenten die achter zouden blijven, met vriendelijke briefwisseling of bijkomende brochures aan te moedigen om zo het BEV te kunnen bevorderen.

Ik heb alleszins overleg gepland met de fietsersbonden, die wellicht enig zicht hebben op de situatie ter plaatse. Wij wensen in elk geval geen misverstand over de wenselijkheid van het beperkt eenrichtingsverkeer.

Ten derde, of een gemeente een beroep kan doen op het Verkeersveiligheidsfonds, is afhankelijk van het feit of een verkeersbord door de politiezone betaald wordt of door de gemeente. De meeste verkeersborden als vaste elementen zijn eigendom van de gemeenten. De gemeenten kunnen in het systeem van het Verkeersveiligheidsfonds geen beroep doen op de gelden. Politiezones die borden plaatsen, kunnen dat wel.

10.03 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, ik zou u

10.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Depuis le 1^{er} juillet 2004, les cyclistes sont autorisés à emprunter les sens uniques limités. Les communes sont tenues de placer la signalisation nécessaire à cette fin. Or toutes les communes ne s'y sont pas attelées suffisamment.

Cette mesure sera-t-elle l'objet d'une évaluation et, si oui, quand? Comment le ministre s'y prendra-t-il pour inciter les communes à placer la signalisation requise? Les communes pourront-elles bénéficier à cette fin de capitaux provenant du fonds de la sécurité routière?

10.02 Renaat Landuyt, ministre: Une évaluation n'est pas prévue mais je suis tout à fait disposé à examiner d'un œil bienveillant les initiatives de ce type, même si ce sont les communes qui en la matière doivent trancher.

Les communes sont autonomes mais j'envisage de mener une enquête afin de déterminer quelles communes n'ont pas encore placé la signalisation idoine. Je pourrais le cas échéant les convaincre de se mettre en règle en leur adressant un courrier ou une brochure. Je me concerterai encore avec les associations de cyclistes.

Ce sont les communes qui placent la plupart des panneaux de signalisation. Et les communes ne peuvent solliciter le fonds de la sécurité routière. En revanche, les zones de police qui placent des panneaux le peuvent.

10.03 Dylan Casaer (sp.a-spirit):

alleszins willen aanmoedigen om de aangehaalde punten samen met uw collega's te bekijken. Met de gemeenteraadsverkiezingen in het vooruitzicht is het immers toch belangrijk dat steden en gemeenten ook inzake fietsbeleid wel degelijk worden gesensibiliseerd en daaraan in hun programma's na de gemeenteraadsverkiezingen, hun bestuursvoornemens en dergelijke, de nodige aandacht zouden besteden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Samengevoegde interpellaties en vraag van

- de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer over de slaagpercentages bij het rijexamen" (nr. 787)

- de heer Jan Mortelmans tot de minister van Mobiliteit over "de webstek www.slaagpercentagerijbewijs.be van de FOD Mobiliteit en Vervoer" (nr. 799)

- de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de website met betrekking tot de slaagpercentages van rijexamens" (nr. 10392)

11 Interpellations et question jointes de

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le site web du SPF Mobilité et Transports concernant les pourcentages de réussite à l'examen du permis de conduire" (n° 787)

- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "le site www.reussiteaupermis.be du SPF Mobilité et Transports" (n° 799)

- M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "le site internet relatif aux taux de réussite aux examens de conduite" (n° 10392)

11.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, sinds eind vorig jaar, rond 23 december, functioneert op het internet een website van de FOD Mobiliteit en Vervoer over de slaagpercentages bij het rijexamen: www.slaagpercentagerijbewijs.be. Het is de bedoeling de kandidaat-bestuurders hiermee te "begeleiden" bij hun keuze tussen de verschillende mogelijkheden van de rijopleiding. Of, zoals u het zelf formuleert in uw persbericht van 23 december: "Iedereen moet op een kritische en weloverwogen manier een keuze kunnen maken uit de verschillende mogelijkheden rond rijopleiding en de verschillende scholen die zich op de markt begeven. Voldoende, duidelijke en toegankelijke informatie is hierbij essentieel, maar ontbrak totnogtoe. Op die manier kan iedereen op basis van correcte gegevens over kwaliteit en prijs een goede keuze maken over hoe hij zijn rijopleiding wil invullen".

In principe is daar niks mis mee en is dat een nobele doelstelling, maar dan wel op uitdrukkelijke voorwaarde dat dergelijk initiatief inhoudelijk op punt staat, correcte informatie geeft en wordt gedragen door de verschillende actoren. Trouwens, als we de persberichten er terug op naslaan, stellen we vast dat de erkende rij scholen bereid waren hieraan mee te werken, op voorwaarde dat de cijfers in de juiste context zouden geplaatst worden.

Ik zou hier een uitgebreide bloemlezing kunnen houden uit de klachten van de verschillende rij scholen en rij-instructeurs, maar dat zal ik niet doen. De kwestie is hier de kwaliteit van de website en de vraag of het verantwoord is om als overheid hiermee uit te pakken.

Op de eerste plaats valt het op dat de website enkel spreekt over slaagpercentages. Niet de vraag welk systeem van rijopleiding het best scoort inzake verkeersveiligheid staat vooraan, maar wel hoe je

Je ne peux qu'inciter le ministre à encourager les communes à prêter l'attention nécessaire à la politique appliquée à l'égard des cyclistes.

11.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Le site internet www.reussiteaupermis.be existe depuis décembre 2005. L'objectif du SPF Mobilité et Transport consiste à guider les candidats-conducteurs dans le choix qu'ils ont à opérer entre les différentes formations à la conduite. Il s'agit là d'un bon principe à condition que l'initiative soit fondamentalement au point, permette d'obtenir des informations correctes et soit soutenue par les différents acteurs. Selon les articles de presse, les écoles de conduite étaient disposées à y apporter leur concours à condition que les chiffres soient situés dans contexte exact.

Les écoles de conduite ont formulé diverses plaintes. Le site internet ne fournit pas d'informations qualitatives. Il est frappant qu'il ne soit question que des pourcentages de réussite. Ce n'est pas tant savoir quel système est le meilleur en matière de sécurité routière qui est primordial mais plutôt la méthode permettant d'obtenir le plus aisément un

het gemakkelijkst en met de minste kosten een rijbewijs kan krijgen.

Mijnheer de minister, ik weet dat u veel zaken tegelijk kunt. Ik hoop dat u ook twee gesprekken tegelijk kunt beluisteren? Ik wilde even horen of u aan het volgen was.

11.02 Minister **Renaat Landuyt**: ...

11.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De schriftelijke interpellatie bevatte enkel een aantal specifieke vragen, maar ik probeer dat hier nu inhoudelijk zwaar te onderbouwen.

Waar waren we gekomen? Niet de verkeersveiligheid staat vooraan met betrekking tot de website, maar wel hoe men het gemakkelijkst en met de minste kosten een rijbewijs kan krijgen.

Nu, wij begrijpen ook dat het niet gemakkelijk is om het veiligste systeem van rijopleiding te propageren, net omdat er geen statistieken, of toch geen goede statistieken, over bekend zijn omdat in dat verband nauwelijks of geen onderzoek is gedaan.

Eigenlijk zou er na elk ongeval van de betrokken bestuurders in de eerste jaren na het behalen van hun rijbewijs, onderzocht moeten worden volgens welk systeem zij hun rijbewijs hebben gehaald. Pas dan zou men een min of meer ernstige indicatie krijgen over de veiligheidseffecten van elk opleidingsmodel apart. Dat gebeurt echter niet. De website is louter gebaseerd op de slaagpercentages van de verschillende examencentra. In ons land is niemand, op een uitzondering na misschien, ervan overtuigd dat men uit de cijfers van de slaagpercentages bij de examencentra kan afleiden welk opleidingsmodel het beste is, ook het BIVV niet, het Steunpunt Verkeersveiligheid evenmin, en zelfs uw eigen secretaris-generaal niet.

Toch stimuleert u met die website de kandidaat-chauffeurs om die conclusie te trekken op basis van die gegevens. Volgens ons is dat gewoon intellectueel niet eerlijk, en zeker een officiële publicatie van de overheid onwaardig. Ik kom daar straks nog op terug.

De vraag is dan welk effect u met die website wil bereiken? Volgens ons bevestigt die website nog maar eens uw oordeel dat het op de eerste plaats belangrijk is zo gemakkelijk en zo goedkoop mogelijk een rijbewijs te bemachtigen. De verkeersveiligheid lijkt opnieuw op de tweede plaats te komen. Met de website probeert u op een volgens ons nogal populistische manier een zo breed mogelijk draagvlak te creëren voor uw nieuwe rijopleiding, waarover wij binnenkort hopelijk een grondige discussie kunnen voeren.

Het lijkt u nog aardig te lukken ook, zo'n draagvlak te creëren, als wij een aantal krantenartikels bekijken van de voorbije weken, met titels als: "Zonder rijkschool evenveel slaagkansen" en: "Wie van vader leerde rijden veroorzaakt ook minder ongevallen". De journalisten baseren zich voor die stellingen, ten eerste, op uw website, maar ten tweede, ook op een onderzoek van het BIVV dat nooit werd gepubliceerd wegens te weinig correcte gegevens, wat ook wordt vermeld in hun eigen jaarverslag van 2002. Daarin stellen zij: "Gezien het kleine aantal respondenten kunnen de verschillende opleidingsmodules niet vergeleken worden en is het statistisch niet

permis de conduire au prix le plus bas.

11.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Une meilleure manière de déterminer la formation à la conduite la plus sûre consisterait à s'enquérir de la formation suivie par le conducteur après un premier accident. Le site web mentionne uniquement les pourcentages de réussite par centre d'examen. Nul ne peut réellement en déduire quel système est le meilleur. L'objectif consiste pourtant à ce que les candidats conducteurs procèdent ainsi. Le ministre souhaite créer une assise pour sa nouvelle formation à la conduite et il semble réussir dans cette entreprise.

L'IBSR a déjà indiqué en 2002 que ces chiffres ne permettaient pas de tirer des conclusions sur la corrélation entre les modules d'apprentissage et les accidents. En outre, lors de la table ronde du 22 juin 2005, le représentant du GOCA a indiqué que ces chiffres ne permettaient de tirer aucune conclusion sur les différentes formations à la conduite. Même le secrétaire général du SPF mobilité a déclaré que la qualité de l'interprétation des statistiques doit être améliorée.

Le SPF Mobilité publie des chiffres bruts sur un site internet mais décline toute responsabilité quant à leur éventuelle inexactitude. Je considère qu'en tentant ainsi d'influer sur le choix de la formation, le SPF Mobilité contrevient aux règles de l'éthique.

Que compte faire le ministre pour veiller à ce que les chiffres ne puissent plus donner lieu à des interprétations divergentes? Rien! Fera-t-il en sorte que la biographie des candidats soit aussi prise en

verantwoord uitspraken te doen over de correlatie tussen leermodules en ongevallen.”

Ten derde, baseren die journalisten zich op een onderzoek van het Steunpunt Verkeersveiligheid, waarvan de auteurs zelf benadrukken dat daarmee vooral het aspect ervaring werd onderzocht en dat er geen conclusies uit getrokken kunnen worden inzake het rijopleidingsmodel. Ik citeer letterlijk een van de auteurs: “Uit onze gegevens kan geen oorzakelijk verband afgeleid worden tussen het type rijopleiding en ongevalbetrokkenheid.” Ik meen dat dit alles wel duidelijk is.

Wat moeten wij dan met die cijfers die wel op de website staan? In de eerste plaats vinden wij het toch wel straf dat de FOD Mobiliteit zwaait met cijfers waarvoor zij zelf geen enkele verantwoordelijkheid durft en wil dragen. Zo groot is de twijfel aan de juistheid ervan blijkbaar. In welk land leven wij, als een overheid cijfers publiceert die duidelijk een invloed kunnen hebben op een specifieke economische sector, maar zelf geen enkele verantwoordelijkheid wil nemen voor de juistheid van die gegevens? Het is volgens ons compleet onaanvaardbaar en ik durf zelfs zeggen onethisch, om bij een dergelijke twijfel de keuze van een opleidingssysteem te willen beïnvloeden met betwifelbare cijfers.

Ik heb het al gezegd. In ons land is niemand ervan overtuigd dat men uit die cijfers kan afleiden welk opleidingsmodel het best is. Dat is overigens ook gebleken op de rondetafelconferentie over de rijopleiding van 22 juni van vorig jaar. Daar heeft de vertegenwoordiger van examencentra van GOCA zelf gezegd dat uit de tot op heden gepubliceerde statistieken geen conclusies kunnen worden getrokken over de verschillende modellen van rijopleiding.

Ook het BIVV heeft erop gewezen dat de gemeten resultaten niet ongenueanceerd hanteerbaar zijn. Meer nog, zelfs uw eigen secretaris-generaal, de heer Damar, heeft in zijn bijdragen op die rondetafelconferentie gezegd dat de kwaliteit van de interpretatie van de statistieken omhoog moet. Hij voegde er meteen ook aan toe wat er moet gebeuren: het verkrijgen van een goed overzicht in de historiek van de kandidaten, teneinde een noodzakelijke verbetering van de statistieken te bekomen. Dat is het belang van het parcours die elke kandidaat-chauffeur heeft afgelegd.

Wat doet u aan de kwaliteit van de interpretatie? Volgens ons niets. U laat gewoon de cijfers op een website zetten en laat dan de interpretatie over aan de kandidaat-chauffeurs. Wat doet u aan de vraag om te komen tot een goed overzicht in de historiek van de kandidaat? Niets, voor zover wij weten. U zet gewoon de gebrekkige cijfers naakt op de website.

Trouwens, mijnheer de minister, ik verwijs naar verschillende personen in verband met de betrouwbaarheid van deze cijfers, maar ik zou evengoed naar uzelf kunnen verwijzen. Op een schriftelijke vraag van de heer Casaer over de statistieken hebt u zelf het volgende gezegd: “Er is nogal wat discussie betreffende de juiste interpretatie van de slaagcijfers voor de verschillende leermodellen”. U erkent in dat antwoord ook dat er geen cijfers zijn met betrekking tot het aantal kandidaten die overschakelen van het ene model naar het andere, terwijl dat voor uw website toch elementaire gegevens moeten zijn. Het is daarnaar dat ook de secretaris-generaal verwijst:

considération? Non!

J'invite le ministre à citer correctement les chiffres. Comment ose-t-il suggérer sur la base de ces chiffres que telle solution est meilleure que telle autre alors que certains paramètres fondamentaux ne sont pas pris considération? Par exemple, la biographie des candidats ne figure nulle part. On ignore combien de chauffeurs ont suivi une formation mixte. Et les chiffres ne disent rien quant au nombre de candidats, ils ne correspondent qu'au nombre d'examens. Le nombre d'examens de repêchage n'est pas spécifié. Et il n'est pas non plus tenu compte de ce que certains centres d'examen font preuve d'une plus grande souplesse que d'autres.

Le ministre trouve-t-il normal qu'une autorité publique publie des chiffres dénués de toute fiabilité sans fournir l'information requise et sans en donner l'interprétation correcte?

de historiek van elke kandidaat die een examen gaat afleggen.

Daarom, mijnheer de minister, willen wij u hier een beetje uitdagen om het gebruik van deze cijfers op een correcte manier te verantwoorden.

Hoe kunt u de slaagpercentages voor de verschillende vormen van de opleiding met elkaar confronteren als een aantal achtergrondgegevens, zoals de historiek, ontbreken? Hoe kunt u met de cijfers van de website in de hand suggereren dat de ene vorm beter is dan de andere, terwijl we niet eens weten hoeveel van deze examens zijn afgelegd door kandidaten die een gemengd parcours hebben gelopen, een stuk rijschool en een stuk vrije opleiding? Hoe kunt u met de cijfers van de website in de hand suggereren dat de ene vorm beter is dan de andere, terwijl de cijfers geen enkel beeld geven over het aantal kandidaten, maar alleen over het aantal examens binnen de verschillende opleidingsmodellen?

Hoe kunt u met de cijfers van de website in de hand suggereren dat de ene vorm beter is dan de andere, terwijl we niet weten hoeveel herexamens er gemaakt zijn in de verschillende vormen van opleiding? Het zou bijvoorbeeld relevant kunnen zijn om te weten hoeveel kandidaten van de verschillende opleidingsmodellen bij hun eerste poging geslaagd zijn.

Hoe kunt u met de cijfers van de website in de hand suggereren dat het ene systeem beter is dan het andere, terwijl er een hoop achtergrondfactoren zijn, zoals bijvoorbeeld de kandidaat-bestuurder zelf? Hoe dikwijls gebeurt het bijvoorbeeld niet dat een kandidaat die geen begeleider heeft, rijschool volgt en vanwege de kosten met zo weinig mogelijk lessen snel een examen wil gaan afleggen, zodat hij het deksel op de neus krijgt?

Hoe kan men de resultaten van de rijscholen met elkaar vergelijken als er niet eens wordt bij verteld dat er ook serieuze verschillen zitten tussen gemakkelijke en moeilijke examencentra? In sommige centra slaagt 77 procent van de kandidaten, in andere slechts 46 procent.

Mijnheer de minister, ik denk dat u ons een antwoord verschuldigd bent op de volgende fundamentele vraag. Vindt u het echt kunnen dat een overheid onbetrouwbare en irrelevante cijfergegevens publiceert zonder de nodige interpretatie en daarvoor niet eens de verantwoordelijkheid durft te dragen om de kandidaat-bestuurders te "begeleiden" bij hun keuze van de wijze waarop zij voorbereid willen worden op het rijexamen? U verwees in uw persbericht uitdrukkelijk naar voldoende en duidelijke informatie en naar correcte gegevens over kwaliteit. Die informatie en die gegevens zijn er volgens ons niet. De boodschap lijkt mij dan duidelijk: gebruik ze dan ook niet.

11.04 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik kan bondig zijn na de interpellatie van collega Van den Bergh.

Mijnheer de minister, ik heb mij bij collega Van den Bergh aangesloten, omdat u mijn inziens cijfers en statistieken te pas en te onpas gebruikt om uw eigen gelijk aan te tonen. U doet dat zelfs door een webstek te creëren, om nadien die cijfers – uw eigen cijfers in feite – te kunnen gebruiken om de hervorming van de rijopleiding erdoor te duwen. Ik vind dat eigenlijk een al te doorzichtig manoeuvre.

11.04 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Le ministre utilise les taux de réussite à tort et à travers pour prouver qu'il a raison et pour pouvoir imposer ses réformes.

Les taux de réussite ne sont qu'une addition du nombre d'examens sans qu'il soit tenu

Concreet, wat betreft uw statistieken inzake de slaagpercentages bij het rijexamen, stel ik het volgende vast.

Ten eerste, er worden gewoon examenpogingen opgeteld. Er wordt niet gelet op het aantal geslaagde kandidaten, maar wel op het aantal afgelegde examens en herexamens.

Ten tweede, wie niet langs de rijsschool gaat, mag twee keer het examen proberen. Is hij na de tweede keer niet geslaagd, dan moet hij vier uur rijles volgen in een rijsschool en nadien met de rijsschool het examen of de examens afleggen. Hij kan de geslaagde statistieken van de vrije begeleiding dus niet meer dan twee keer negatief beïnvloeden.

Ten derde, wie langs de rijsschool gaat, mag zo dikwijls herkansen als nodig. Zo'n kandidaat kan dus een oneindig aantal keren de geslaagde statistieken van die rijsschool en meteen dan ook van heel de sector nadelig, dus negatief, beïnvloeden.

Met andere woorden, door die manier van berekenen kan het niet anders of de vrije begeleiding scoort beter dan de rijsscholen.

Ik kan dan ook besluiten met de vragen die ik schriftelijk heb ingediend.

Ten eerste, op welke manier draagt het initiatief bij tot de verkeersveiligheid?

Ten tweede, geeft u toe dat de cijfers niet correct zijn? Klopt het dat het met die manier van berekenen niet anders kan dan dat de vrije begeleiding beter scoort dan de rijsscholen?

Ten derde, bent u bereid maatregelen te nemen, opdat correcte informatie wordt verstrekt?

Ik dank u alvast bij voorbaat voor uw antwoord.

11.05 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil iets positiever zijn dan de collega's die mij dat uiteraard niet kwalijk zullen nemen.

Ook de kostprijs van een rijopleiding is volgens mij wel degelijk een belangrijk gegeven voor jongeren. Dat dit door middel van een website ter beschikking wordt gesteld van het brede publiek, komt tegemoet aan de verwachtingen van jonge mensen.

Het klopt inderdaad dat de goedkoopste opleiding niet noodzakelijk steeds de beste is. Dit betekent echter ook niet dat de duurste opleiding steeds de beste is, zoals vaak de stelling van de rijsschoolsector is.

Ik wil de collega's waarschuwen zich niet enkel door de rijsschoolsector te laten adviseren. Bij de hoorzittingen zullen we wellicht een evenwichtiger beeld kunnen krijgen van een en ander.

Ik moet collega Van den Bergh danken voor het feit dat hij verwijst naar mijn schriftelijke vraag en ik wil hier even een kleine anekdote

compte d'une série d'éléments. Ainsi, les personnes qui suivent la filière libre doivent s'inscrire dans une école de conduite après deux échecs mais les personnes apprenant à conduire dans une auto-école peuvent présenter l'examen autant de fois qu'elles le souhaitent. Il va dès lors de soi que la filière libre paraît nettement plus efficace!

En quoi cette initiative contribue-t-elle à la sécurité routière? Le ministre admet-il que les chiffres ne sont pas exacts? Est-il vrai que c'est le mode de calcul qui fait apparaître la filière libre comme étant plus efficace que l'auto-école? Le ministre veillera-t-il à ce que les informations diffusées soient correctes?

11.05 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Le coût de la formation à la conduite est très important pour les jeunes. Il est dès lors positif que le site web fournisse des informations à ce sujet. La formation la moins coûteuse n'est effectivement pas toujours la meilleure mais la plus chère non plus. Mes collègues s'en remettent peut-être un peu trop aux conseils des écoles de conduite. À l'issue de l'audition, nous obtiendrons une vue d'ensemble plus équilibrée.

Les informations disponibles sur le site web ne le sont-elles que sous forme numérique? Les écoles de conduite seront-elles obligées de rassembler et d'afficher ces

vertellen. Op de dag waarop het antwoord op die vraag mij bereikte, kreeg ik een telefoontje van iemand uit de rijschoolsector. De daaropvolgende dag zag ik dat het antwoord op mijn schriftelijke vraag reeds was verwerkt in een parlementaire vraag van onze voorzitter. Collega Van den Bergh, ik vermoed dus dat de sector verschillende aanspreekpunten heeft om haar versie van de zaken tot in dit Parlement te brengen.

Ik wil aan de hand van een aantal korte vragen een aantal zaken in het debat brengen.

Ten eerste, worden de gegevens naast de digitale beschikbaarheid ervan ook op een andere manier ter beschikking gesteld van mensen die geen internetverbinding hebben?

Ten tweede, worden de rijscholen verplicht de gegevens op een eenduidige manier te verzamelen en weer te geven?

Ten derde, zijn er ook andere elementen die daarbij kunnen worden betrokken, zoals de personeelsbezetting, het aantal jaren rijervaring of het aantal door de in rijscholen tewerkgestelde rij-instructeurs gevolgde opleidingen?

Ten vierde, is men ook in de toekomst van plan gecumuleerde gegevens over verschillende jaren weer te geven? Immers, een jaar kan soms een vertekend beeld geven.

Ten vijfde - en daarmee sluit ik wel aan bij wat collega Van den Bergh heeft gezegd -, is het niet aangewezen om ook bepaalde gegevens van examencentra weer te geven?

11.06 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, wat betreft de eerste twee interpellaties en de eerste vraag van collega Van den Bergh in verband met het initiatief, vind ik het, institutioneel gezien, eigenaardig dat men vraagt of iets op initiatief gebeurt van de Federale Overheidsdienst of van de minister.

Wat mij betreft, is er geen onderscheid tussen de minister en zijn administratie. De administratie is de uitvoerende equipe. Gelukkig heb ik een zeer goede administratie die alles wat de regering of de minister beslist goed uitwerkt. Ik begrijp dus niet wat bedoeld wordt met een initiatief van de Federale Overheidsdienst. Ik zie de zin van die vraag niet in. Volgens mij is er slechts een persoon. De minister en de Federale Overheidsdienst zijn hetzelfde. Als de Federale Overheidsdienst iets verkeerd doet, dan dagvaardt men de minister. Ik vind dat men zich elementair moet houden aan de institutionele toestand. Straks stelt men nog een vraag over een initiatief van een administrateur. Alle initiatieven die genomen worden, vallen onder de verantwoordelijkheid van de minister. Ik draag hier dus de volle verantwoordelijkheid. Dat is het minste wat ik in dezen kan doen.

Wat betreft het ethische gehalte, ik kom daarmee tot uw tweede vraag, zou men inderdaad – dat is wel verregaand – de ethische vraag kunnen stellen hoe het mogelijk is dat de informatie die op de website staat nog niet langer bij de mensen is geraakt en hoe de verkeersveiligheid gediend wordt met een groep rijscholen die kwaad zijn, als de informatie over hun prijzen en hun resultaten bekendgemaakt wordt. Dat is toch de wereld op zijn kop? Het is dus

informations? Le site web sera-t-il étendu à d'autres données objectives telles que l'effectif en personnel, le nombre d'années de conduite et le nombre de formations suivies par les instructeurs? Publiera-t-on également les données cumulées relatives à plusieurs années? Celles-ci sont plus objectives que les chiffres portant sur une seule année. Les données seront-elles également publiées par centre d'examen?

11.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Il est étrange que M. Van den Bergh demande si le site est une initiative du ministre ou du SPF. D'un point de vue institutionnel, il n'y a pas lieu de faire la distinction entre le ministre et son service public. Ils sont une seule personne. Le service public accomplit sa mission, le ministre en assume la responsabilité.

Je ne comprends pas comment il est possible que nos concitoyens n'aient pas eu accès depuis longtemps aux informations publiées sur le site web. Il est tout à fait étrange que le secteur des auto-écoles soit sur le qui-vive parce que leurs tarifs et les statistiques relatives au taux de réussite des candidats inscrits chez elles sont publiés sur un site web. C'est le monde à l'envers! Je déplore que certaines auto-écoles persistent dans l'erreur en refusant une transparence qui s'impose

nu erg dat er informatie gegeven wordt over rijsscholen. Laat deze gegevens een uitnodiging zijn voor de rijsscholen om er nog betere te geven. Ze hadden dat trouwens al vanaf den beginne moeten doen. Dat is ook een deel van het antwoord op de vraag.

Uw derde vraag, collega Van den Bergh, is een vraag naar de reglementering. Ik verwijs naar het koninklijk besluit van 11 mei 2004. Zij moeten hun prijzen bekendmaken. Dat is de evidentie zelf. Ik schrik mij dood, als ik hoor hoe men zich druk kan maken over het feit dat rijsscholen hun prijzen moeten mededelen aan de mensen. Stel u voor, dat is een inbreuk op hun privacy. Nog erger, de mensen mogen niet weten hoeveel van hun leerlingen geslaagd zijn voor het examen. Een onvoorstelbare reactie!

Als het over ethiek gaat, is hier inderdaad nog een en ander te doen. Ik betreur ten zeerste dat heel wat rijsscholen zelfs nu nog volharden in de onduidelijkheid...

Ik denk dat ik zowel op de vraag van de heer Van den Bergh als van de heer Mortelmans heb geantwoord.

De gegevens die wij gebruiken komen van de examencentra en de rijsscholen. Ik herhaal dat wij hen hebben uitgenodigd om nog meer gegevens mee te delen. Wij zijn aan het bekijken hoe we hen nog meer dan nu kunnen verplichten om transparant te zijn. Het is immers onvoorstelbaar dat men aan de mensen niet wil zeggen waar het op staat en wat het betekent om bij hen een opleiding te volgen. Onvoorstelbaar!

Ik kom dan tot de vraag van collega Casaer of er behalve op het internet nog andere publicaties komen. Wij zijn dit aan het bekijken omdat een andere publicatie een meer statisch gegeven is. Het internet heeft bij jongeren een zeer grote penetratiegraad. Wij zijn aan het bekijken of we ook meer statische informatie kunnen geven, zelfs al betreft het informatie die in volle ontwikkeling is.

Wij zijn effectief aan het bekijken hoe we de bestaande erkenningsregels van de rijsscholen kunnen aanpassen in de richting van nog meer transparantie. Wij denken immers dat transparantie in deze een evidentie is. Het is de bedoeling dat deze website ons hierin helpt. Er zijn scholen die zich aanbieden om mee te werken in het kader van de nieuwe opleidingen. Bovendien vinden zij het niet nodig iets verborgen te houden. Er is echter iets heel eigenaardigs aan de hand. Rijsscholen zijn de enige ondernemers in ons land die kwaad zijn als hun prijzen worden bekendgemaakt. Onvoorstelbaar!

11.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik ben absoluut niet tevreden met uw antwoord. Ik heb tien minuten een betoog gehouden over de betrouwbaarheid van de cijfers en het enige waarop u antwoordt zijn de prijzen en de eerste vraag die ik schriftelijk had ingediend maar die ik hier mondeling niet eens gesteld heb.

Ik had het vooral over de cijfers van de examencentra die zomaar klakkeloos, zonder enige vorm van interpretatie op de website worden gezet. Daarop hebt u gewoon niet gereageerd. U zegt alleen dat het aantal geslaagde leerlingen van een rijsschool objectieve informatie is die de mensen mogen hebben. Dat mogen ze inderdaad weten, maar de cijfers zeggen dat niet eens. Het gaat over het aantal examens

pourtant d'elle-même. Quoi qu'il en soit, je vais essayer de voir comment nous pourrions obliger les centres d'examen et les auto-écoles à communiquer encore plus de chiffres. Les auto-écoles sont les seules entreprises de notre pays que la publication de leurs chiffres rend furieuses.

À la question de savoir si nous envisageons une autre forme de publication outre une publication numérique, je puis répondre que nous sommes en train d'examiner si nous ne devrions pas envisager une publication plus statique.

11.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Je ne suis pas satisfait de la réponse du ministre. J'ai évoqué la fiabilité des chiffres, tandis que le ministre se limite aux prix et répond à une question que j'avais effectivement introduite mais que je n'ai pas posée maintenant. Je visais principalement les chiffres des centres d'examen qui sont publiés sans autre formalité sur un site web. En effet, ces chiffres ne

waaraan door de rijsschool is deelgenomen en helemaal niet over het aantal leerlingen. Dat is toch een fundamenteel verschil qua interpretatie van die cijfers?

Uiteraard, collega Casaer, is de kostprijs belangrijk. Ik heb in het eerste deel van mijn tussenkomst ook gezegd – maar toen was de minister niet echt aan het luisteren – dat ik achter zijn doelstelling sta om mensen op basis van correcte gegevens een keuze te laten maken op de markt. Die gegevens moeten dan echter wel correct zijn.

Dat we een aanspreekpunt zijn voor de rijsschoolsector lijkt mij evident. Ik hoop dat u ook een aanspreekpunt bent voor de sector net zoals wij aanspreekpunten zijn voor zoveel mogelijk organisaties en verenigingen die een bekommernis hebben rond dit onderwerp. Als u daar niet van overtuigd bent of als u meent dat we ons enkel door die kant laten beïnvloeden, dan moet u ons wetsvoorstel en onze standpuntnota er maar op nalezen. U zult dan merken dat het absoluut geen klakkeloze overname is.

11.08 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wilde u danken voor uw antwoord, maar u hebt eigenlijk weinig of niets gezegd. Ik kan absoluut niet tevreden zijn met het antwoord dat u hebt gegeven. Ik denk dat wij ernstig rekening moeten houden met de suggestie die de rijsscholen hebben gedaan, namelijk om een onafhankelijke studie te maken die aantoonde of er een verband bestaat tussen de gevolgde opleidingswijze en de ongevalbetrokkenheid. Ik denk dat wij dat in de toekomst zullen moeten bekijken. Dat is trouwens misschien een materie die misschien van pas kan komen bij het al dan niet reeds opgerichte instituut voor de analyse van de verkeersongevallen. Ik weet niet of dat ondertussen al operationeel is. Dat zou ondertussen toch al gebeurd moeten zijn.

Mijnheer de minister, u bent boos op de rijsscholen omdat zij zagezegd niet zouden willen dat er tarieven worden gepubliceerd. Ik vind dat nergens terug in hun documentatie. Volgens mij hebben zij er niets op tegen dat er tarieven worden gepubliceerd. In de documentatie en de correspondentie die ik heb gekregen heb ik nergens iets gelezen over het feit dat zij boos zouden zijn dat de tarieven van hun rijsscholen zouden worden gepubliceerd. U zegt zomaar iets. U probeert hen alweer in een slecht daglicht te plaatsen. Daarom is het onze taak hierin een evenwicht te zoeken en één zaak te dienen, namelijk de verkeersveiligheid, want ik denk dat u die zelf uit het oog bent verloren.

11.09 Minister Renaat Landuyt: Ter aanvulling wil ik nog een detail geven in verband met de gepubliceerde gegevens op de website. Ga er eens kijken, dan ziet u dat we beginnen met een duidelijke verwittiging over de gegevens waarover we nu reeds beschikken en die we kunnen publiceren.

Het gebrek aan cijfers of het weerleggen van de cijfers is volledig in handen van de rijsschool. Het probleem is dat ze tot op vandaag voor zichzelf geen betere cijfers kunnen voorleggen en dus verstrekken ze geen gegevens. Het is nogal logisch om een verband te leggen tussen opleiding en het behalen van het rijbewijs, want dat is de eerste stap. Men kan niet wachten tot iemand een ongeval heeft, om dan na te gaan of hij wel een goede opleiding heeft gehad. Het gaat

reflètent pas les taux de réussite.

Le coût est bien entendu un élément important, de même que les taux de réussite, mais ils doivent être mentionnés correctement. Il est normal que nous soyons un des interlocuteurs du secteur. J'espère que le ministre en est un autre.

11.08 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): En fait, le ministre ne fournit pas de réponse. Peut-être conviendrait-il de prendre sérieusement en considération la suggestion des écoles de conduite de faire procéder à une étude indépendante sur la relation entre la formation à la conduite et l'implication dans les accidents.

Le ministre s'irrite de l'attitude du secteur mais je crois qu'il a tort. Je n'ai pas encore eu vent de ce que les écoles de conduite refuseraient de publier leurs tarifs.

Le principal élément de ce dossier devrait être la sécurité routière et j'ai le sentiment que le ministre l'a perdu de vue.

11.09 Renaat Landuyt, ministre: Nous insistons, sur le site internet, sur la nécessité d'interpréter les chiffres avec prudence. Toutefois, il s'agit des meilleures données dont on dispose pour l'instant. Quoi de plus logique que d'évaluer une formation sur la base du taux de réussite aux examens? C'est une première étape. L'implication dans des accidents n'apparaît que bien plus tard.

om de vraag of iemand waardig is een rijbewijs te verkrijgen en dat wordt gecontroleerd door de examen centra. Daarnaast wordt bekeken hoeveel er geslaagd zijn na een vrije opleiding en hoeveel na een schoolse opleiding. Dat kan men zelfs per school uitmaken. Dat geeft de mensen de kans om in te schatten of ze al dan niet een school zullen nemen en welke school dat zal zijn.

Zouden er nog betere gegevens verstrekt kunnen worden? Ja, maar dan moeten ze meewerken. Het is de wereld op zijn kop: zij die klagen dat de gegevens niet juist zijn, zijn zij die ze ook in handen hebben. Il faut le faire!

11.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, u stampt natuurlijk een aantal open deuren in om het op een gemakkelijke manier te weerleggen, maar ik ben het daar absoluut niet mee eens. De cijfers waarvan iedereen zegt – het BIVV, het Steunpunt Verkeersveiligheid, iedereen – dat men daaruit onmogelijk correcte conclusies kan trekken wat de kwaliteit of het gebrek aan kwaliteit van bepaalde opleidingsmodellen betreft, die legt u gewoon naast u neer. Maar die cijfers zorgen er wel voor dat de markt wordt beïnvloed.

11.11 Minister Renaat Landuyt: Nee, u bent nu kritiek op een studie aan het vermengen met kritiek op de cijfers die op de website staan. Nogmaals, die cijfers zijn niet getrukeerd. Het zijn de enige cijfers die voorhanden zijn. De examen centra zeggen: op zoveel examens zijn er zoveel geslaagden. Dat is geen steekproef, dat zijn alle cijfers. Uw kritiek was dat het een om een beperkte steekproef ging. No way! Alle examen centra geven hun gegevens, en alle scholen, die willen, geven hun prijzen. Men weet dan via de examen centra: – ik herhaal: het is geen steekproef maar al hun cijfers – die personen komen uit die school, en dat is het aantal dat geslaagd is.

11.12 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Ik vond het wel een goed antwoord, ja.

11.13 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mag ik nog even repliceren?

De **voorzitter**: Jazeker, de interpellant heeft altijd recht op een laatste repliek.

11.14 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik herhaal dat een vertegenwoordiger van GOKA zelf op uw rondetafelconferentie heeft gezegd dat uit die cijfers niet die conclusies getrokken kunnen worden. Het BIVV heeft hetzelfde gezegd, niet over zijn onderzoek, maar wel over de slaagpercentages. En zelfs uw eigen secretaris-generaal heeft gezegd dat er betere cijfers moeten komen, vooraleer er conclusies getrokken kunnen worden.

Ik begrijp dan ook niet dat u zo halsstarrig vasthoudt aan die gegevens.

U verwijt dat de rij scholen niet willen meewerken. Als u met de rij scholen rond de tafel gaat zitten om goede statistieken op poten te zetten, dan ben ik ervan overtuigd dat zij daartoe wel bereid zijn.

Er staan anderzijds ook cijfers van de vrije begeleiding op de websites. Daarmee hebben de rij scholen niets te maken.

Les données qui figurent sur le site internet doivent aider les citoyens à choisir entre la filière libre et l'auto-école et entre les différentes auto-écoles. Il est tout de même paradoxal de constater que c'est la même personne qui se plaint à la fois des erreurs et qui détient les chiffres. Mais où restent-ils?

11.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Chacun, l'IBSR et le point de contact pour la Sécurité routière, conteste les chiffres et nul n'y voit une base appropriée pour la qualité des formations à la conduite.

11.11 Renaat Landuyt, ministre: Ce n'est pas exact. Les chiffres publiés sur le site internet ne sont pas le résultat d'un échantillonnage. Ce sont tous les chiffres.

11.12 Dylan Casaer (sp.a-spirit): La réponse me satisfait.

11.14 Jef Van den Bergh (CD&V): Je ne comprends pas l'obstination du ministre. Tout le monde conteste ses chiffres. Il doit donc se concerter d'urgence avec les auto-écoles et les centres d'examen. Nous lui demandons de retrancher ces chiffres de son site web.

Ik denk dat u dus zowel met de rijscholen als met de examencentra aan tafel zult moeten gaan zitten om tot goede statistieken te komen en op basis daarvan correcte en objectieve informatie op uw website publiceren, in plaats van wat er nu op staat. In de motie die ik zonet heb ingediend, vraag ik trouwens om die website van het net te halen.

11.15 Minister **Renaat Landuyt**: (...) de cijfers vervalsen. Alle centra kunnen maar de cijfers geven die ze hebben. Ik ga hun dus niet vragen ze te corrigeren.

11.16 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, u wekt alleen maar de indruk dat de ene opleiding beter zou zijn dan de andere, of dat de ene school beter is dan de andere. Maar dat kunt u niet op basis van die cijfers.

11.16 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Le ministre donne l'impression qu'un écolage est meilleur que l'autre et que telle auto-école est meilleure que telle autre.

11.17 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer Mortelmans, u moet eens nagaan wat u aan het verdedigen bent. U verdedigt een systeem waarbij de mensen geen keuze meer hebben tussen de rijscholen. Dat is wat u doet. Dat vind ik erg.

11.18 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Dat is absoluut niet waar.

11.19 Minister **Renaat Landuyt**: Hoe kunt u nu verdedigen dat er geen transparantie is, dat het niet geweten mag zijn – stel u voor – wat de resultaten zijn van een school en wat de prijs is van een school? U volgt dan nog blindelings de types die alles achterhouden. Als ze namelijk iets willen weerleggen, dan kunnen ze het.

11.19 **Renaat Landuyt**, ministre: Je ne comprends vraiment pas que certains membres prennent la défense des auto-écoles qui refusent de travailler dans la transparence.

11.20 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Het verschil tussen de rijscholen kan niet zodanig groot zijn dat ik vanuit Brussel naar Brugge zou moeten gaan om rijschool te volgen. De criteria voor een rijschool zijn zodanig uitgebreid, dat alle rijscholen wel aan bepaalde kwaliteitsnormen zullen voldoen. U hoeft niet met die cijfers op het internet gaan zeulen. Dat is de conclusie die we moeten trekken.

11.20 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Je dis qu'il ne peut pas y avoir de différences qualitatives telles qu'un Anverso soit obligé de se rendre à Bruges pour suivre un écolage de qualité. Ces chiffres ne devraient pas figurer sur l'internet.

11.21 Minister **Renaat Landuyt**: U kent de sector niet. Het is heel erg, hoor.

11.22 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Er zullen er altijd wel slechte tussen zitten, uiteraard. Dat is overal het geval.

Moties Motions

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Simonne Creyf en de heer Jef Van den Bergh en luidt als volgt:

“De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heren Jef Van den Bergh en Jan Mortelmans
en het antwoord van de minister van Mobiliteit,

- stelt vast dat de website misleidend is omdat hij met onbetrouwbare en irrelevante cijfers de keuze van model van rijopleiding wil beïnvloeden bij de kandidaat-bestuurders;
- eist van de minister dat hij deze website onmiddellijk laat verwijderen."

Une première motion de recommandation a été déposée par Mme Simonne Creyf et M. Jef Van den Bergh et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu les interpellations de MM. Jef Van den Bergh et Jan Mortelmans
et la réponse du ministre de la Mobilité,

- constate que le site internet est trompeur dès lors qu'il tend à influencer sur le choix par les candidats conducteurs du type de formation à la conduite par la publication de chiffres qui ne sont ni fiables ni pertinents;
- exige du ministre qu'il fasse fermer immédiatement ce site internet."

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Bart Laeremans, Jan Mortelmans en Francis Van den Eynde en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heren Jef Van den Bergh en Jan Mortelmans
en het antwoord van de minister van Mobiliteit,

vraagt de regering de webstek www.slaagpercentagerijbewijs.be van het web te halen totdat er meer duidelijkheid is omtrent de relatie tussen de gevolgde opleidingswijze en de ongevallenbetrokkenheid en men op basis van concrete en correcte cijfers een oordeel kan vellen."

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par MM. Bart Laeremans, Jan Mortelmans et Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:

"La Chambre,

ayant entendu les interpellations de MM. Jef Van den Bergh et Jan Mortelmans
et la réponse du ministre de la Mobilité,

demande au gouvernement de faire fermer le site internet www.reussiteaupermis.be jusqu'à ce que la relation entre le type de formation suivie et l'implication dans des accidents aura été clarifiée et que des chiffres concrets et corrects permettent de se prononcer."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Luk Van Biesen en Dylan Casaer.

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Luk Van Biesen et Dylan Casaer.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

12 Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "de nakende wijzigingen in de pilotenopleiding" (nr. 10144)

12 Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "les modifications imminentes de la formation des pilotes" (n° 10144)

12.01 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de pilotenvereniging Belgian Cockpit Association, BeCA, luidt de alarmbel over een nakende aanpassing van de vliegvergunning. De internationale organisatie van de burgerluchtvaart, het ICAO, werkt aan een vereenvoudiging. De Joint Aviation Authorities, een overkoepeling van de Europese luchtvaartautoriteiten waaronder ook de Belgische, bespreekt in die context de invoering van een snellere vergunning, een zogenaamde Multi-Crew Pilot Licence. Die houdt in dat piloten ook gezamenlijk opleiding volgen, wat mogelijk beter aansluit bij de realiteit van het vliegen. Ook de Europese pilotenvereniging en de internationale koepel hebben evenwel al hun ongerustheid geuit, net zoals de Belgian Cockpit Association.

12.01 Simonne Creyf (CD&V): L'organisation de l'aviation civile internationale OACI souhaite simplifier les licences de vol. Les "Joint Aviation Authorities", une organisation de coordination dont font également partie les autorités aéronautiques belges, envisage l'instauration de la "Multi-Crew Pilot Licence", une sorte de licence rapide. L'association des pilotes "Belgian Cockpit Association" (BeCA), l'association européenne de pilotes ECA et la

Het aantal vereiste vlieguren zou worden gehalveerd. De helft van de 150 tot 200 uren verhuist naar de vliegsimulator. De Belgian Cockpit Association vindt dat alleen werkelijke vlieguren de automatismen aankweken die een piloot nodig heeft om veilig te vliegen. De vereenvoudigde vergunning zou de opleiding voor leerling-piloten goedkoper maken, maar men zou deze vereenvoudiging overhaast willen doorvoeren, onder commerciële druk van de luchtvaartmaatschappijen, want men vreest dat men over twee jaar een tekort zal hebben aan piloten.

De Belgian Cockpit Association zou uw diensten, waaronder het Directoraat-Generaal van de Luchtvaart, een brief hebben geschreven om haar ongerustheid uit te drukken.

In verband daarmee, heb ik de volgende vragen, mijnheer de minister.

Kunt u ons een toelichting geven bij het voorstel van het ICAO dat nu ter tafel zou liggen? Kunt u daarbij ook het verschil met de huidige vergunningsvoorwaarden aangeven?

Welke bezorgdheden uitte en welke aanbevelingen deed BeCA in haar brief aan uw diensten? Kunt u ons die brief overmaken?

Tegen welke datum is de beslissing van het ICAO te verwachten? Wanneer zal het Belgische standpunt hierover klaar zijn? Kunt u op dit moment al aangeven wat de krachtlijnen zullen zijn van het Belgisch standpunt inzake het opnieuw bekijken van deze licentie?

fédération internationale Ifalpa ont déjà fait part de leurs inquiétudes. Le nombre requis d'heures de vol serait en effet réduit de moitié. Les heures libérées devraient désormais être passées dans un simulateur de vol mais la BeCA estime qu'un pilote n'acquiert les automatismes nécessaires à un pilotage sûr que pendant les heures de vol réelles.

La formation serait moins coûteuse à l'avenir mais la simplification résulterait principalement de la pression commerciale exercée par les compagnies aériennes. La BeCA aurait adressé un courrier à ce sujet aux services du ministre.

Le ministre pourrait-il commenter la proposition? Où réside la différence avec les conditions actuelles de délivrance d'une licence? Pourrions-nous prendre connaissance du courrier de la BeCA? Quelle en est la teneur? Quand l'OACI prendra-t-elle une décision? Quand la position belge sera-t-elle prête et quelles en sont les lignes de force?

12.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, ten eerste, de wijziging betreft een aanpassing van bijlage 1 aan de Conventie van Chicago, die de internationale normen en aanbevelingen bevat met betrekking tot de burgerlijke vergunningen van het vliegend personeel. Concreet wordt de Multi-Crew Pilot Licence ingevoerd, een nieuwe vergunning die de houder toelaat de functie van copiloot uit te oefenen aan boord van luchtvaartuigen die gecertificeerd zijn om te worden gevlogen door een meerkoppige bemanning.

Het betreft een behoorlijk ingrijpend verschil ten opzichte van de huidige voorwaarden, gebaseerd op een totaal nieuwe benadering. Traditioneel ging men uit van het principe dat de kennis, de ervaring en de bekwaamheid die vereist zijn voor het veilig besturen van grotere, complexe luchtvaartuigen met meerkoppige bemanning, enkel verworven kon worden via ervaring als zelfstandig piloot op kleinere eenpiloottoestellen. Het nieuwe uitgangspunt is dat een opleiding en ervaring als zelfstandig piloot van eenpiloottoestellen niet nodig is voor een copiloot die enkel als lid van een meerkoppige bemanning zal fungeren. Met die wijziging van bijlage 1 introduceert de ICAO wel degelijk een nieuw concept op het vlak van training van piloten. Van de lidstaten wordt verwacht dat zij de nieuwe vergunning in hun nationale wetgevingen implementeren. Aangezien in de Europese regio de reglementering inzake vliegvergunningen wordt bepaald op het niveau van de joint aviation authorities, wordt de

12.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Il s'agit d'une adaptation de l'Annexe 1 de la Convention de Chicago qui contient les normes et les recommandations internationales en matière de licences civiles du personnel navigant. La "Multi-Crew Pilot Licence" est instaurée. Il s'agit d'une nouvelle licence qui autorise son titulaire à exercer la fonction de copilote à bord des aéronefs qui sont certifiés pour être pilotés par un équipage multipilote. Les conditions ont été modifiées radicalement. Traditionnellement, on considérait que la connaissance, l'expérience et la capacité requises pour piloter en toute sécurité de grands avions complexes à équipage multipilote pouvaient être acquises par l'expérience en tant que pilote indépendant sur des appareils de plus petite taille pilotés par un seul

wijziging momenteel op dat niveau besproken.

Ten tweede, de BeCA heeft aan mijn diensten een nota bezorgd, uitgaande van de overkoepelende Europese en internationale pilotenorganisaties, waarin die bezorgdheid uiten over het feit dat de overhaaste invoering van de nieuwe vergunning gebaseerd op onvoldoende beproefde concepten, een bedreiging kan vormen voor de luchtvaartveiligheid. Zij vragen een diepgaand debat en een grondige studie alvorens de Multi-Crew Pilot Licence effectief wordt ingevoerd.

Ten derde, tegen welke datum is de beslissing van de ICAO te verwachten? Er werd voorlopig geen datum vooropgesteld.

Ten vierde, zoals hierboven gezegd, wordt de Europese reglementering bepaald op het niveau van de joint aviation authorities. Er is al een working paper in bespreking, maar verder dan dat staan we niet. Het Belgisch standpunt steunt uiteraard de bezorgdheid inzake luchtverkeersveiligheid.

pilote. Dans la nouvelle optique, on estime que cette expérience n'est plus nécessaire pour les copilotes qui sont uniquement membre d'un équipage multipilote.

Il est attendu des États membres qu'ils mettent en œuvre la nouvelle licence dans la législation nationale. En Europe, les JAA établissent la réglementation en matière de licences de vol. Le problème est actuellement examiné au niveau européen.

Mes services ont reçu une note de la BeCA dans laquelle les organisations faitières européennes et internationales de pilotes expriment leur inquiétude. Ils craignent qu'une instauration à la hâte ne mette en péril la sécurité. Ils demandent un débat en profondeur et une étude approfondie.

En attendant, aucune date de décision n'a été prévue.

Les JAA élaborent la réglementation européenne. Un "working paper" est examiné, mais cette étape n'a pas encore été franchie. Notre pays soutient l'inquiétude en matière de sécurité aérienne.

12.03 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor de informatie.

Ik kan alleen maar hopen dat u rekening houdt met de bezorgdheid van de Belgian Cockpit Association, de Europese pilotenvereniging en de internationale koepel van de pilotenvereniging. Wanneer drie voornoemde instanties – de Belgische, Europese en internationale organisaties – hun bezorgdheid uitdrukken, dan hoop ik dat u met hun bezorgdheid rekening houdt.

Ik hoop dat u ook bereid bent om, wat België betreft, in te gaan op hun suggestie om over de problematiek op voorhand een ernstig debat te voeren.

Mijnheer de minister, indien de zorg van de pilotenverenigingen is ingegeven door luchtverkeersveiligheid, dan moeten we hen absoluut volgen. Het kan niet zijn dat er omwille van commerciële belangen afbreuk wordt gedaan aan de veiligheid van piloten, passagiers en mensen die onder het luchtruim wonen.

L'incident est clos.

12.03 Simonne Creyf (CD&V): J'espère que le ministre tiendra compte des observations de la BeCA, de l'association européenne et de l'organe faitier international et qu'il sera disposé à cet effet à mener un débat. Il ne saurait être question de sacrifier la sécurité à des impératifs commerciaux.

Het incident is gesloten.

13 Questions jointes de

- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "un incident entre trois avions à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 10130)
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "l'incident aérien qui s'est déroulé dans la périphérie Est de Bruxelles le 28 janvier dernier" (n° 10332)

13 Samengevoegde vragen van

- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit over "een incident op de luchthaven van Brussel-Nationaal waarbij drie vliegtuigen betrokken waren" (nr. 10130)
- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de 'near misser' van 28 januari jongstleden boven de Oostrand van Brussel" (nr. 10332)

13.01 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, je me réjouis de vous voir ici aujourd'hui. En effet, c'est sans doute dans la nature d'un ministre de la Mobilité mais vous êtes particulièrement mobile et difficile à attraper en commission.

13.01 François-Xavier de Donnea (MR): Mijnheer de minister, u kan niet veel tijd voor ons vrijmaken. Ik ben dan ook blij u hier te zien.

Je vous avais posé une question le 1^{er} février dernier.

13.02 Minister Renaat Landuyt: Ik vind het een mooie inleiding, maar ze is niet correct.

13.02 Minister Renaat Landuyt: Als mijn aanwezigheid in de commissie vereist is, ben ik er altijd.

Monsieur de Donnea, je suis toujours présent en commission lorsque ma présence y est requise.

13.03 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le ministre, je m'en réjouis et je note avec satisfaction cette affirmation. Néanmoins, je constate aussi, sans vouloir affirmer que c'est votre faute, qu'une question du 1^{er} février concernant un incident du 28 janvier ne peut être abordée qu'aujourd'hui. J'apprécie votre disponibilité.

13.03 François-Xavier de Donnea (MR): Toch kan een vraag die van 1 februari dateert pas vandaag worden behandeld.

13.04 Renaat Landuyt, ministre: Je tiens à dire que ce n'était pas à cause de moi que, la fois passée, la réunion n'a pas eu lieu.

13.04 Minister Renaat Landuyt: Ik heb niets te maken met de afgelasting van de vergadering van vorige week.

13.05 François-Xavier de Donnea (MR): Je note avec satisfaction votre disponibilité et j'espère vous voir encore souvent ici.

13.05 François-Xavier de Donnea (MR): Op 28 januari en ook gisteren hebben zich op de luchthaven van Brussel-Nationaal incidenten voorgedaan met verscheidene vliegtuigen die zich opmaakten om te landen.

Cela dit, le 28 janvier, un incident grave s'est apparemment produit entre deux avions en phase d'approche finale sur la piste d'atterrissage 02 de l'aéroport de Bruxelles-National; une collision aurait été évitée de justesse. Le hasard fait qu'un incident du même genre a eu lieu pas plus tard que ce dimanche 19 février, à 13.38 heures, d'après ce qu'on m'a rapporté ce matin.

Gisteren heeft de burgemeester van Wezembeek-Oppem een jumbojet opgemerkt die van oost naar west over zijn gemeente vloog, dwars doorheen de landingscorridor van de baan 02. Zes minuten later heeft het vliegtuig het laatste gedeelte van de baan 02 aangevlogen om te landen.

En effet, le bourgmestre de Wezembeek-Oppem, M. van Hoobrouck, que j'ai vu ce matin, m'a signalé qu'il avait été témoin ce dimanche d'un nouvel incident du même genre, pratiquement identique à celui qui avait été observé par le bourgmestre de Woluwe-Saint-Pierre, M. Jacques Vandenhoute. Hier, à 13.38 heures, le bourgmestre de Wezembeek-Oppem a vu un énorme gros porteur à quatre réacteurs de couleur bleu clair, survoler d'est en ouest tout Wezembeek, depuis les cimetières jusqu'au Shopping de Woluwe, en descendant l'avenue de Wezembeek. Mais ce qui est surtout grave sur le plan sécuritaire, c'est qu'il coupait nettement le couloir final d'atterrissage de la

De burgemeester leidt daaruit af

piste 02 qui était utilisée. Apparemment, cet avion n'avait pas grand-chose à faire là, il était sur une trajectoire inédite, il volait très bas et était très bruyant.

Il ressort du témoignage du bourgmestre de Wezembeek que six minutes plus tard, donc à 13.44 heures apparemment, quand ce même avion se trouvait à une altitude nettement inférieure encore, il s'est présenté dans l'axe final de la piste 02 pour atterrir, les roues sorties dès le survol du commissariat de police de Kraainem.

Il s'agissait d'un avion facilement identifiable de la Korean Airlines, un Boeing 747/400, dont l'immatriculation était HL-7446.

La déduction qu'en ont fait le bourgmestre et les observateurs est que Belgocontrol fait virer les avions qui se préparent à atterrir sur la piste 02 depuis Wezembeek en leur faisant survoler le sud-est de Bruxelles, très dense en habitations. Puis, par un majestueux virage au pont de Groenendael, ces avions s'intercalent dans la séquence rapprochée des atterrissages vers la piste 02.

Il y aurait donc deux manœuvres simultanées: les avions qui se mettent en file indienne pour atterrir sur la piste 02, puis des avions qui font un virage et qui s'intercalent dans cette file indienne pour pouvoir également atterrir.

La manœuvre qui s'est produite hier serait la même – ou serait en tout cas très proche – que celle qui a été dénoncée par des témoins de Woluwe-Saint-Pierre le 28 janvier 2006 et pour laquelle j'espère que vous allez nous donner des explications.

Ceci semblerait prouver que la piste 02 n'est pas conçue pour une utilisation à grande échelle et que, pour gagner du temps et ne pas perdre de capacité aéroportuaire, il faille intercaler, en diminuant les marges de sécurité et la distance de séparation, des avions qui se présentent aux environs de Groenendael.

Si tout cela est vrai, c'est une manœuvre fort dangereuse puisqu'on intercale, après un virage à hauteur de Groenendael, des avions supplémentaires dans une file pour atterrir sur la piste 02.

Monsieur le ministre, je ne vais pas vous poser de question précise sur l'incident d'hier car vous n'avez certainement pas eu le temps d'examiner cette plainte.

Par contre, je vous ai adressé par écrit d'autres questions le 1^{er} février – et je pense donc que vous avez eu le temps de les examiner – concernant l'incident du 28 janvier pour lesquelles je souhaiterais avoir une réponse aujourd'hui.

Confirmez-vous qu'un incident s'est bien produit entre des avions des compagnies EVA AIR Cargo, DHL et Alitalia le 28 janvier? Quelle était la distance de séparation horizontale entre ces trois avions qui étaient tous en approche finale sur la piste 02? Ces trois avions se trouvaient-ils à la même altitude de vol? Quelle était leur distance de séparation verticale? L'avion de DHL n'était-il pas trop proche de l'avion d'EVA AIR Cargo et celui d'Alitalia de l'avion de DHL? Pour quelle raison l'avion d'Alitalia a-t-il quitté l'axe final d'atterrissage 02 d'abord vers la droite? Quelles manœuvres ont-elles été entreprises

dat Belgocontrol de toestellen die zich opmaken voor de landing op baan 02, een bocht laat maken van boven Wezembeek en over het zeer dichtbevolkte zuidoosten van Brussel laat vliegen. Die vliegtuigen worden in de rij elkaar snel opvolgende toestellen die landen op baan 02 ingevoegd.

Dat gevaarlijke manoeuvre schijnt erop te wijzen dat men thans met kleinere veiligheidsmarges werkt, omdat baan 02 niet berekend is op het gebruik dat er momenteel van gemaakt wordt.

Bevestigt u dat er zich op 28 januari een incident heeft voorgedaan? Op welke hoogte vlogen de betrokken toestellen, en hoe ver waren ze horizontaal en verticaal van elkaar verwijderd? Waarom is het toestel van Alitalia naar rechts afgeweken van de finale rechte lijn voor de landing van baan 02? Welke manoeuvres heeft dat vliegtuig uitgevoerd, met welke snelheid, op welke hoogte, en om welke reden? Wie heeft tot die manoeuvres besloten, de piloot of de luchtverkeersleiding?

Waarom zou Belgocontrol niet binnen de gestelde termijnen gerapporteerd hebben aan het Directoraat-generaal Luchtvaart? Waarom bleef de woordvoerder van de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer de pers een duidelijk antwoord schuldig?

Leiden de beslissingen van de luchtverkeersleiding met het oog op het behoud van de luchthavencapaciteit er niet toe dat de veiligheidsmarges en de afstand tussen vliegtuigen gevaarlijk klein worden? Dat is mijns inziens de hamvraag.

Welke gevolgen verbindt u aan dat incident en welke lessen trekt u eruit voor het veiligheidsbeleid en de luchtverkeersleiding, maar ook voor de toekomst van het spreidingsplan? Ik stel vast dat dezelfde vragen zouden kunnen

par l'avion d'Alitalia: combien de manœuvres différentes, à quelle vitesse, à quelle altitude, sur base de quelles instructions et de qui? Était-ce l'initiative du pilote ou du contrôle aérien?

gelden voor het incident van gisteren. Volgens mij is er dus een veiligheidsprobleem.

Quelle fut la distance minimale réelle sur le plan horizontal et sur le plan vertical entre l'avion de DHL et l'avion Alitalia? Pour quelle raison l'avion Alitalia a-t-il interrompu sa phase d'atterrissage en redécollant vers Bruxelles? Le contrôle aérien s'est-il rendu compte du risque d'abordage ou est-ce l'un des pilotes qui de sa propre initiative aurait entamé une manœuvre de "missed approach" ou d'"overshoot"? Pour quelle raison Belgocontrol n'aurait-il pas transmis de rapport d'incident à la Direction générale du transport aérien dans les délais prévus? Pour quelle raison le porte-parole du Service public fédéral Mobilité était-il incapable d'apporter une réponse claire à la presse?

Pour garantir et maintenir la capacité aéroportuaire lors des pointes de trafic, le contrôle aérien ne réduit-t-il pas dangereusement les marges de sécurité et la distance de séparation entre deux avions, surtout lors de l'utilisation des pistes 02? C'est à mon avis la question centrale.

Quelles suites ont-elles été réservées à cet incident? La procédure d'atterrissage a-t-elle été modifiée? A-t-on pris des sanctions à l'égard du contrôleur aérien de Belgocontrol et de son porte-parole ainsi qu'à l'égard du porte-parole du SPF Mobilité? Enfin, monsieur le ministre, quelles leçons tirez-vous de cet incident, à la fois pour la politique de sécurité en ce qui concerne le contrôle aérien mais aussi peut-être pour l'avenir du plan de dispersion?

Je pense que je pourrais vous poser exactement les mêmes questions pour l'incident d'hier. Je ne le ferai pas aujourd'hui. En revoyant les questions que je vous avais posées le 1^{er} février, je constate qu'elles pourraient s'appliquer mutatis mutandis à l'incident d'hier. Il y a donc selon moi un problème de sécurité. Je ne doute pas que vous y soyez très sensible et j'attends vos réponses avec intérêt.

13.06 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, je me joins pleinement à l'intervention de mon collègue, M. de Donnea, qui a très bien décrit les risques que des observateurs neutres ont dû relever ces derniers temps.

Monsieur le ministre, il est vrai que la commission n'a pas pu se réunir plus rapidement. J'ose espérer qu'on ne devra jamais se réunir en extrême urgence en raison d'un accident aérien d'une certaine gravité dans le ciel bruxellois.

Je rappelle les données de fait. M. de Donnea a très bien détaillé le risque d'accident d'hier. Peut-être est-il bon de rappeler également celui du 28 janvier. Il s'agissait d'un risque d'incident qui a été corroboré par plusieurs riverains habitant les communes de Crainhem, Wezembeek-Oppeem et Woluwé-Saint-Pierre.

D'après les informations qui m'ont été communiquées de manière précise, il s'agit d'un premier avion de type MD-11 de la compagnie Aircargo qui était en phase d'atterrissage à 18.18 heures sur la piste 02. Cet appareil était manifestement suivi trop rapidement par un autre avion cargo de type Boeing 757 de la compagnie DHL, lui-même suivi par un avion passagers de type MD-80 de la compagnie

13.06 Olivier Maingain (MR): Op 28 januari jongsleden heeft zich een incident met drie vliegtuigen voorgedaan bij het aanvliegen van de luchthaven. Werden uw diensten hierover ingelicht? Bevestigt u de feiten? Heeft Belgocontrol een intern onderzoek ingesteld om uit te maken wie precies verantwoordelijk is? Waarom heeft Belgocontrol dat incident tot dinsdag 31 januari geloochend? Welke maatregelen werden er naar aanleiding van dat incident genomen voor de veiligheid van het luchtverkeer?

Alitalia. Pour une raison totalement inconnue, l'avion de la compagnie Alitalia a quitté le couloir final de piste 02 aux environs de l'ancien hippodrome de Groenendael, en virant légèrement sur la droite de l'axe de la piste, puis a recoupé le couloir d'approche à hauteur du carrefour Léonard en descendant jusqu'à la place Dumon. A ce moment, il a entamé un large virage à 90 degrés vers la gauche, en direction du Val des seigneurs et des Cliniques universitaires Saint-Luc, pour repartir en prenant de l'altitude à pleine puissance des réacteurs et en faisant à basse altitude un énorme circuit de survol de la région bruxelloise. A ce moment-là, l'avion italien ayant presque coupé la trajectoire du Boeing de DHL, une collision aérienne a été évitée de justesse. De surcroît, le Boeing 757 de la compagnie Alitalia se trouvait dans la zone de turbulences du MD-11 et le MD-80 dans celle du Boeing 757, ce qui présentait des risques non négligeables.

En conséquence, M. le ministre peut-il me faire savoir si ses services l'ont dûment informé de cet incident? Dans l'affirmative, confirme-t-il les faits attestés? Une enquête interne a-t-elle été ouverte par Belgocontrol pour déceler les responsabilités exactes? Dans l'affirmative, quels sont les résultats de cette enquête interne?

Par ailleurs, quelles sont les raisons pour lesquelles Belgocontrol a nié cet incident jusqu'au mardi 31 janvier?

Quelles sont les mesures relatives à la sécurité du trafic aérien qui ont été prises à la suite de cet incident?

13.07 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, en répondant aux treize questions de M. de Donnea, je répondrai automatiquement à celles posées par M. Maingain.

1. Un incident s'est effectivement produit entre trois avions appartenant respectivement aux compagnies EVA AIR Cargo, DHL et Alitalia.

2. La distance minimale de séparation horizontale entre l'avion d'EVA AIR et celui de DHL était de 4 miles nautiques; celle séparant l'avion de DHL et celui d'Alitalia était de 2 miles nautiques.

3. Ces trois avions poursuivant chacun l'intersection du plan vertical du "localiser" et le plan horizontal du "glide slope" de l'"instrument landing system" (ILS), la distance minimale verticale était de 400 pieds entre l'avion de DHL et celui d'Alitalia.

4. Peu avant l'atterrissage, l'avion de DHL était à 4 miles nautiques de celui d'EVA AIR alors qu'il devait normalement se trouver à 5 miles nautiques; celui d'Alitalia se trouvait seulement à 2 miles nautiques de celui de DHL.

5. La manœuvre de l'avion d'Alitalia, consistant à quitter l'axe final d'atterrissage vers la droite, a été imposée par le contrôleur aérien en charge de l'approche dans le but d'augmenter, en imposant des détours successifs, la distance avec l'avion précédent, à savoir l'avion de DHL.

6. La première manœuvre imposée visait à prendre le cap de 50 et ensuite le cap 340. L'avion n'est plus revenu sur sa trajectoire initiale mais a serré son virage pour entamer un "go around". La vitesse de

13.07 Minister Renaat Landuyt: Als ik de dertien vragen van de heer de Donnea beantwoord, verstrek ik ook automatisch een antwoord aan de heer Maingain. Er heeft zich inderdaad een incident voorgedaan tussen drie vliegtuigen die respectievelijk aan de maatschappijen EVA AIR Cargo, DHL en Alitalia toebehoren.

Kort voor de landing bevond het toestel van DHL zich op vier zeemijlen van dat van EVA AIR, terwijl de vereiste afstand vijf zeemijlen bedraagt. De beweging die het toestel van Alitalia maakte en waarbij het van de laatste rechte landingslijn afweek, werd opgelegd door de luchtverkeersleider die de landing regelde. Hij deed dit om de afstand met het vorige toestel te vergroten. Het toestel van Alitalia is niet opnieuw in zijn oorspronkelijke baan gaan vliegen, maar heeft een scherpe bocht gemaakt en een "go around"-procedure ingezet.

Bij de opeenvolgende manœuvres

l'avion d'Alitalia était de 135 nœuds avant l'accélération progressive nécessitée par le "go around".

L'altitude initiale du "dogleg" était de 2.800 pieds, diminuant avec le "glide slope" jusqu'à 1.800 pieds minimum. Dès qu'il était évident qu'il ne pouvait plus adhérer à son "approach clearance", une hauteur de 3.000 pieds lui a été assignée pour la première phase du "go around", ainsi qu'un cap de 250 degrés. Pour ces trois manœuvres successives, le pilote italien suivait les directives du contrôle aérien tout en maintenant le contact visuel avec l'avion de DHL qui le devançait.

7. La distance réelle minimale entre l'avion de DHL et celui d'Alitalia était, verticalement, de 700 pieds et, horizontalement, de 2 miles nautiques.

8. Alors qu'il devenait évident que l'avion d'Alitalia ne pouvait pas regagner la distance réglementaire, un "go around" s'imposait, amorcé par une injonction du contrôle aérien. En l'occurrence, la trajectoire de ce "go around", normalement orientée dans la même direction que celle de la piste, était déviée vers la gauche en direction de Bruxelles-ville pour laisser la place à l'avion de DHL, dans le cas où celui-ci devrait lui-même entamer un "missed approach", créant ainsi un conflit potentiel.

9. En optant pour la gestion d'une situation compliquée plutôt que de suivre une voie plus facile à gérer, le contrôle aérien a réalisé à un certain moment que la poursuite du dessein original comportait un risque à éviter, d'où l'ordre de procéder à un "go around".

10. Un "missed approach" ou un "go around" ne constitue pas en soi un incident ou un risque de collision qu'il faut obligatoirement et dans les délais prévus déclarer à la DGTA, pour autant qu'il s'agisse d'une mesure opérationnelle bien connue et exécutée. Toutefois, la perte de distance entre avions constitue un élément aggravant qui nécessite en tout cas d'être rapporté.

Apparemment, en l'espèce, le contrôle aérien a mal intégré les deux composantes. Il est très urgent de faire suivre les constatations pour enquête. Un argument contributif pourrait résider dans l'appréciation subjective du contrôleur, tout comme dans la constatation après coup qu'il n'y avait pas eu de risque caractérisé de collision.

11. Le peu de différence entre la constatation en temps réel par des témoins privilégiés et crédibles, d'une part, et le rapport, voire l'enquête officielle, d'autre part, était tellement court qu'il y a eu un hiatus regrettable au niveau de la communication entre les parties intéressées.

De toute façon, je préfère qu'un porte-parole s'abstienne de donner des commentaires sur une chose qu'il ignore, fût-ce à tort, que de vouloir s'exprimer à n'importe quel prix. Mais il s'agit là d'un problème interne.

12. Cet incident n'est pas le fait d'une capacité déficiente et s'est produit dans des conditions de trafic light; il aurait pu être évité si l'on avait utilisé les règles normales et standardisées, comme elles sont en usage sur le plan international et national, sans exception ou

die hij in het kader van de "go around"-procedure moest uitvoeren, heeft de Italiaanse piloot de aanwijzingen van de luchtverkeersleiding gevolgd en tegelijkertijd visueel contact gehouden met het DHL-toestel dat voor hem vloog. Verticaal gemeten bedroeg de minimale werkelijke afstand tussen het DHL-toestel en dat van Alitalia zevenhonderd voet, horizontaal gemeten twee zeemijlen. De baan waarin het Italiaanse toestel bij de "go around"-procedure vloog en die normaliter dezelfde richting als de landingsbaan volgt, werd naar links, in de richting van de hoofdstad, afgeleid teneinde ruimte te laten voor het DHL-toestel, voor het geval dat dit laatste zelf een "missed approach"-procedure moest inzetten.

Door voor het beheer van een complexe situatie te kiezen in plaats van een makkelijker optie te nemen, besefte de luchtverkeersleiding op een bepaald ogenblik dat het voortzetten van het oorspronkelijke plan een te voorkomen risico inhield. Daarom werd de "go around"-procedure ingezet. Een "missed approach" of een "go around" vormt op zich geen incident of een risico op botsing dat verplicht aan het DGLV moet worden gemeld, op voorwaarde dat het over een operationele maatregel gaat die voldoende is gekend en juist wordt uitgevoerd. De te nipte afstand tussen vliegtuigen is evenwel een bezwarende factor die in ieder geval moet worden meegedeeld. Blijkbaar heeft de luchtverkeersleiding die twee elementen fout toegepast. De subjectieve inschatting van de luchtverkeersleider zou bovendien een rol kunnen hebben gespeeld, evenals het feit dat men achteraf tot het inzicht kwam dat er zich geen typisch risico op botsing had voorgedaan.

traitement particulier d'une quelconque piste de l'aéroport national ou ailleurs en Belgique.

13. Cet événement constitue un incident de classe A ou B - à déterminer - qui est obligatoirement suivi d'une enquête et d'un rapport circonstancié comportant des recommandations de sécurité. Les responsables de la sécurité aérienne devront en tirer les conclusions qui s'imposent, sans acception de personne.

De communicatie liep spijtig genoeg ten dele mank door de snelle getuigenverklaringen, enerzijds, en de tijd nodig voor het verslag en het officiële onderzoek, anderzijds. Dit incident is niet te wijten aan een gebrek aan capaciteit en deed zich voor op een rustig moment. Het had kunnen worden voorkomen indien de gangbare standaardprocedure was gevolgd en niet de bijzondere regeling voor een welbepaalde baan van de nationale luchthaven. Dit gebeuren is een incident van klasse A of B (de klasse moet nog worden vastgesteld), incidenten die steeds gepaard gaan met een onderzoek en met een omstandig verslag waarin veiligheidsaanbevelingen worden geformuleerd. De verantwoordelijken voor de luchtveiligheid zullen daaruit de passende besluiten moeten trekken.

13.08 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le président, je tiens tout d'abord à remercier le ministre pour sa franchise. Il a répondu avec clarté en reconnaissant sans ambiguïté qu'un incident s'était produit. Il est tout à l'honneur d'un ministre de reconnaître qu'il peut y avoir des manquements et de le faire savoir lorsqu'ils sont effectivement constatés.

Cela dit, selon vous, monsieur le ministre, l'incident qui s'est produit ce jour-là n'a rien à voir avec l'intensité du trafic. En effet, vous avez parlé d'une situation de trafic léger. Si je vous comprends bien, mais j'aimerais que vous me le confirmiez, cet incident n'est nullement la conséquence d'une volonté de "caser" le maximum d'avions par unité de temps sur la piste 02.

Par ailleurs, au moins un des trois pilotes a fait preuve d'imprudence. Il est manifeste que les distances horizontales n'ont pas été respectées: 4 miles nautiques au lieu de 5 séparaient l'avion d'EVA AIR et celui de DHL et 2 miles nautiques au lieu de 5 séparaient ce dernier de celui d'Alitalia. Par conséquent, au moins un des trois pilotes, probablement celui aux commandes de l'avion situé au centre, a dû commettre une imprudence.

Monsieur le ministre, je voudrais savoir si les pilotes qui commettent de telles imprudences font l'objet d'un rapport et si, en cas d'accident grave, ils pourraient leur être interdit d'atterrir à Bruxelles-National.

Enfin, sur la base de tous ces éléments et après avoir examiné l'incident analogue qui s'est passé hier, ne devriez-vous pas envisager de revoir l'usage de la piste 02? Il me semble que votre responsabilité, mais aussi celle des pouvoirs publics en général et du Parlement, dont le rôle est de contrôler le gouvernement, est avant tout d'éviter des procédures et l'utilisation de routes aériennes

13.08 François-Xavier de Donnea (MR): Ik wil allereerst de minister danken voor zijn eerlijke en duidelijke antwoord. Volgens u heeft dat incident niets uit te staan met de drukte van het luchtverkeer. Kan u bevestigen dat een en ander niet het gevolg is van een beslissing met de bedoeling zo veel mogelijk vliegtuigen per slot op baan 02 te proppen?

Ten minste één van de drie piloten is onvoorzichtig geweest. De horizontale afstanden werden apert niet gerespecteerd. Kunnen onvoorzichtige piloten geweerd worden van Brussel-Nationaal en een landingsverbod krijgen?

Uw opdracht bestaat er in de eerste plaats in te voorkomen dat de risico's in de buurt van een luchthaven groter worden. Zou u geen herziening van het gebruik van baan 02 moeten overwegen?

susceptibles d'accroître les risques aux abords d'un aéroport.

Voilà, monsieur le ministre, quelques remarques et questions supplémentaires que je voulais vous poser après avoir entendu votre réponse fort circonstanciée et empreinte d'une grande franchise ce qui, je le répète, vous honore.

13.09 Olivier Maingain (MR): Le ministre a pu nous détailler avec beaucoup de précisions les risques constatés de visu par les témoins et qui ont justifié notre intervention. Je le remercie moi aussi pour la précision de ces détails qui donnent froid dans le dos, quand on veut bien y réfléchir. À entendre ces détails, on se rend compte qu'on n'était pas loin de la catastrophe aérienne – et c'est cela qui est préoccupant. On n'est pas dans une zone aussi dégagée quant à l'approche en termes de densité de population qu'avec l'utilisation des pistes 25 gauche et droite, pistes utilisées traditionnellement pour l'atterrissage.

Ce qui est préoccupant, c'est qu'on nous décrit ici un risque majeur dans l'utilisation de pistes entraînant un survol de quartiers parmi les plus densément peuplés dans les environs de l'aéroport de Bruxelles-National. Rien que ce fait devrait amener à revoir l'utilisation de la piste 02. Je serais intéressé par les statistiques pour savoir si, dans l'utilisation d'autres pistes à l'atterrissage, on a constaté une telle fréquence d'incidents amenant à penser que les pilotes ne sont pas totalement familiarisés à l'utilisation de cette piste 02 – qui leur a été imposée, on sait en quelles circonstances -, mais qui historiquement ne fait pas partie des schémas d'atterrissage à l'aéroport de Bruxelles-National, sauf circonstances particulières.

13.10 Renaat Landuyt, ministre: Au sujet des questions ajoutées, j'attends encore des détails de l'analyse parce que deux ou trois hypothèses se présentent. Soit le contrôleur aérien a commis des erreurs, soit l'un des pilotes s'est trompé, soit c'est dû à la situation de la piste. Cette dernière hypothèse nous intéresse tous plus particulièrement. Or on me dit que cela n'a rien à voir avec la piste. Je ne suis pas sûr que cela soit rassurant mais on me dit que cela ne dépend pas de telle ou telle piste. On me dit même que si tout le monde avait fait ce qu'il fallait, il n'y aurait pas eu d'incident.

Ensuite, sur un plan plus général, M. Maingain demande s'il y a un rapport entre le plan de dispersion et le nombre d'incidents. Si ma mémoire est bonne, il y a déjà un rapport sur le sujet mais qui dit le contraire de ce que vous voulez entendre. On m'a démontré, chiffres à l'appui, que les incidents ont plutôt tendance à diminuer. Mais je suis toujours intéressé par les aspects liés à la sécurité, donc je m'intéresse certainement à ces chiffres-là.

13.09 Olivier Maingain (MR): De minister heeft ons inderdaad meer details gegeven over de risico's die door getuigen werden vastgesteld en die aan de basis lagen van onze vragen. Ik dank hem voor die details, die ons koude rillingen bezorgen: een vliegtuigramp werd ternauwernood vermeden, want het incident vond plaats boven een dichtbevolkte zone dan de zones rond de klassieke banen. Alleen al daarom zou op het gebruik van baan 02 moeten worden teruggekomen.

Ik zou graag de statistieken raadplegen op grond waarvan kan worden nagegaan of zich op de andere banen evenveel incidenten voordoen. Zou die hoge frequentie niets te maken hebben met het feit dat de piloten weinig vertrouwd zijn met baan 02?

13.10 Minister Renaat Landuyt: Ik wacht de gedetailleerde analyse van het incident af: of de luchtverkeersleider, of een piloot beging een fout, of het incident is te wijten aan de toestand van de baan.

In dit stadium wordt me gezegd dat het incident niets met het gebruik van die baan te maken heeft en dat, indien iedereen had gedaan wat van hem verwacht werd, zich geen incident zou hebben voorgedaan.

De heer Maingain suggereerde dat er een verband zou bestaan tussen het spreidingsplan en de incidenten. Het verslag dat daarover al bestaat zegt zowat het tegenovergestelde van wat u graag wil horen: het aantal incidenten zou eerder afnemen.

13.11 François-Xavier de Donnea (MR): Nous poserons une

13.11 François-Xavier de

nouvelle question au ministre à propos de l'incident d'hier. Nous lui laisserons bien entendu le temps de l'examiner. Peut-être pourra-t-il, par la même occasion, nous fournir des informations complémentaires sur l'incident du 28 janvier?

Donnea (MR): We zullen u de tijd gunnen om de nodige informatie te verzamelen over het incident van 28 januari en over dat van gisteren.

13.12 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur de Donnea, je vous suggère de me demander aussi les chiffres et les rapports relatifs aux incidents.

13.13 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le président, nous interviendrons à nouveau sur ce sujet. En effet, comme le dit le ministre, notre première préoccupation doit être de veiller à la sécurité de l'aéroport.

13.13 François-Xavier de Donnea (MR): Daarna zullen we u opnieuw ondervragen.

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

14 Samengevoegde vragen van

- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Mobiliteit over "de voorstellen van de ombudsman over de luchthaven van Zaventem" (nr. 10434)
- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "de suggesties van de ombudsman voor de luchthaven" (nr. 10437)
- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit over "de ombudsman van de nationale luchthaven" (nr. 10450)
- mevrouw Joëlle Milquet aan de minister van Mobiliteit over "het gevolg dat aan het document 'pistes voor een duurzame luchthaven te Brussel' van de ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal wordt gegeven" (nr. 10449)
- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "het functioneren van de federale ombudsdienst voor de luchthaven van Zaventem" (nr. 10455)
- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "het gevolg dat zal worden gegeven aan de voorstellen van de ombudsman voor de luchthaven van Brussel" (nr. 10458)

14 Questions jointes de

- M. Luk Van Biesen au ministre de la Mobilité sur "les propositions du médiateur concernant l'aéroport de Zaventem" (n° 10434)
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "les suggestions du médiateur de l'aéroport" (n° 10437)
- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "le médiateur de l'aéroport national" (n° 10450)
- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité sur "les suites à donner au document 'pistes pour un aéroport durable à Bruxelles' du service de médiation pour l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 10449)
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "le fonctionnement du Service de médiation fédéral pour l'aéroport de Zaventem" (n° 10455)
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "la suite à donner aux propositions du médiateur pour l'aéroport de Bruxelles" (n° 10458)

14.01 Luk Van Biesen (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wij hebben via de Franstalige federale ombudsman, de heer Philippe Touwaide, een document ontvangen waarin concrete oplossingen worden naar voren gebracht om de situatie van de omwoners rond de luchthaven te verbeteren, maar ook om de economische expansie te vrijwaren.

Dit document geeft een vrij goede weergave van de huidige situatie en geeft tevens een waardevolle historiek van dit netelige dossier. Het lijkt mij belangrijk het document van de heer Touwaide grondig te bekijken en de maatregelen die hij voorstelt verder uit te diepen, aangezien deze zowel de omwoners als de capaciteit van de

14.01 Luk Van Biesen (VLD): Le médiateur de l'aéroport de Zaventem, M. Philippe Touwaide, a rédigé une note comportant des solutions concrètes pour améliorer la situation des riverains et préserver l'expansion économique de l'aéroport. Il y dresse un aperçu de la situation actuelle et retrace l'historique de cet épineux dossier. Il me paraît utile d'examiner ce document en détail et

luchthaven ten goede komen.

Mijnheer de minister, uw reactie op dit document, dat is vooral gebleken tijdens de plenaire vergadering van vorige week donderdag, is eerder onbegrijpelijk en onaanvaardbaar. Wanneer u dit rapport zonder meer wegwuift en blijkbaar enkel en alleen interesse hebt in het aantal klachten, getuigt dit niet echt van goede wil om tot een oplossing te komen.

De heer Touwaide lanceerde concrete voorstellen om tot een meer duurzame luchthaven te komen. Het lijkt mij voor de hand te liggen dat de ombudsdienst het best geplaatst is om suggesties van de omwoners te bundelen.

Uit een eerste lectuur heb ik kunnen vaststellen dat er heel wat maatregelen zijn die gemakkelijk zouden kunnen worden opgenomen. Dit document zou wel eens de basis kunnen vormen voor een nieuwe dialoog en concrete aanpassingen aan het spreidingsplan, die iedereen ten goede zouden komen.

Mijnheer de minister, ik vraag mij af waarom u eerder afwijzend hebt gereageerd dan geïnteresseerd.

Ik vraag mij trouwens af hoe vaak u reeds de moeite hebt genomen om de problemen die het spreidingsplan teweegbrengt met de ombudsdienst te bekijken en te bespreken. Een ombudsdienst is er niet alleen om klachten te beantwoorden, maar ook om suggesties naar voren te brengen, die hopelijk tot een oplossing van die klachten zullen leiden.

De burgers verwachten van een ombudsdienst niet alleen een mail of een brief met daarin de mededeling dat het aangekaarte probleem wordt erkend, maar zij verwachten ook dat met hun klacht wordt rekening gehouden. Wanneer een ombudsman dan effectief overgaat tot het voorstellen van enkele aanpassingen aan de huidige situatie, dan dient dit mijns inziens positief te worden onthaald.

Is het nu echt niet tijd om het spreidingsplan te verlaten? Ik heb dit reeds meermaals herhaald en blijf bij mijn overtuiging dat dit de enige manier is om ecologie en economie te verzoenen. Het is en blijft een moeilijke evenwichtsoefening, maar als wij alles laten zoals het is en eenvoudigweg stellen dat ombudsdiensten alleen rapporten mogen maken over klachten an sich, dan geraken wij geen stap verder, dan kunnen wij het geld van de ombudsdiensten beter elders aan besteden.

Klachten blijven dagelijks binnenstromen. Gerechtelijke procedures worden door talrijke inwoners aan de lopende band aangespannen tegen de Belgische Staat. In geen enkel ander land zou men kunnen begrijpen waarom men dan toch krampachtig blijft vasthouden aan dat spreidingsplan.

Met elk nieuw vonnis of arrest van verschillende rechtbanken of hoven wordt het duidelijker dat elk spreidingsplan uitgaand van een zogezegd evenwichtige spreiding van geluidshinder onder alle omwonenden van de luchthaven van Zaventem in de praktijk onhaalbaar is. Het is mooie theorie maar het is praktisch niet uitvoerbaar.

d'approfondir ses propositions. La réaction du ministre à ce document est incompréhensible. Il le balaie d'un simple geste de la main.

Le médiateur est le mieux placé pour récolter les propositions des riverains. M. Touwaide formule des propositions pour un aéroport durable. Quantité de celles-ci pourraient être facilement mises en œuvre. Cette note pourrait constituer la base d'un nouveau dialogue sur les aménagements concrets à apporter au plan de répartition.

Pourquoi cette réaction de rejet et de désintérêt du ministre? À combien de reprises a-t-il discuté avec le service de médiation des problèmes liés au plan de répartition? Un service de médiation ne sert pas seulement à répondre à des plaintes, mais aussi à proposer des solutions. Dans ce sens, ce document ne peut qu'être accueilli favorablement. Si le rôle des services de médiation devait se limiter à enregistrer des plaintes, il serait préférable de consacrer les budgets à d'autres initiatives.

Je reste convaincu qu'il est temps d'abandonner le plan de répartition. C'est la seule manière de concilier l'écologie et l'économie, même s'il sera toujours difficile de trouver un équilibre. Après toutes les plaintes et toutes les procédures judiciaires qui ont déjà été lancées, l'attitude de la Belgique, qui se cramponne obstinément à son plan de répartition, est incompréhensible aux yeux du monde entier. Chaque nouveau jugement ou arrêt démontre clairement qu'une répartition équitable des nuisances sonores est irréalisable dans la pratique. Même M. Touwaide estime à présent qu'un retour à l'utilisation historique des pistes est à l'ordre du jour.

Ook nu stelt het rapport van de heer Touwaide duidelijk dat een terugkeer naar het historisch baangebruik met de toenmalige windnormen aan de orde is.

Doch dergelijke oproepen vallen bij de minister en zijn entourage in dovemansoren. Minister Landuyt stelt herhaaldelijk in de pers dat een terugkeer naar het baangebruik van 1999 of een terugkeer naar het historisch baangebruik juridisch niet mogelijk is. Ik wens hierbij te benadrukken dat de minister terecht spreekt over het baangebruik en niet over de vliegroutes, wat inderdaad twee verschillende zaken zijn. Sta mij echter toe dat ik absoluut niet begrijp met welke argumenten de minister zijn uitspraak dan wel staft. Het historisch baangebruik is nooit voor een rechtbank aangeklaagd en bijgevolg is er nooit enige gerechtelijke uitspraak geweest die het historisch baangebruik verbiedt, tijdens de week, noch tijdens de weekends, anders gezegd, noch tijdens de piekuren, noch tijdens de daluren. Bovendien lijkt het juridisch zo goed als onmogelijk om het historisch baangebruik nu nog aan te klagen. Er is geen enkele rechter die een situatie die veertig jaar lang heeft bestaan en nooit het onderwerp is geweest van een rechtszaak, nu plots zou verbieden.

Niet alleen is een terugkeer naar het historisch baangebruik de enige oplossing die door een meerderheid van de bevolking wordt aanvaard, het is bovendien ook nog de enige oplossing die de juridische zekerheid geeft waar we nu al twee jaar naar op zoek zijn. Zekerheid is nu datgene waar niet alleen de burgers, maar ook de bedrijven uit de regio naar op zoek zijn. Inderdaad, ook de bedrijfswereld stelt zich ernstige vragen die we niet aan ons mogen laten voorbijgaan. Bij de bedrijven in en rond de luchthaven van Zaventem beginnen ze hun geduld te verliezen". Aldus een artikel in een u niet onbekend dagblad, "De Morgen" van 20 januari 2006.

Het buitenland lonkt. In Parijs, Schiphol en Frankfurt zijn er geen problemen met de nachtvluchten of quasi geen. Er is wel duidelijkheid over de beschikbare bedrijfsterreinen en er moet niet gewacht worden op goede aansluitingen op het wegen- en spoorwegennet. Rudy Vande Velde van het afhandelingsbedrijf Belgian Ground Services hoort het geklaag op de luchthaven al maanden aan. "Onze buitenlandse klanten begrijpen er niets van", zegt hij, "vooral omdat het probleem zo lang blijft aanslepen". Luchtvaartmaatschappijen die op Brussel willen vliegen wachten het ultieme akkoord af. Als cargobedrijven kunnen kiezen laten ze hun verre vrachten uit het Verre Oosten eerder naar een andere Europese bestemming brengen. De onzekerheid staat de groei van Zaventem dus serieus in de weg. Wie na 15 oktober vorig jaar de Brusselse geluidsnormen nog negeerde moet een boete ophoesten van 25.000 euro. Die bedragen worden niet geïnd maar er is ook nog altijd geen echte oplossing hiervoor". Volgens Vande Velde hangt er enorm veel nervositeit op de luchthaven. De bedrijven lopen op hun tenen. Als ze de dwangsommen effectief moeten uitbetalen is dat een serieuze streep door hun rekening. Dat is echter niet hun enige zorg. Er wordt enorm veel gespeculeerd op de werkvloer van de luchthaven. De bedrijven weten niet meer waar ze aan toe zijn in Zaventem. Dan ontstaan er veel indianenverhalen. Aldus de heer Vande Velde.

De luchthaven van Zaventem - dat wens ik nog even in herinnering te brengen, mijnheer de minister - geeft rechtstreeks werk aan 20.000

Le ministre reste toutefois sourd à ces arguments. A son estime, il est juridiquement exclu d'en revenir à l'utilisation des pistes de 1999. L'utilisation des pistes et les routes aériennes sont deux choses distinctes à ses yeux. Sur quels arguments le ministre fonde-t-il ses affirmations? L'utilisation historique des pistes n'a jamais été attaquée devant un tribunal. Et aucun juge ne songerait à interdire soudainement quelque chose qui s'est pratiqué pendant quarante ans.

Le retour à l'utilisation historique des pistes constitue la seule solution qui puisse être acceptée par une majorité de la population et qui, de surcroît, garantirait enfin la sécurité juridique. Le secteur économique aussi est demandeur de certitudes et commence à perdre patience. Dans les pays voisins, les vols de nuit et de bonnes correspondances avec le réseau routier ou ferroviaire ne posent pas de problèmes. M. Vande Velde, de la société de transbordement Belgian Ground Services, a fait part de ses doléances dans le quotidien "De Morgen" du 20 janvier 2006. Les entreprises et les clients optent de préférence pour l'étranger. A son estime, l'incertitude entrave la croissance de l'aéroport.

Le problème des normes sonores à Bruxelles reste toujours sans solution. L'aéroport emploie directement vingt-mille personnes et fournit indirectement du travail à soixante mille autres. Aussi M. Vande Velde affirme-t-il que le départ d'entreprises entraînerait un bain de sang social. Et si aucune des entreprises n'a encore quitté l'aéroport, elles ne projettent pas d'investir dans le climat actuel.

Le VOKA a récemment indiqué que le dossier devrait figurer en tête de l'ordre du jour politique parce que plusieurs compagnies aériennes internationales hésitent à investir à Zaventem en raison de

mensen en onrechtstreeks aan 60.000. Het vertrek van een groot aantal bedrijven zou een sociaal bloedbad betekenen. De heer Vande Velde stelt: "Tot op vandaag is er nog geen enkel bedrijf vertrokken, maar die welke vandaag aanwezig zijn op de luchthaven houden de vinger op de knip. Ze stellen hun investeringsplannen uit tot er meer zekerheid komt, terwijl ze wel uitbreiden op andere locaties. Dat is gevaarlijk want voor je het weet verhuizen ze inderdaad hun hele hebben en houden naar Frankfurt of Londen en dan blijft Zaventem troosteloos achter. Er moet dringend schot in de zaak komen, anders worden we in een negatieve spiraal gezogen waar we niet meer uitkomen. Niet voor niets stelde VOKA onlangs dat dit hele dossier boven aan de politieke agenda moet komen te staan. Verschillende internationale luchtvaartmaatschappijen zijn immers wel geïnteresseerd in Zaventem, maar aarzelen om te investeren, net omwille van het instabiele imago van Zaventem".

Gelet op al die argumenten vraag ik u, mijnheer de voorzitter en mijnheer de minister, in te gaan op het verzoek om over het rapport van de heer Touwaide een hoorzitting in de commissie voor de Infrastructuur te organiseren. Het heeft immers geen zin om een rapport zonder meer af te wijzen als niet eens de moeite wordt gedaan om de betrokken ombudsman en zijn rapport hier te toetsen. Hij is immers in het bezit van alle klachten. Het zou jammer zijn als die man hier niet kan worden gehoord.

Mijnheer de voorzitter en mijnheer de minister, ik zou ook willen voorstellen om een bezoek te brengen aan de geteisterde regio van de Oostrand, opdat we ons een beeld kunnen verschaffen van wat er werkelijk leeft, zowel bij de burgers als bij de bedrijven, en om een bezoek te brengen aan de luchthaven en daar gesprekken te voeren met de bedrijfswereld. Dan zullen we beseffen dat het inderdaad 5 voor 12 is.

14.02 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zal uiteraard de minister ondervragen, maar ik moet zeggen dat ik met stijgende verbazing de uiteenzetting van onze collega heb gehoord. Ik wil er nog eens aan herinneren dat heel de problematiek onder de paars-groene regering is begonnen. Mevrouw Durant is hiermee gestart. De eerste minister himself is naar Nederland gegaan, is teruggekomen met het concentratiemodel, en heeft dan moeten toegeven dat men moest spreiden. Neem mij niet kwalijk, maar de opeenvolgende, soms tegenstrijdige politieke beslissingen van de paarse regering hebben ertoe geleid dat zowel de trafiek als de economische ontwikkeling van de luchthaven schade is toegebracht.

Er zijn heel veel klachten en ik denk dat er bij heel wat van die klachten grote vraagtekens te plaatsen zijn. Ik denk dat wij er niet omheen kunnen dat de paarse regering het draagvlak van de nationale luchthaven bij de bevolking stelselmatig heeft ondermijnd. Die verontwaardiging moet mij eventjes van het hart.

De Franstalige ombudsman lanceert op de website van de ombudsdienst suggesties voor een duurzame luchthaven. De heer Touwaide zelf geeft ook kritiek op de snelle opeenvolging van soms tegenstrijdige paarse politieke beslissingen. Het rapport is opgesteld door de Franstalige ombudsman en alleen in het Frans. Wij zijn gaan kijken op het Nederlandstalige deel van de officiële site van de ombudsdienst, maar daar is evenmin een Nederlandstalige versie

l'image instable que véhicule l'aéroport.

Je demande la tenue d'une audition avec M. Touwaide. Par ailleurs, je crois qu'il conviendrait que cette commission consacre une visite à la région sinistrée et à l'aéroport.

14.02 Simonne Creyf (CD&V): J'ai écouté avec un étonnement croissant l'exposé de M. Van Biesen. Tout le problème est né sous le gouvernement arc-en-ciel. Les décisions de la coalition violette ont nui au développement économique de l'aéroport et ont systématiquement miné le soutien de la population.

Le médiateur francophone émet sur le site web du service de médiation des suggestions en faveur d'un aéroport durable. M. Touwaide critique la succession rapide de décisions politiques parfois contradictoires de la coalition violette. Le rapport n'a été publié qu'en français. Il semble que les médiateurs néerlandophone et francophone travaillent tout à fait indépendamment l'un de l'autre. Comment peuvent-ils dès lors

voorhanden. Wij kunnen hier opnieuw vragen stellen over de werking van de ombudsdienst. Het lijkt alsof de twee ombudsmannen compleet los van elkaar werken. Het valt te vrezen dat dat negatieve gevolgen heeft, want hoe kunnen twee ombudsmannen die los van elkaar werken, tot voorstellen voor een globaal beleid komen en oplossingen aan de minister presenteren? Het lijkt mij dat er met de ombudsdienst een groot probleem is. De twee ombudsmannen nemen beslissingen tegenover elkaar. Hoe kan men voorstellen voor een beleid aan de minister doen als er geen coördinatie is?

Ik heb eerst een aantal vragen die te maken hebben met het functioneren van de ombudsmannen zelf. Gaat de Nederlandstalige ombudsman akkoord met dat rapport? Zo ja, waarom heeft hij het niet mee ondertekend? Als hij het er niet mee akkoord gaat, heeft hij dan bezwaren geuit? Verdient het geen aanbeveling dat rapporten met suggesties vanuit een ombudsdienst door beide ombudsmannen worden gedragen?

Waarom is het rapport niet beschikbaar in het Nederlands en op het Nederlandstalige deel van de website? Op welke wijze zal men voor de toekomst toch kunnen verzekeren dat er enkel door de twee ombudsmannen gezamenlijk gedragen rapporten worden gepubliceerd?

Mijnheer de minister, u hebt vorige week een toch wel straffe uitspraak gedaan. In uw reactie op het rapport stelde u dat de Franstalige ombudsman zich beter zou bezighouden met het afleveren van een fatsoenlijk rapport over de klachten. Is zijn rapport op dit moment dan onvoldoende? En is dat ook in dezelfde mate van toepassing op de Nederlandstalige ombudsman?

De vraag die, meen ik, ook gesteld moet worden is: als die federale ombudsdienst niet werkt, op welke wijze kan daar dan verandering in komen? Op welke wijze kunnen wij dan komen tot fatsoenlijke gezamenlijke rapporten?

Collega Van Biesen vraagt de heer Touwaide te horen. Ik vind dat als wij iemand moeten horen, het de ombudsdienst is, en beide ombudsmannen.

Ik heb nog een andere categorie van vragen, mijnheer de minister. Hoe staat u tegenover de aanbevelingen zelf van het rapport? Hoe staat u tegenover sommige aanbevelingen, waarvan ik er een paar zal opnoemen?

Zo is er bijvoorbeeld het inbouwen van een kalme periode tussen 1 uur en 3 uur.

Er is de reductie van de individuele quota count tijdens de nacht tot 8, waar die nu nog 12 is. Wat zou de impact op de omgeving daarvan zijn en hoeveel bewegingen tijdens de nacht zouden daardoor getroffen worden?

Er is ook het verplicht landen van de vliegtuigen vanaf het uiterste punt van de piste. Wat kan het belang daarvan zijn?

Er is de inplanting van een nacht zonder bewegingen, van zaterdag op zondag. Hoeveel bewegingen zouden daardoor getroffen worden?

formuler des propositions en vue d'une politique globale et soumettre des solutions au ministre?

Le médiateur néerlandophone fait-il siennes les conclusions de ce rapport? Si oui, pourquoi ne l'a-t-il pas signé? A-t-il émis des objections? Pourquoi ce rapport n'est-il pas disponible en néerlandais ni dans la partie néerlandaise du site web? Comment peut-on avoir la garantie que le ministre ne fera plus publier que des rapports auxquels souscrivent les deux médiateurs?

Le ministre a déjà dit que le médiateur francophone ferait mieux de rédiger un rapport convenable qui recense toutes les réclamations introduites. Son rapport est-il donc mauvais? Et cette remarque ministérielle vaut-elle également pour le médiateur néerlandophone? Comment avoir la garantie que des rapports convenables soient publiés?

Dans quelle mesure certaines recommandations du rapport influenceront-elles les vols de nuit? Je pense par exemple à une mesure qui consisterait à prévoir une période de quiétude entre 1 h et 3 h du matin pendant la semaine et une interdiction de tout vol dans la nuit du samedi au dimanche, à l'obligation de négocier l'atterrissage à partir de l'extrémité la plus lointaine des pistes, à la réduction du "quotacount" nocturne individuel jusqu'à huit et à l'instauration d'un plafond de "quotacount" nocturne individuel de douze entre 6 h et 8 h du matin et entre 21 h et 23 h le soir.

En kunnen die zonder veel problemen op een ander tijdstip worden gepland?

Een andere suggestie is de creatie van een individuele quota count van maximaal 12, tussen 6 uur en 8 uur in de morgen, en tussen 21 uur en 23 uur in de avond. Wat zou de impact daarvan op de omgeving zijn en hoeveel bewegingen tijdens de nacht zouden daardoor getroffen worden?

Met andere woorden, mijnheer de minister, wat zou van een aantal aanbevelingen uit het rapport de invloed kunnen zijn op de bewegingen en ook op de nachtrust van de omwonenden. Tot daar, voorzitter, mijn vragen.

14.03 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le ministre, j'ai toujours considéré que vous aviez une grande qualité: votre flegme. Vous ne sortez pas facilement de vos gonds, vous vous fâchez difficilement.

J'ai donc été assez étonné lorsque j'ai entendu l'attaque assez violente et musclée que vous avez adressée jeudi passé au service de médiation. Je me suis dit que la colère était mauvaise conseillère et qu'un ministre ne devait pas attaquer une administration. Vous pouvez avoir un avis divergent, il est logique que vous ne partagiez pas tous les avis de votre administration, mais vous donniez vraiment l'impression que vous rejetiez du revers de la main un service qui, par ailleurs, jouit d'une indépendance confirmée par l'arrêté royal qui a créé le service de médiation.

Je me suis dit également, ayant consulté le rapport par après, qu'il était rédigé conformément à l'article 1^{er} de l'arrêté en question puisque cet article dit clairement que le service de médiation est, entre autres, habilité à recueillir et traiter non seulement les plaintes des riverains mais aussi leurs suggestions sur l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National.

Quand je parcours ce rapport, j'ai vraiment l'impression d'avoir une compilation de pistes de réflexion basées sur les suggestions ou les analyses des riverains. Je ne comprends donc vraiment pas le reproche que vous avez adressé à propos de l'existence même de ce rapport. En le lisant, nulle part je n'ai eu l'impression que le médiateur francophone faisait des propositions personnelles. Que du contraire, il dit dans son rapport que cette note n'a aucune valeur juridique décisionnelle, qu'elle n'est qu'informelle, qu'elle est rédigée dans le seul but de résumer l'évolution du dossier des nuisances sonores. Il dit bien qu'il s'agit simplement de pistes de réflexion, de pièces à casser et que ces propositions ne soutiennent aucune cause précise. Tout cela est dit expressis verbis et avec un luxe de détails encore plus grand.

Je ne comprends pas bien votre colère à l'égard du médiateur. Pourquoi êtes-vous fâché? Comme d'autres l'ont demandé, pourquoi n'êtes-vous pas d'accord avec ce qui est proposé?

Je me rappelle qu'en 2004, votre prédécesseur, M. Anciaux, avait repris onze propositions des médiateurs francophone et néerlandophone – à l'époque ils avaient eu le temps de signer le rapport. M. Anciaux avait repris onze propositions, c'est tout à son

14.03 François-Xavier de Donnea (MR): Ik stond paf toen ik de minister, die anders zo onverstoorbaar is, vorige donderdag tegen de ombudsdienst van de luchthaven tekeer hoorde gaan. Hij gaf de indruk het bestaan van een organisme ter discussie te stellen wiens onafhankelijkheid door het koninklijk besluit van 15 maart 2002 wordt gewaarborgd en dat in overeenstemming met de bepalingen van dat besluit verslag had uitgebracht. In een informele nota maakte de dienst immers gewag van een hele reeks klachten en voorstellen van de omwonenden. Persoonlijke of partijdige standpunten kwamen er geenszins in voor.

Vanwaar die boosheid? Met welk gedeelte van het verslag is de minister het oneens? Welk gevolg zal hij geven aan die voorstellen, waarvan sommige terecht naar voorstellen uit de vorige verslagen verwijzen?

Ik dring er tevens op aan dat de twee ombudsmannen in deze commissie worden gehoord en dat de minister in ons bijzijn zijn reactie daarop kenbaar maakt.

Wanneer heeft de minister de ombudsmannen voor de laatste keer ontmoet? Was dat in 2005? Hoeveel keer heeft hij ze geraadpleegd? Klopt het dat er in het Nederlandstalig verslag om en bij de 2.500 klachten ontbreken? Werden er contacten gelegd met

honneur, dont dix sont déjà appliquées aujourd'hui, semble-t-il.

Quelle suite allez-vous réserver à ces propositions? Elles ne méritent peut-être pas toutes d'être retenues mais beaucoup méritent qu'on y réfléchisse.

Je fais mienne la demande de M. Van Biesen – et je partage son analyse sur beaucoup de points – d'organiser une audition des deux médiateurs; ensuite, nous entendrions la réaction du ministre de façon à disposer de tous les points de vue en présence.

Monsieur le ministre, je voudrais vous poser quelques questions plus terre à terre.

Quand avez-vous rencontré pour la dernière fois les médiateurs, tant le médiateur néerlandophone que le médiateur francophone? Les avez-vous rencontrés en 2005? Combien de fois les avez-vous consultés, l'un et l'autre, en 2005?

On dit – est-ce vous ou quelqu'un d'autre, je ne sais plus – qu'un écart existerait entre les chiffres du médiateur francophone et du médiateur néerlandophone. Le médiateur néerlandophone vous aurait remis un rapport début janvier et, suite à cela, le médiateur francophone aurait fait valoir qu'il manquait quelque 2.000 plaintes et 500 plaignants dans le rapport en question.

Avez-vous pris langue depuis lors avec les deux rapporteurs pour les confronter et parvenir à ce qu'ils signent conjointement un document, que ce soit en français ou en flamand, sachant que le document original est toujours rédigé dans la langue du fonctionnaire qui la rédige et qu'après, une traduction doit être réalisée.

Monsieur le ministre, je ne serai pas plus long. Je m'étonne de votre colère qui n'est pas dans vos habitudes.

Je n'ai pas compris, parce que vous ne l'avez pas dit jeudi, ce qui vous choquait tellement dans les propositions du médiateur francophone. D'ailleurs à juste titre, il reprend une partie des propositions qu'il a émises en 2005 et 2004; pourquoi devrait-il sans cesse changer d'avis et bouleverser continuellement ses propositions basées sur des suggestions des riverains, qui s'accumulent et forment des couches sédimentaires successives, mais allant toutes dans le même sens?

Monsieur le ministre, je voudrais donc savoir quand et comment vous avez consulté les médiateurs. Je suppose que vous les voyez fréquemment. Si vous n'avez pas eu le temps de les rencontrer ces derniers temps, je vous suggère de le faire.

J'aimerais connaître les tenants et aboutissants de cet incident, les suites que vous comptez réserver aux rapports. Et, surtout, je voudrais savoir si vous êtes d'avis, comme moi et d'autres membres de la commission, qu'il serait utile d'organiser ici une audition des deux médiateurs en vous donnant, bien sûr, l'occasion de formuler ultérieurement vos propres suggestions.

Comme l'a rappelé à juste titre M. Van Biesen, tout ceci révèle une fois de plus un gros malaise autour de la problématique de l'aéroport.

het oog op de publicatie van een gezamenlijk en tweetalig verslag?

Die situatie wijst in ieder geval op een malaise. Ik ben gewonnen voor de ontwikkeling van de luchthaven, want anders spreiden wij het bedje van de nabijgelegen luchthavens, maar dan wel binnen voor de omwonenden aanvaardbare grenzen.

Je suis un grand partisan du développement de l'aéroport, mais dans des limites compatibles avec les intérêts légitimes des riverains. Faute de résoudre les querelles actuelles autour de ce thème, il se produira un chancre, un abcès de fixation, psychologique – en grande partie – et économique, ce qui permettra de préparer le lit des aéroports voisins, comme Roissy, Schiphol, Düsseldorf, Heathrow, qui seront bientôt tous reliés par le TGV.

Nous avons donc tout intérêt à trouver des solutions permettant de développer l'emploi à Zaventem, un emploi profitant à des Flamands, mais aussi à des Bruxellois et à des Wallons, mais de le faire en respectant une fois pour toutes les riverains, d'une façon tout à fait objective. Une des chances de ce gouvernement, c'est que ce n'est pas un Brabançon qui est en charge de ce dossier, mais quelqu'un qui peut prendre un peu plus de recul. Nous attendons donc tous que vous preniez ce dossier à bras-le-corps et que, dans la sérénité et avec le calme qui est d'ordinaire le vôtre, vous parveniez à résoudre le problème avant la fin de cette législature.

Président: Jef Van den Bergh.

Voorzitter: Jef Van den Bergh.

14.04 Joëlle Milquet (cdH): Monsieur le ministre, mes propos ne vont pas varier sensiblement de ce qui vient d'être dit. Je serai donc brève sur le sujet.

Je voulais vous exprimer le même étonnement à la suite des propos tenus après la publication d'un rapport qui, conformément aux dispositions de l'arrêté royal du 15 mars 2002, entraine tout à fait dans les missions d'un médiateur qui fait bien son travail et qui veut mettre des pistes sur la table, de manière constructive. De fait, les missions du service de médiation sont de recueillir et de diviser les informations, de recueillir et de traiter les plaintes et suggestions des riverains. Or, le cas échéant, le médiateur s'est notamment basé sur les différentes suggestions des riverains, quels qu'ils soient, de manière globale pour rédiger son rapport. Comme l'a rappelé M. de Donnea, le médiateur a eu l'habitude de transmettre ces rapports et suggestions à différents ministres bien avant vous. Cette démarche avait toujours été acceptée et considérée comme une contribution positive et tout à fait classique de la part d'un médiateur et non pas comme quelque chose d'incongru ou ne relevant pas de ses compétences.

Osons le dire: nous sommes dans une situation de blocage! Pour ma part, tout comme sœur Anne, je ne vois rien venir. Nous attendons depuis des mois que le dossier avance. Je ne sais pas si des négociations ont encore lieu; si oui, elles sont tacites ou cachées dans des lieux obscurs. Rien n'avance dans la négociation avec les Régions et le gouvernement fédéral n'a mis aucune piste clairement sur la table, de manière collective, en vue d'améliorer la situation. Il n'a pas proposé de schéma qui correspondrait davantage aux attentes des riverains, à la sécurité et à la santé des habitants de Bruxelles et de sa périphérie, quels qu'ils soient et quelle que soit leur langue.

Dans ce grand désert de propositions et d'avancées, pourquoi ne pas analyser en toute objectivité différentes pistes pouvant être intéressantes, constructives et contributives à une solution collective,

14.04 Joëlle Milquet (cdH): Ik was verbaasd over de boze reactie van de minister. Het verslag van de ombudsman werd immers overeenkomstig de bepalingen van het koninklijk besluit van 15 maart 2002 opgesteld en berust op suggesties van de omwonenden. Bovendien werden zijn vorige verslagen door de vorige ministers steeds aanvaard en als positief ervaren.

Nu het dossier geblokkeerd is, zou het nochtans goed zijn de interessante denkpistes die door een onpartijdige en opbouwende instantie worden geformuleerd, te onderzoeken.

Waarschijnlijk zal er geen schot in de zaak komen vóór de gemeenteraadsverkiezingen en de gewestverkiezingen. Daarom zou het wenselijk zijn dat de commissie een en ander zou bespoedigen door samen met de ombudsmannen een grondig debat te voeren op grond van de voorstellen die in het verslag zijn opgenomen. Aldus kunnen suggesties worden geformuleerd om het probleem op te lossen.

et qui ont été proposées par une personne impartiale?

Ne serait-il pas opportun de faire venir le médiateur et de mener un débat serein entre nous? Nous nous rendons compte qu'il s'agit d'un sujet délicat et que nous devons avancer collectivement afin de trouver une solution acceptable pour tous et qui, surtout, correspond à l'attente des habitants.

Etant donné que tout a été tenté et que les négociations sont bloquées, des éléments ne pourraient-ils pas être entendus et avancés intelligemment dans cette commission? Je crains en effet que rien ne bouge avant les élections communales. Je crains ensuite que rien ne soit fait avant les élections fédérales. Cela revient donc à dire que, pendant un an, rien ne va bouger; un an pendant lequel une Région a décidé de donner quelques signes de bonne volonté de manière tout à fait temporaire parce qu'il y avait eu une négociation. Sans négociation ultérieure, je doute que cette Région perdure longtemps dans cette voie.

Sachant que nous avons déjà eu cette discussion dans de multiples endroits et que, jusqu'à présent, rien n'a abouti, il me semble indispensable d'accélérer la procédure et - pourquoi pas? - d'avoir peut-être, au-delà des questions et interpellations, un débat approfondi pour analyser ces pistes et déboucher sur une solution. En effet, le souhait de chacun d'entre nous est d'aboutir. Dès lors, utilisons plutôt ce qui vient d'être produit par une personne qui effectue correctement son travail pour fonder un débat. Menons-le et entendons d'autres propositions et dispositions si c'est nécessaire et ensuite, voyons si la commission ne peut pas tenter de soumettre, par la voix du rapporteur ou d'autres, différentes suggestions. Ce serait sans doute une première, mais pourquoi pas? Au point où nous en sommes! Peut-être les solutions viendront-elles d'un lieu inédit!

De **voorzitter**: Er zijn nog twee toegevoegde vragen. De eerste is van de heer Laeremans.

14.05 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, u weet dat wij u niet echt beschouwen als een daadkrachtig minister van Mobiliteit, zeker niet als het gaat om het dossier van Zaventem. Tot nu toe hebt u niet veel meer gedaan dan aanmodderen en bovendien hebt u ervoor gezorgd dat de transparantie die in dit dossier bestond – via de website of het spreidingsplan – helemaal is weggefallen.

Inzake het verhaal van de ombudsman was uw reactie mijns inziens de juiste. Het is misschien vervelend voor u dat wij het zijn die u daaromtrent complimenteren, maar u had het juist toen u zei dat de ombudsman u voor problemen stelt, u niet op een correcte manier inlicht en buiten zijn opdracht treedt. Ik ben het volledig met u eens dat er een probleem is met die ombudsman, wij delen dezelfde mening. Zijn rapport is niet nuttig en levert geen nieuwe informatie, want het is een herhaling van wat vorig jaar reeds werd gezegd. Het spuit enkel gigantisch veel mist en geeft de meest tegenstrijdige voorstellen. Er zit ook geen lijn in en – daar zal ik straks nog op terugkomen – heel wat elementen ontbreken.

De manier waarop het is gebeurd, behoort niet tot zijn opdracht. Hier bij me heb ik het document dat we destijds hebben gekregen: het ontwerp van koninklijk besluit – in het eigenlijke koninklijk besluit werd

14.05 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Le ministre n'a jamais été suspect de dynamisme à nos yeux. Dans le dossier de l'aéroport, il se borne à patauger un peu et il est également parvenu à rendre le dossier opaque.

Le médiateur pose des problèmes au ministre parce qu'il a produit un rapport superflu qui ne comporte que des données connues et dépassées. Le médiateur ne fournit pas d'information adéquate sur les plaintes, projette un écran de fumée et lance des propositions contradictoires sur un mode qui n'est pas conforme à sa mission.

Alors qu'il lui appartient de rédiger le rapport annuel de ses activités, il fait tout autre chose. Même la

dat allemaal letterlijk overgenomen – over zijn opdrachten. Het opstellen van dergelijke pistes behoort niet tot zijn opdracht. Wat er wel toe behoort is bijvoorbeeld het opmaken van een jaarverslag van de activiteiten. Daar heb ik nog niet veel van gezien. Ook bij een hele hoop andere zaken in verband met de klachtenbehandeling, zoals de juiste kwantificering van de klachten, mangelt het ten eerste. Daar hebben we dus heel wat vragen bij.

Ten tweede, dit rapport is eentalig Frans. Het is dus helemaal niet tot stand gekomen samen met de Nederlandstalige ombudsman. Dat verwondert ons ook niet van de heer Touwaide, want hij is een heel moeilijk man om mee samen te werken en heeft in het verleden ook altijd de kant gekozen van de Franstaligen en van Brussel. Dat is niet verwonderlijk als we weten vanwaar hij afkomstig is. Het feit dat dit rapport eentalig Frans is, roept heel wat vragen op, is minstens in strijd met zijn opdracht en ondermijnt de geloofwaardigheid van de nota. Wat ons betreft kan er zeker geen hoorzitting komen zonder dat er duidelijkheid is over het standpunt van de ombudsdienst als dusdanig, anders zouden we wel eens een moddercatch kunnen krijgen tussen de twee ombudsmannen – of ombudslui – en daarbij is niemand gebaat.

Ten derde, de nota is ook tendentiekus. Daarom is het ook zo jammer dat hij als het ware op handen wordt gedragen door bijvoorbeeld een collega van de VLD, de heer Van Biesen die de geschiedenis van de heer Touwaide blijkbaar minder goed kent. De heer Touwaide is immers helemaal geen neutrale figuur. Mevrouw Milquet zei – ik heb het nogal slordig genoteerd – dat hij geen “partialité” kent, maar dat is natuurlijk wel zo. Die man is altijd erg partijdig geweest en komt uit het kamp van de UBCNA, uit het kamp van de Brusselaars van Bruxelles Air Libre: geen vluchten boven Brussel, alles boven de rand. Hij was een naaste medewerker van de heer Vandenhoute, de oud-burgemeester of zelfs huidig burgemeester van Sint-Pieters-Woluwe.

Een van de elementen uit het koninklijk besluit betreffende de aanstelling van de ombudsman was precies dat de personeelsleden van de dienst geen lid of aangesloten mogen zijn bij of enige band hebben met bedrijven, organismes, organisaties of instellingen die een luchthaven uitbaten of controleren. Evenmin mogen zij deel uitmaken van een belangengroep van buurtbewoners of ter verdediging van het leefmilieu.

Dat was hij echter net wel. Dat was ook de reden waarom wij ons destijds zo hebben verzet tegen de aanstelling van de heer Touwaide. Er werd om die reden uiteindelijk ook een tweede, Nederlandstalige ombudsman aangesteld, die voor evenwicht heeft gezorgd. De heer Touwaide voldeed helemaal niet aan voornoemd criterium en was dus van meet af aan partijdig.

Ten tweede, zijn nota is nog altijd niet evenwichtig en blijft heel selectief. Ik geef een paar voorbeelden. Het is een nota van 30 bladzijden. We kunnen dus onmogelijk in detail gaan.

Bijvoorbeeld, uitspraken die werden uitgelokt door groepen uit de Noordrand, worden niet vermeld. Dat de Raad van State heeft beslist dat het concentreren van alle zaterdagvluchten boven de Noordrand verkeerd is en niet kan, staat nergens vermeld.

quantification des plaintes laisse à désirer.

À cela s'ajoute que le rapport est unilingue français, ce qui indique qu'il ne procède pas de la collaboration avec le médiateur néerlandophone. Ce médiateur est partisan et joue pleinement la carte de Bruxelles et des francophones. La crédibilité de la note s'en trouve minée. Une audition n'aurait dès lors de sens que si le médiateur adopte un point de vue clair.

Au manque de neutralité du médiateur s'ajoute le fait que son rapport est tout bonnement déséquilibré. Toute une série d'informations pertinentes y font défaut et il suggère des pistes irréalistes et inacceptables qui ont depuis longtemps été rejetées par la majorité des partis. Ce rapport est imprégné de la mentalité “nimby”.

Il est en outre pour le moins étrange que ce rapport ne contienne aucun chiffre sur 2005. On ne peut en déduire qu'une grande majorité des vols effectués le samedi et la nuit sont actuellement concentrés au-dessus de la piste 25R. Le document n'est donc pas actualisé et n'a aucune valeur.

L'attitude du VLD dans ce dossier est étrange: on prône la concentration, puis la dispersion et puis à nouveau la concentration.

Le ministre amènera-t-il le service de médiation à communiquer des informations utiles? La rédaction du présent rapport fait-il partie des missions du service de médiation? Réflète-t-il la conception des choses de ce service ou la vision personnelle du médiateur, M. Touwaide? Le médiateur néerlandophone a-t-il été associé à ce rapport? Ne serait-il pas logique que chaque médiateur s'occupe uniquement des réclamants qui s'expriment dans

Ten tweede, de klachten worden zonder enige nuance weergegeven. Er waren op bepaalde momenten inderdaad vele tienduizenden, zelfs een paar honderdduizend klachten, als ik het goed voorheb. Ze waren echter machinaal en computermatig gestuurd. Ze werden helemaal niet op individuele basis en vanuit verschillende hoeken ingediend.

sa langue? Pourquoi le ministre ne s'est-il pas encore attelé à la mise sur pied d'un organe de contrôle de l'aéroport?

Ten derde, er staat ook niets in de nota over de evolutie van de spreiding, die de laatste tijd steeds meer de richting van concentratie uitgaat.

De terugkeer naar de situatie vóór 1999 wordt doelbewust verkeerd weergegeven. Er wordt met een groot aantal aspecten geen rekening gehouden.

Er wordt ook niets gezegd over de problematiek van de geluidsnormen en over Brussel, dat in 1999 de geluidsnormen heeft ingevoerd, waardoor een terugkeer naar 1999, tout court, niet kan. De situatie is immers helemaal veranderd.

Ten zesde, een van de pistes die hij in zijn rapport voorstelt, houdt zelfs een absolute concentratie boven één bepaalde streek in de Noordrand in. Deze concentratie kent zelfs zijn gelijke niet in de plannen uit het verleden.

Er kunnen dus heel wat vragen bij de nota worden gesteld. De meest onrealistische en onaanvaardbare pistes, die in het verleden door alle meerderheidspartijen en ook nadien in een regeerakkoord dat de spreiding vooropstelde, al lang werden verlaten, worden in de nota voorgesteld.

Het is ook merkwaardig dat de ombudsdienst niets over 2005 zegt. De cijfergegevens houden op in 2004. Wij dachten dat minstens dat nieuwe element naar voren zou worden gebracht.

Collega's, ik heb hier voor jullie een paar kopieën ter beschikking in verband met 2005, die nuttig kunnen zijn. De zaterdagen werden zodanig geconcentreerd boven één bepaalde streek – via baan 25R – dat nu 85% van de vluchten via baan 25R gaat, wat helemaal niet de bedoeling was.

Ten tweede, ook inzake de nachtvluchten moeten we vaststellen dat bijvoorbeeld in de maand november 2005 52% van de vluchten via baan 25R gaat. Via baan 20 gaat nog eens 27% van de vluchten. Deze cijfers werden in 2004 helemaal niet gehaald.

Het minimum dat de heer Touwaide had kunnen doen, was de cijfers voor 2005 geven. Dat is niet gebeurd, waardoor het document zo goed als waardeloos is, want helemaal niet meer actueel.

Met die cijfers kan men zich trouwens afvragen waarom men op bepaalde plaatsen nog klaagt. In bepaalde zones heeft men enkel nog op zondag recht van klagen. Men kan zich afvragen of sommigen hier echt de Nimby-mentaliteit huldigen: niks bij ons, alles bij een ander. Dat is alvast de indruk die men krijgt en dat is ten eerste te betreuren. Ik begrijp ook de houding niet van de VLD in het dossier. Zij gaan van concentratie naar spreiding en nu weer naar concentratie. Dat is werkelijk een jojohouding en daar kan men toch vragen over stellen.

Ik kom dan tot mijn vragen, mijnheer de minister. U zegt terecht dat de ombudsdienst u niet vooruithelpt. De klachten worden niet op een normale manier geanalyseerd. De ombudsdienst geeft eigenlijk geen interessante informatie. Wat zal u doen om dat te veranderen? De vragen sluiten aan bij de vragen die ik u al schriftelijk had toegestuurd.

Behoort het tot de taken van de Federale Ombudsdienst om een dergelijke nota op te stellen?

Verwoordt hij hiermee de visie van de hele dienst of enkel van zichzelf? Was hierover overleg met de Nederlandstalige ombudsman? Wat is de visie van de Nederlandstalige ombudsman? Al te vaak krijgen we berichten van Nederlandstaligen die een Franstalig antwoord krijgen van de heer Touwaide. Zou het niet logisch zijn dat elkeen zich bezighoudt met de eigen taalgenoten? Dat was ook de oorspronkelijke bedoeling.

Hoe komt het dat er nog steeds geen werk werd gemaakt van een onafhankelijk controleorgaan voor de luchthaven, hoewel dat in het verleden reeds herhaaldelijk werd aangekondigd? Bestaat daarover een consensus met de Gewesten? Wat zouden de taken zijn van het orgaan? Wie zou het financieren?

14.06 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, lorsque je vous ai interrogé en séance plénière jeudi dernier, vous m'avez donné une réponse pour le moins surprenante. Je reprends certains éléments. Par exemple, vous affirmiez que: "Les médiateurs ne m'aident pas à trouver une solution à cette affaire. Ils devraient traduire ce que les gens pensent mais ils ne le font pas. Le médiateur francophone m'écrit ce qu'il a déjà écrit l'année passée."

Après avoir réfléchi à tête reposée, je crois qu'il serait peut-être intéressant de reprendre la suggestion du collègue Van Biesen notamment. Il propose d'entendre le ou les médiateurs; je n'ai pas d'objection, c'est dans l'intérêt de tout le monde.

Par ailleurs, après avoir relu le document et les arrêtés, je tiens à signaler à ceux qui prétendent que cette fonction n'entre pas dans la mission du médiateur qu'ils se trompent. D'autres collègues ont repris l'article 1^{er} de l'arrêté portant création du service de médiation. Il y est bien stipulé "qu'il peut, en fonction des plaintes reçues, recueillir et traiter les plaintes et suggestions des riverains".

Monsieur le ministre, contrairement à ce que vous affirmiez dans votre réponse, le médiateur a analysé les plaintes et a essayé de les transformer en pistes de solution permettant d'y répondre. Il vous fait également des suggestions, ce qui me semble être le rôle du médiateur. Le médiateur n'est pas là pour faire plaisir au ministre ou à qui que ce soit. Son rôle est de servir d'intermédiaire – c'est sa mission principale – entre les habitants, victimes des nuisances sonores, et l'autorité publique.

Il vous fait des propositions qui me semblent tout à fait intéressantes. Je ne partage pas toutes les pistes qu'il vous donne mais je lui reconnais deux choses. D'une part, il connaît le dossier et a examiné attentivement ces plaintes et, d'autre part, il ouvre des pistes de

14.06 Marie Nagy (ECOLO): Het ware interessant om de ombudsman(nen) te horen. De kritiek dat de ombudsman met zijn voorstellen zijn bevoegdheid overschrijdt, lijkt me onterecht. De rol van de ombudsman bestaat er inderdaad in de klachten en voorstellen van de omwonenden te verzamelen en te behandelen, en als bemiddelaar op te treden tussen de overheid en de slachtoffers van de overlast.

De voorstellen van de ombudsman lijken me interessant. Ze dragen oplossingen aan om uit de impasse te geraken, ook al is het de bevoegde minister die de eindbeslissing moet nemen.

Zal u de suggesties in dat rapport onderzoeken? Kunnen we daarover discussiëren in de commissie?

Persoonlijk herhaal ik dat ik het nodige voorbehoud maak met betrekking tot de spreiding van de vluchten. Die oplossing, die door geen enkele luchthaven ter wereld wordt toegepast, houdt geen rekening met de

réflexion permettant de sortir d'une situation dans laquelle il y a défaut de solution.

J'estime que c'est au ministre responsable de trouver la solution pour cet aéroport. A défaut, on dispose d'un document qui, à tout le moins, a le mérite de relancer la discussion et de proposer des pistes de réflexion dont on a réellement besoin, surtout après les discussions que nous avons eues sur la sécurité, la santé des riverains et les nuisances qu'ils subissent. C'est très important.

Le ministre n'a pas répondu à l'une de mes questions qui était pourtant, me semble-t-il, la question fondamentale.

Que comptez-vous faire avec les suggestions émises dans le rapport?

Celui-ci contient cinq pistes de réflexions, qui ne sont ou ne peuvent pas toutes revêtir un caractère communautaire, comme d'aucuns le voudraient. Ainsi, les questions relatives aux types d'avion autorisés, au contrôle et aux suivis effectués, à l'évaluation du plan de dispersion sur la base du cadastre du bruit figurent, si je ne m'abuse, dans la déclaration de majorité promise depuis belle lurette et jamais concrétisée. Il me semble que les pistes qui sont sur la table contiennent des éléments qui doivent être suivis d'effets. Comptez-vous examiner ces documents et suivre certaines pistes? Une discussion peut-elle avoir lieu ici sur ce dossier?

Personnellement, je tiens à garder mes distances par rapport à un élément de la discussion: la dispersion. Or, vous connaissez l'absurdité de cette définition, qui ne tient pas compte de la densité de l'habitat. C'est le seul aéroport au monde où il n'en est pas tenu compte! Donc, le principe même de la dispersion est un élément critiquable à mes yeux. Mais si on approche la question de manière systématique, eu égard aux plaintes des riverains, on rendrait un service très important à l'aéroport, qui commence à pâtir sérieusement de l'image qu'il traîne derrière lui. A cet égard, je partage entièrement l'analyse de certains collègues insistant sur l'aspect économique. En effet, pour que l'aéroport soit durable et viable, il convient qu'il soit géré d'une manière cohérente et non pas soumis aux aléas et à la non-gestion politique, comme c'est le cas, semble-t-il, depuis un certain temps.

Monsieur le ministre, quel suivi entendez-vous donner aux pistes constructives que le service de médiation vous a proposées? Au vu de vos réponses en commission, il apparaît que ces pistes se retrouvaient en partie déjà dans les rapports déposés en 2005. Aussi ne fallait-il pas non plus en faire tout un plat comme si le médiateur s'était écarté de sa mission, étant donné que ses propositions constituent une suite logique d'un travail d'approfondissement et de connaissance de la situation de l'aéroport.

14.07 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je ne sais pas si Mme Milquet compte revenir mais je voudrais répondre à ses questions également.

14.08 Marie Nagy (ECOLO): On lui transmettra vos réponses, monsieur le ministre. Nous sommes tous intéressés.

14.09 Renaat Landuyt, ministre: Très bien. Si j'ai perdu mon calme

bevolkingsdichtheid. Een systematisch onderzoek van die kwestie zou nochtans goed zijn voor het imago van de luchthaven, waarvan het economisch belang niet genegeerd kan worden. De luchthaven moet op een coherente manier beheerd worden, en mag niet onderhevig zijn aan grilligheden en aan het non-beleid van de politici. Wat zal u met de constructieve denkpistes van de ombudsdienst aanvangen? Die pistes stonden voor een stuk al vervat in de verslagen die in 2005 werden overgelegd. Die dienst heeft zich dus wel keurig van zijn taak gekweten.

14.09 Minister Renaat Landuyt:

à un certain moment, c'était plutôt à cause de la déception. En effet, dans ce dossier dont j'ai hérité, je tente d'avancer en objectivant les questions.

On a eu beaucoup de décisions juridiques qui se contredisaient mais qui dans leur argumentation me livraient des éléments pour une base objective permettant de prendre des décisions. Il y avait une logique dans les raisonnements, pas toujours dans les décisions. Mais c'est dû aux mécanismes des questions individuelles. Entre parenthèses, les quatre dernières décisions juridiques soutiennent mes prises de position. Je suis de plus en plus le raisonnement des juridictions. Cela, on l'oublie: les dernières décisions confortent les miennes.

Le service de médiation me déçoit car, en comparant avec d'autres services de médiation dépendant de mes compétences, je constate que celui-ci ne me rend pas de rapport comparable avec ceux produits par les autres services. Un rapport de médiation contient des suggestions. Il doit toujours être en lien direct avec l'analyse des plaintes de l'année. On peut en retirer des informations pour mieux gérer et utiliser ses compétences. Dans le cas présent, on m'explique toujours qu'on m'a rendu un rapport l'année passée.

Ils essayent toujours de me convaincre que les pages qu'ils m'ont données représentent leur rapport. Si je compare cela avec les rapports d'autres services de médiation, il manque des éléments, et tout le monde comprend ce que je veux dire. C'est le service de médiation le plus contacté qui produit le rapport le plus mince du pays. C'est incroyable!

Ai-je des contacts avec les médiateurs? Oui. Mon dernier contact téléphonique avec M. Touwaide date d'hier, par gsm. Nous avons donc des contacts mais dès que j'essaie de prendre des initiatives au sein de mon administration, il m'explique que le service de médiation est indépendant. Dès que j'ose émettre une suggestion, c'est interprété comme une attaque à l'indépendance. Le fait de dire que je n'ai pas reçu de rapport est une attaque à l'indépendance du service! Vous comprenez donc que cette situation n'est pas facile à gérer et que je perds mon calme, de temps en temps.

Les deux médiateurs ne sont pas d'accord sur les chiffres, avant même de parler d'interprétations ou de suggestions. S'ils ne sont même pas d'accord sur les chiffres, que voulez-vous que je fasse? C'est décevant.

Wat is de stand van zaken? Lezen we even wat in de tekst van de heer Touwaide staat. Op de mail van de heer Touwaide volgt een mail van de heer De Baerdemaeker, waarin hij schrijft dat hij zich ervan distantieert. Dat is het eerste dat we lezen.

In de inleiding van het rapport kunnen we lezen dat het aantal klachten verhoogd wordt door ook het aantal betogers te tellen. Er wordt een opsomming gegeven van enkel de rechtszaken waarin de overheid verloren heeft.

Bij nadere beschouwing van de suggesties kunnen we nieuwe en oude voorstellen lezen over vooral vliegprocedures en exploitatiebeperking. Al die voorstellen werden ooit in de debatten meegenomen. Maandenlang hebben we onderhandelingen gevoerd.

In dit dossier dat ik heb overgeërfd, tracht ik de vragen te objectiveren. Ik heb op een bepaald ogenblik mijn kalmte verloren, maar dat had te maken met mijn ontgoocheling. De rechterlijke beslissingen spreken elkaar tegen, maar de argumentatie gaat telkens in dezelfde richting. Ik volg almaar meer de redenering van de rechtbanken. De vier jongste rechterlijke uitspraken sterken mij in mijn standpunten.

De ombudsdienst ontgoochelt mij, want hij publiceert geen verslag dat vergelijkbaar is met dat van andere ombudsmannen. Het bevat geen suggesties. In het onderhavige geval legt men mij uit dat men vorig jaar een verslag heeft uitgebracht. Elk verslag moet echter een rechtstreekse link hebben met de analyse van de klachten van het desbetreffende jaar.

Ik heb contacten met de ombudsmannen, maar zodra ik binnen mijn administratie initiatieven tracht te nemen, wordt dat als een aantasting van hun onafhankelijkheid geïnterpreteerd. De beide ombudsmannen zijn het niet eens over de cijfers, en dan hebben we het nog niet eens over de interpretaties en de suggesties. Dat is teleurstellend.

Quel est l'état de la situation? Au courriel de M. Touwaide en a succédé un autre dans lequel M. De Baerdemaeker se distancie de celui de son collègue. Il ressort de l'introduction du rapport que le nombre de plaintes a augmenté en raison de la prise en considération du nombre de manifestants. En outre, seuls les procès perdus par les autorités sont mentionnés. Toutes les propositions en matière de procédures de vol et de restrictions d'exploitation ont déjà

U kunt er dus zeker van zijn dat wij alle mogelijke suggesties al onder mekaar hebben besproken en bestudeerd.

Het grote probleem is dat ik, op suggestie van de rechtbanken, precies vermijd wat de heer Touwaide opnieuw vraagt: punctuele wijzigingen aanbrengen, zonder zich te baseren op veiligheidsstudies, capaciteitsstudies, geluidsstudies.

Wanneer er één raad vanuit de rechtbanken komt, dan is het dat we, als we een juridische en dus ook een feitelijke stabiliteit willen bereiken, onze procedure van beslissing zeer goed in het oog moeten houden. Waarom spreken de rechtbanken mekaar tegen? Het hoofdargument is altijd dat de overheid niet kan bewijzen dat zij een billijke, evenwichtige beslissing heeft genomen, omdat zij niet kan bewijzen welke procedure ze gevolgd heeft.

Dat is, overigens, waaraan wij met het wetsontwerp over de vliegprocedures tegemoet proberen te komen, zodat er een transparante methode van beslissen vastgelegd wordt door het Parlement, die gevolgd moet worden door de regering en die door de rechters getoetst kan worden bij individuele vragen. Dat is het mechanisme. Op tal van andere bevoegdheidstermijnen is dat niet expliciet geregeld. Dat is wat we nu willen doen met de wet inzake vliegprocedures.

Ik verduidelijk in detail mijn aanpak van de voorbije maanden. Na het Overlegcomité van 8 oktober 2005 zijn er een viertal lijnen uitgezet.

Betreffende de problematiek van de exploitatiebeperking werden de beslissingen in principe genomen. De beslissingen, bijvoorbeeld ook inzake exploitatie en milieuvergunning, ten opzichte van BIAC zouden door de Vlaamse regering moeten worden omgezet. Eigenlijk werden de beslissingen al genomen.

Het wetsontwerp inzake vliegprocedures ligt bij de Raad van State. Wij hebben expliciet een grondige juridische analyse gevraagd, omdat het nieuw is en omdat wij niet willen dat men het voortdurend reduceert tot de betonnering van het spreidingsplan. Dat staat er niet eens in. Het gaat over nieuwe wetgeving, waarmee voor het eerst een wettelijk kader wordt gecreëerd waarbinnen men de procedures van het vliegen voor een bepaald type luchthaven bepaalt, zodat er een wettelijk, stabiel kader is voor de toekomstige beslissingen.

Een derde aspect waaraan wij werken, is het samenwerkingsakkoord op zichzelf. Het gaat er niet om een paar punten tussen de regeringen af te spreken. Het akkoord wordt nu technisch uitgewerkt. Wanneer ik dan zeg dat het akkoord uitgewerkt is en dat er alleen nog een akkoord moet zijn, dan is dat niet enkel een quote, maar het is ook een stuk realiteit. Er zijn namelijk reeds heel technische evenwichten in de beslissingen uitgewerkt. Er zijn wel nog een paar knooppunten in te vullen.

Ik kom daarmee tot het vierde punt. Momenteel gaan wij, sedert twee weken, akkoord over wat onderzocht moet worden in verband met de 25L. Waarom is dat akkoord belangrijk en waarom verheugt het ons dat Brussel twee weken geleden akkoord ging? Omdat wij achteraf natuurlijk geen discussies willen over het resultaat van de studie. Om de situatie te objectiveren is het nogal evident dat wij zeker moeten

été étudiées et examinées lors des négociations, longues de plusieurs mois.

J'évite les adaptations ponctuelles qui ne sont pas basées sur des études. C'est pourtant ce que souhaite M. Touwaide. Les tribunaux recommandent de suivre de près la procédure décisionnelle en vue de la stabilité juridique et factuelle. Les tribunaux se contredisent précisément parce que les autorités ne peuvent pas prouver l'équité et l'honnêteté de leur décision. Elles ne peuvent en effet prouver la procédure qu'elles ont suivie. Le projet de loi relatif aux procédures de vol doit précisément veiller à l'élaboration d'une méthode de décision transparente à suivre par le gouvernement et susceptible d'être contrôlée par les juges.

Après la réunion du Comité de concertation du 8 octobre 2005, quatre lignes directrices ont été définies, sur lesquelles les collaborateurs des différents gouvernements se penchent chaque semaine. En ce qui concerne les restrictions en matière d'exploitation, les décisions de principe ont été prises. Le gouvernement flamand devrait transposer les décisions relatives à BIAC.

Le projet de loi relatif aux procédures est soumis au Conseil d'État. Nous avons explicitement demandé une analyse juridique car il s'agit d'une nouvelle réglementation, qui doit fournir un cadre stable.

Quant au troisième point, à savoir l'accord de coopération lui-même, sa mise en oeuvre technique est en cours.

Voici deux semaines, nous avons convenu de ce qu'il faut vérifier à propos de la piste 25L. Cet accord est important car nous voulons éviter que les études soient de nouveau mises en question par la

zijn dat de studies achteraf niet opnieuw ter discussie vraag gesteld worden. Daarom is er vooraf heel grote duidelijkheid nodig over de uitgangspunten en de opdracht.

Dat is de overlegprocedure in 4 lijnen. Eigenlijk werd daar wekelijks met medewerkers van de verschillende regeringen rond gewerkt.

De tweede lijn van actie is het feit dat ik om de 14 dagen een beslissing neem in verband met de zaterdag. Op die manier kunnen wij het evenwicht permanent in het oog houden. Dat is ook een les uit de rechtspraak: het probleem van het spreidingsplan situeert zich op de zaterdag. Daar zijn er een paar moeilijkheden om iedereen zijn rust te gunnen. We doen dat dus heel feitelijk om de 14 dagen. Ten andere, dit werd reeds door de rechtspraak bevestigd. Ook tegen deze methode van werken zijn er processen geweest. Daar heeft men gesteld dat de overheid dit op een zo evenwichtig mogelijke manier doet bij de huidige stand van zaken.

Inzake rechtszaken is het misschien goed eens te vermelden dat de laatste 4 uitspraken positief waren voor de overheidsbeslissing. Dit wil niet zeggen dat wij voor het verdere verloop van de situatie gerust zijn wat rechtspraak betreft. Precies door het gebrek aan een goede wettelijke basis, blijft het altijd een inschattingsmoment van de verschillende gerechten. Er lopen nog een paar procedures, waarvan de uitspraak zeer grote gevolgen zou kunnen hebben voor de luchthaven. Het is echter goed dat men binnen de magistratuur al zoekt naar eenheid van beslissing en dus is bijvoorbeeld het samenvoegen van de discussies over de Brusselse geluidsnormen bij de Nederlandstalige en Franstalige kamers van de Raad van State een goede stap. Zo kan men hopen dat er eenduidigheid is bij de Raad van State.

Vergeet echter niet dat ook nog het Hof van Cassatie die vraag moet behandelen en dat misschien een van de twee – Raad van State of Hof van Cassatie – beroep kan doen op het Arbitragehof, om ook daar duidelijkheid te hebben. Eigenlijk zal de discussie pas echt juridisch geobjectiveerd zijn als de 3 hoogste gerechtshoven een uitspraak hebben gedaan die, hopelijk, in dezelfde lijn ligt. Dit kan nog enige tijd duren.

Voor het overige probeer ik de onderhandelingen vooruit te krijgen en de enige methode om dit te doen, is door de situaties te objectiveren. Ik kan niet in de plaats van de Brusselse en de Vlaamse regering akkoord gaan. Ik kan niet in hun plaats tot een akkoord komen, zoals ik ook niet in de plaats van de ombudsdienst de vele klachten kan analyseren. Ik probeer iedereen zijn taak te respecteren. Ik geef echter toe dat het soms moeilijk is om kalm te blijven.

suite.

Toutes les deux semaines, je prends une décision à propos du samedi – le point noir du plan de répartition. Cela nous permet de veiller à un équilibre permanent. Des procédures ont été lancées contre nos méthodes de travail mais la justice a confirmé notre position. Les quatre dernières décisions de justice qui ont été prononcées étaient d'ailleurs favorables à la décision du gouvernement.

Nous ne savons pas dans quel sens va évoluer la jurisprudence, en l'absence d'une bonne base légale. Des procédures dont les jugements risquent d'être lourds de conséquences pour l'aéroport sont pendantes. Il est bon que la magistrature recherche l'unicité de décision, ce qui permet de joindre les discussions relatives aux normes de bruit bruxelloises et mènera peut-être à une décision univoque du Conseil d'État. La question doit également être traitée par la Cour de cassation. Il se peut qu'une de ces deux instances saisisse la Cour d'arbitrage, qui serait alors amenée à trancher. La discussion ne sera juridiquement objectivée qu'après que les trois plus hautes instances judiciaires se seront prononcées. Nous espérons que leurs arrêts iront dans le même sens. Tout cela peut prendre un certain temps. Il importe d'objectiver ce dossier pour faire avancer les négociations. Je ne peux pas élaborer un accord à la place des gouvernements bruxellois et flamand. Je ne peux pas non plus étudier les nombreuses plaintes à la place du service de médiation. Je respecte les missions de chacun, mais il n'est pas toujours évident de conserver son calme.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat we de replieken beperken tot de vastgelegde twee minuten per spreker.

14.10 Luk Van Biesen (VLD): Ik zal heel kort zijn. Ik wou even repliceren op de heer Laeremans die mij verwijt dat ik het

14.10 Luk Van Biesen (VLD): M. Laeremans me reproche de ne

carrièreverloop van iemand die een rapport neerlegt, niet analyseer. Ik vind dit bijzonder eigenaardig.

De heer Touwaide is mij niet onbekend. Hij was schepen in de faciliteitengemeente Kraainem. Ik heb die man tot drie keer toe de toegang tot het schepencollege geweigerd omdat hij terzake geen bevoegdheid had. U mag mij dus zeker niet verwijten aan een bepaalde kant te staan. Als iemand een rapport maakt dat de moeite waard is om te worden gelezen en geanalyseerd, dan moeten wij als parlementsleden onze verantwoordelijkheid nemen, vooral als we merken dat de weg die hij bewandelt niet echt geruststellend is. Ik vrees dat wij aan een slakkengangetje bezig zijn met de zaak nog verder te laten verzieken, met alle gevolgen van dien voor een regio die mij zeer dierbaar is. Zowel de luchthaven van Zaventem als de omwoners zijn mij zeer dierbaar. Ik ben geboren onder de lijn 02 - mijn ouderlijke woning staat onder de 02 - en ik weet dus perfect waarover ik spreek.

Een tweede element dat ik aan de heer Laeremans zou willen zeggen, betreft de Nederlandstalige ombudsman, de heer De Baerdemaeker. U mag de Franstalige ombudsman niet verwijten dat hij uit een actiegroep komt want ook de Nederlandstalige ombudsman komt uit een actiegroep.

14.11 Minister **Renaat Landuyt**: De heer De Baerdemaeker?

14.12 **Luk Van Biesen** (VLD): Ja, hij maakte deel uit van de actiegroep uit Diegem.

We moeten toch even stilstaan bij het rapport van de heer De Baerdemaeker. Blijkbaar kent deze commissie dit rapport onvoldoende. Ik heb de heer De Baerdemaeker gedurende meer dan twee uur aanhoord in Wezembeek-Oppem tijdens een uiteenzetting voor de actiegroep Awacs. De man heeft daar een zeer goede en degelijke analyse gemaakt van de verschillende klachten. Als men de analyse van de heer De Baerdemaeker en die van de heer Touwaide bekijkt, dan stelt men vast dat deze complementair zijn.

Ik begrijp dus niet dat men vandaag de twee ombudsmannen tegen mekaar wil uitspelen. Men is daarmee volgens mij niet gediend. Het zou veel beter zijn dat zij hier allebei aanwezig zouden zijn tijdens een hoorzitting zodat we naar hen kunnen luisteren en tot een oplossing kunnen komen voor deze problematiek, zoniet vrees ik dat we zullen blijven sukkelen en dat zal ik niet verdragen.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Biesen, we zullen uw suggestie voor een hoorzitting aan de commissie voorleggen bij een volgende regeling van de werkzaamheden.

14.13 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Wat uw ontgoocheling in verband met de ombudsdienst betreft, wil ik u eraan herinneren dat het gaat om een ombudsdienst en niet om een ombudsman die een persoonlijk rapport opstelt, daaronder zijn handtekening plaatst en dat aan de minister bezorgt. Er is volgens mij iets grondig mis met de ombudsdienst.

We hebben niets aan een ombudsdienst die intern niet functioneert

pas analyser la carrière de M. Touwaide. En vérité, je lui ai par trois fois refusé, en ma qualité d'échevin de Kraainem, l'accès au Collège échevinal parce qu'il n'avait aucune compétence pour cela. Qu'on ne vienne pas me reprocher de soutenir une partie et d'analyser le rapport de l'intéressé en tant que parlementaire. Je crains que la lenteur des procédures n'aggrave encore la situation, avec toutes les conséquences que l'on peut redouter pour l'aéroport et les riverains. Je sais de quoi je parle car la maison de mes parents est située au bout de la piste 02. M. De Baerdemaeker est du reste également issu d'un groupe d'action, le groupe d'action Machelen-Diegem.

14.12 **Luk Van Biesen** (VLD): Son rapport est insuffisamment connu. Je l'ai entendu lors d'un long exposé à Wezembeek-Oppem pour le compte du groupe d'action Awacs. Il s'est livré à cette occasion à une bonne analyse des plaintes. Les rapports des médiateurs sont absolument complémentaires. Il ne faut pas chercher à les opposer. On ferait mieux de les convier tous les deux à une audition au Parlement. Il faut trouver une solution au dossier.

14.13 **Simonne Creyf** (CD&V): Nous avons sous les yeux le rapport d'un service de médiation et non le rapport personnel d'un individu! Or le fonctionnement interne de ce service est imparfait de sorte que le ministre n'en obtient pas les informations nécessaires. Le service de médiation ne peut exercer une

en die er niet in slaagt de minister de informatie te verschaffen die nuttig kan zijn voor het voeren van een beleid. De ombudsdienst kan alleen maar gezag hebben indien de dienst als dusdanig erin slaagt iets samen te doen. Het gaat om iets anders dan verschillende rapporten van individuen.

Mijn vraag is dus ook hoe we hierin verandering kunnen brengen. Het is een onafhankelijke instelling waaraan de minister niets kan veranderen. Als Parlement moeten wij echter in staat zijn voorstellen of suggesties te formuleren voor het beter functioneren van de ombudsdienst. Mijnheer de voorzitter, ik wil daarom mijn oorspronkelijk voorstel herhalen. Ik vind niet dat we de heer Touwaide moeten horen, maar wel de ombudsdienst.

Mijnheer de minister, u hebt inderdaad vier lijnen uitgezet. Het gaat mij echter allemaal te traag. Er wordt volgens mij gewoon gewacht tot 2008. Dan wordt er een nieuwe situatie gecreëerd en we zullen wel zien. In 2008 zal iemand anders het mogen oplossen. DHL zal weg zijn, de situatie zal veranderd zijn, we wachten tot dan. Dat zou volgens mij bijzonder jammer zijn. Sinds eind 1999 wordt immers de draagkracht van de luchthaven ondermijnd en dat zal ook zo blijven als er niets wordt ondernomen.

In de mate dat er punctuele voorstellen zijn, vind ik het niet helemaal nutteloos om wat een aantal punctuele voorstellen betreft, te kijken wat daarvan de mogelijkheden en de verdiensten zouden kunnen zijn.

14.14 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le président, j'entends bien le ministre. Quels que soient les responsables, il y a manifestement un malentendu et un malaise entre le service de médiation, d'une part, et le ministre, d'autre part. A l'instar de mes autres collègues, je pense qu'il est du devoir du Parlement de tirer cela au clair et d'entendre, absolument avant Pâques, les arguments des deux médiateurs et ensuite, ceux du ministre afin de nous forger une opinion.

J'ai réécouté les arguments du ministre que nous avons déjà entendus jeudi. Aucun élément ne me permet aujourd'hui de condamner le médiateur, pas plus que je ne veux condamner le ministre avant d'avoir entendu toutes les parties.

Monsieur le ministre, je ne doute pas des efforts, notamment psychologiques, que vous consentez dans ce dossier. Mais en vous entendant, mon impression est que - indépendamment de la querelle avec les médiateurs - le dossier s'embourbe. Et cette situation perdurera, selon moi, en raison de l'incapacité consubstantielle du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de se mettre d'accord et de vous donner un avis unanime.

Par conséquent, votre projet de loi qui constituerait, pour autant qu'il soit correctement rédigé, une base légale valable pour les décisions que vous prenez, restera bloqué, si pas au Conseil d'Etat, au sein du gouvernement fédéral; vous ne recevrez jamais, sous cette législation, en tout cas pas avant les élections communales, un avis unanime du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale profondément divisé sur la question. Vous le savez mieux que moi!

Faute de base légale, vous continuerez à vivre avec une insécurité

certaine autorité que s'il collabore avec le ministre. Celui-ci ne peut rien changer à un organisme indépendant mais le Parlement doit avoir la possibilité de faire des propositions et des suggestions en vue d'en améliorer le fonctionnement. Ce n'est pas à M. Touwaide que nous devons prêter l'oreille, c'est au service de médiation!

Le ministre a ouvert quatre lignes mais la procédure est trop lente. Il attend 2008, c'est tout... D'ici là, DHL sera parti. Je trouve qu'il serait très dommage d'attendre 2008 car la capacité de l'aéroport est bridée depuis 1999. Nous nous devons donc de prendre en considération les possibilités offertes par un certain nombre de propositions ainsi que leurs mérites respectifs.

14.14 François-Xavier de Donnea (MR): Er bestaat duidelijk een misverstand tussen de ombudsdienst en de minister. Het Parlement heeft de plicht dit recht te zetten en de twee ombudsmannen en vervolgens de minister nog voor Pasen te horen. De door de minister aangedragen elementen volstaan niet om de ombudsman te veroordelen. Zoals de zaken er nu voorstaan kan ik ook de minister niet met de vinger wijzen.

Ik betwijfel niet dat u uw best doet, maar het dossier loopt hoe dan ook vast, omdat de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest er niet in slaagt u een unaniem advies te bezorgen. Bijgevolg blijft uw wetsontwerp, dat, als het goed is opgesteld, een wettelijke basis zou kunnen vormen, bij de federale regering vastzitten. Bij gebrek aan wettelijke basis blijven uw beslissingen onder de heersende rechtsonzekerheid lijden. Het zou beter zijn te proberen de omwonenden ervan te overtuigen

juridique en la matière, du moins quant aux décisions que vous prenez. Vous resterez soumis à une espèce de gouvernement des juges, ce qui est très malsain!

Partant de ce constat de l'incapacité du gouvernement bruxellois de vous aider à sortir du borbier, il vaudrait beaucoup mieux essayer de persuader les riverains que l'on peut trouver une solution consensuelle, d'où l'intérêt de peut-être suivre certaines pistes présentées par les médiateurs.

On en revient ainsi à la case départ de ces interpellations. Entendons les médiateurs! Ne rejetons pas trop rapidement les pistes des uns et des autres et tentons peut-être de progresser au niveau parlementaire, puisque la situation semble gelée actuellement au niveau des gouvernements compétents, en particulier au niveau de celui de la Région de Bruxelles-Capitale, complètement paralysé et impuissant dans ce dossier!

14.15 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, wij hebben een deel antwoorden gekregen dat interessant was, maar op bepaalde vragen is toch niet voldoende geantwoord.

Ten eerste, er was onder meer de vraag wat u gaat doen om de ombudsdienst efficiënter te laten werken. Daar heft u de handen in de lucht en zegt u eigenlijk er machteloos tegenover te staan, want zelfs als ik durf te zeggen dat ik van u geen fatsoenlijk verslag heb gekregen, wordt dat als een aanval gezien. Ik vind het nogal gemakkelijk dat u zegt er niets aan te kunnen veranderen want die dienst is onafhankelijk. Ik meen dat u moet eisen dat er een ernstig verslag is, dat die dienst samenwerkt, en dat die twee ombudsmannen samen een verslag indienen.

Ik zie u knikken. Dat is al een stap vooruit. Maar zomaar gewoon de zaken ondergaan, zoals u lijkt te doen, daar kan ik toch zeker geen vrede mee nemen.

14.16 Minister Renaat Landuyt: (...)

14.17 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Tot nu toe stel ik vast in heel dat dossier dat u de zaken vooral ondergaat en dat u eigenlijk tot nu toe niets hebt bereikt.

14.18 Minister Renaat Landuyt: Het spreidingsplan bestaat toch nog altijd?

14.19 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Ja, maar het spreidingsplan is al zwaar uitgehold.

14.20 Minister Renaat Landuyt: O ja? Waar?

14.21 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Onder meer inzake de zaterdag.

14.22 Minister Renaat Landuyt: No way!

14.23 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Jawel! Ik heb de cijfers rondgedeeld. Ik zal ze u ook geven. Blijkbaar hebt u ze nog niet

dat een consensusoplossing mogelijk is en daartoe naar een van de door de ombudsmannen voorgestelde oplossingen terug te grijpen en ze niet al te snel van tafel te vegen.

14.15 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Une réponse insuffisante a été fournie à un certain nombre de questions. Le ministre affirme être impuissant à améliorer l'efficacité du service de médiation. Il doit exiger un rapport sérieux. Son hochement de tête constitue déjà un pas en avant. Je ne puis accepter que le ministre subisse la situation.

14.18 Renaat Landuyt, ministre: Le plan de dispersion existe toujours.

14.23 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Il a été sérieusement vidé

gehad: 85% op baan 25R!

14.24 Minister **Renaat Landuyt**: Nee, nee.

14.25 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ik noteer dat u “neen” zegt. Maar dan meen ik dat u het dossier onvoldoende kent. U moet de cijfers maar eens bestuderen.

Ook inzake de diverse routes vind ik dat u te veel de zaken bij elkaar laat komen. Er zijn nog beslissingen die u hebt genomen in het verleden, beslissingen die eigenlijk niet tot meer uitwaaiing hebben geleid, integendeel.

Ten tweede, wat u wel gezegd hebt, – en dat is interessant – is dat de ene ombudsman gezegd heeft dat hij zich distantieert van het rapport van de andere. Het is dus helemaal niet zo dat wij de ombudsmannen tegen elkaar opzetten. Wij kunnen alleen maar vaststellen dat er een probleem is. Daar delen wij volkomen uw mening, mijnheer de minister. De ombudsdienst werkt niet en zorgt niet voor een transparante analyse en voor ernstige informatie waarmee wij vooruit kunnen.

Ten derde, ik had een vraag gesteld over een controleorgaan. Ik meende dat er daarover een politieke consensus was maar, mijnheer de minister, u blijft in het vage. Komt er zo'n controleorgaan? Bestaat er daarover een consensus met de Gewesten? Wat zullen de taken zijn van dat orgaan? Wie gaat het financieren? Daar heb ik dus geen antwoord op gekregen.

Ten vierde, u hebt iets gezegd over de studie inzake baan 25L en over de zaterdag. Maar ik heb daarover bijkomende vragen, die ik straks nog zal stellen, als laatste vragen op onze agenda.

Ten vijfde, ook wij – en daar deel ik dan wel de analyse van collega Van Biesen – delen de bekommernis inzake de onzekerheid die op dit moment bestaat en de nefaste gevolgen voor het bedrijfsleven en voor de mensen die in Zaventem werken. In dat verband wijs ik toch met de vinger naar de verantwoordelijkheid in Brussel, waar toch ook iemand van de VLD zit, iemand van CD&V, iemand van de sp.a, mensen die toch ook bekommerd zouden moeten zijn om deze problematiek. Er zijn toch ook wel heel wat Brusselaars die in Zaventem werken.

Tot nu toe hebben de Vlaamse meerderheidspartijen in Brussel zich enkel gedistantieerd ten opzichte van mevrouw Huytebroeck wanneer het ging over de dwangsommen, maar niet over de heel onverbiddelijke houding van mevrouw Huytebroeck inzake de spreiding. Ik snap niet dat men in Brussel het gezond verstand niet heeft om in te zien dat men de lusten van Brussel heeft en dat men ook een beperkt, redelijk deel van de lasten moet dragen. Het gaat niet om alle lasten, daar zijn we het al lang over eens. We zeggen niet dat Brussel alles over zich moet krijgen en dat de vluchten alleen rechtdoor mogen vliegen. We weten dat de lasten gespreid moeten worden. De houding van Brussel zoals het die op dit moment aanneemt, is er een van egoïsme, van: niks boven ons en zoveel mogelijk boven de anderen.

de sa substance samedi: 85 % sur la piste 25R.

14.24 **Renaat Landuyt**, ministre: Non.

14.25 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Si le ministre répond par la négative, cela signifie qu'il ne connaît pas suffisamment bien le dossier. Il permet une trop grande concentration en ce qui concerne les routes. Le ministre a déclaré qu'un des médiateurs se distancie du rapport de l'autre. Nous ne semons donc pas la zizanie entre eux. Le service de médiation est inopérant et n'effectue pas une analyse transparente. Le ministre reste vague en ce qui concerne l'organe de contrôle. Je pensais qu'il existait un consensus politique. Tout à l'heure, je souhaiterais poser d'autres questions sur la piste 25L et la journée du samedi. Je partage les préoccupations à propos de l'incertitude pour les entreprises et les riverains. Bruxelles devrait également prendre ses responsabilités car le personnel de l'aéroport compte aussi des Bruxellois. Les partis flamands de la majorité à Bruxelles se sont uniquement distanciés de Mme Huytebroeck en ce qui concerne les astreintes mais non son inflexibilité quant à la dispersion. Bruxelles doit supporter une partie des charges.

Le plan de dispersion est déjà profitable à Bruxelles, et les francophones refusent de se montrer solidaires. Aussi voudrais-je lancer un appel à tous les partis pour leur demander de faire preuve de bon sens et de faire en sorte que Bruxelles supporte également une partie des charges.

Het spreidingsplan is nochtans – en ik ga hiermee afronden, mijnheer de voorzitter – nu al zeer voordelig voor Brussel. Men zit voortdurend het tegenoverstelde te zeggen, maar de huidige spreiding zorgt ervoor dat Brussel veel minder belast wordt dan vroeger. Zelfs dat is nog niet genoeg, men wil gewoon niets boven Brussel, men wil niet solidair zijn.

Ik doe dus een oproep aan alle partijen die hier aanwezig zijn en die ofwel in de federale meerderheid zitten, ofwel in de Brusselse om dit dossier eens met gezond verstand te gaan bekijken en ervoor te zorgen dat Brussel eindelijk een redelijk deel van de lasten draagt zodanig dat we tot een oplossing komen en het dossier niet altijd opnieuw voor ons uit moeten schuiven.

14.26 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, monsieur le ministre, je ne dois pas être aussi polie que M. de Donnea qui est membre de la majorité. Les questions que nous avons posées en séance plénière ont reçu des réponses quasi identiques.

14.27 Renaat Landuyt, ministre: M. de Donnea a l'habitude d'être poli!

14.28 Marie Nagy (ECOLO): De fait, mais il est aussi membre de la majorité et j'ai beaucoup de respect pour lui.

Je vous posais la question de savoir ce que vous comptiez faire avec les suggestions et votre réponse a été de critiquer à nouveau le rapport. Vous trouvez dommage de ne pas lire, dans ce rapport, des propositions figurant dans d'autres rapports. Or, il y a dans ce rapport des propositions intéressantes avec lesquelles on peut être d'accord ou pas. Je trouve cavalier de votre part de ne pas examiner le rapport sous prétexte que vous avez des problèmes avec le médiateur. Cette attitude ne fait pas avancer la réflexion en vue d'une solution.

Nous sommes dans un pays fédéral. Beaucoup se sont battus pour que la Belgique soit un pays fédéral avec une répartition des compétences bien précise entre les gouvernements. Or, les routes et la proposition du plan de vol et d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National sont une compétence fédérale. Il faut dès lors une concertation. C'est trop facile de jeter la responsabilité sur l'un des gouvernements régionaux et pas sur l'autre!

14.29 Olivier Maingain (MR): Les astreintes sont de la compétence régionale.

14.30 Marie Nagy (ECOLO): Ce n'est pas de cela dont on parle!

14.31 Olivier Maingain (MR): Que chacun gère ses compétences, vous avez raison!

14.32 Marie Nagy (ECOLO): Dire aujourd'hui que les propositions qui étaient, à un moment donné, sur la table du gouvernement flamand visaient à tout envoyer sur Bruxelles et que certaines routes proposées survolaient 320.000 personnes, ce n'est pas l'un ou l'autre!

Je rappelle que le gouvernement fédéral est compétent: c'est à lui de se mouiller pour émettre des propositions. Ensuite, à chacun de les

14.28 Marie Nagy (ECOLO): De minister heeft niet gezegd welk gevolg hij aan de voorstellen in het verslag zal geven. Als antwoord heeft hij gewoon opnieuw kritiek geuit. De uitbating van Brussel-Nationaal is een federale bevoegdheid en het is dus de taak van het federale niveau om voorstellen te doen. Alles op een gewestregering afschuiven is al te makkelijk!

appliquer dans le cadre de ses compétences.

14.33 Olivier Maingain (MR): Madame Nagy, croyez-moi: si le gouvernement régional demande demain le paiement des astreintes, vous verrez comme les choses bougeront!

14.33 Olivier Maingain (MR): Als de gewestregering in kwestie de betaling van dwangsommen eist, zal er wel snel schot in de zaak komen!

14.34 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur Maingain, j'ai entendu M. Vande Lanotte, alors qu'il était encore ministre, exercer une menace sur le gouvernement bruxellois en disant que jamais une Région, et surtout pas la plus petite Région, n'obtiendrait gain de cause.

14.34 Marie Nagy (ECOLO): Mijnheer Maingain, toen de heer Vande Lanotte, toentertijd de bevoegde minister, het Brussels Gewest onder druk heeft gezet, hebt u hem daarin gesteund!

14.35 Olivier Maingain (MR): Cela ne doit pas vous émouvoir!

14.36 Marie Nagy (ECOLO): Non, mais vous souteniez le ministre Vande Lanotte à l'époque. Cependant, n'entamons pas une querelle sur ce sujet.

14.36 Marie Nagy (ECOLO): Ik zal de voortgang van dit dossier op federaal niveau met aandacht volgen. Laten we de ombudsmannen horen, dan vinden we misschien andere oplossingen.

Je rappelle simplement que chacun a des responsabilités au niveau fédéral. En effet, quoi que dise le ministre, tant qu'il n'y a pas d'évaluation réelle du plan de dispersion, des changements en profondeur des modes d'exploitation actuels de l'aéroport, nous n'aurons pas de solution.

En arriver à voter une loi pour "bétonner", comme vous le dites, la situation existante n'est pas une solution. Je préconise plutôt d'essayer de faire avancer les discussions et, au moins, d'entendre ici les médiateurs. Peut-être découvrons-nous des pistes inexploitées qui permettent l'ébauche d'une solution.

Monsieur de Donnea, je suis d'accord avec vous: il n'y a pas de problème entre nous. Le ministre, lui, est resté muet sur la question.

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

*Voorzitter: Simonne Creyf.
Présidente: Simonne Creyf.*

15 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het uitvoeringsbesluit over de kinderzitjes" (nr. 10435)

15 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'arrêté d'exécution relatif aux sièges pour enfants" (n° 10435)

15.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, collega's, mijnheer de minister, we keren terug naar de mobiliteit in ons land, met name naar de kinderzitjes.

15.01 Jef Van den Bergh (CD&V): La nouvelle réglementation sur les sièges pour enfants a déjà fait couler beaucoup d'encre. La réglementation précise n'a pas encore été établie clairement.

Daarover is al heel wat te doen geweest. Ik krijg herhaaldelijk mails en telefoontjes met de vraag hoe het met het dossier staat en hoe een en ander precies in het werk zal gaan. Daarmee wil ik enkel aanduiden dat er toch enige onwetendheid heerst over de precieze regelgeving die zal worden uitgevaardigd en over de concrete gevolgen voor de ouders, verenigingen en grootouders. Daarom vooral heb ik mijn vraag naar duidelijkheid voor de betrokkenen

Aux Pays-Bas, où la réglementation entre en vigueur le 1^{er} mars 2006, trois exceptions ont

ingediend.

Ten eerste, ik verwijs even naar Nederland. De regelgeving treedt daar al op 1 maart 2006 in voege. In de Nederlandse regelgeving werden drie uitzonderingen opgenomen. Als alle gordels in gebruik zijn, mogen kinderen groter dan 1,35 m zonder gordel op de achterbank zitten. Ten tweede, als op de achterbank al twee kinderzitjes in gebruik zijn, mag het derde kind met enkel de aangesppte gordel in de wagen zitten. Ten derde, ook bij incidentele, korte ritten, waarbij kinderen van iemand anders worden vervoerd, mogen kinderen de gordel gebruiken, bijvoorbeeld bij feestjes of bij verplaatsingen van sportclubs.

Zal ons land in gelijkaardige uitzonderingen voorzien? Zo ja, wat zullen de uitzonderingen precies inhouden?

Ten tweede, er is nogal wat discussie over de kwaliteit van de kinderzitjes. Zal de minister inzake de criteria voor de zitjes verder gaan dan de Europese vereisten? Wat zijn de criteria en kwaliteitseisen die voor de kinderzitjes zullen worden opgelegd?

Tot slot, ik heb al gezegd dat ik heel veel vragen krijg naar inlichtingen over wat precies zal gebeuren en wat de betrokkenen precies zullen moeten doen. Mijnheer de minister, zodra het ontwerp van koninklijk besluit zijn normale weg heeft gevolgd – ik heb gemerkt dat het vrijdag door de Vlaamse regering werd behandeld – en rond is, plant u dan een informatiecampagne?

In Nederland zal dat zelfs gebeuren via kinderwinkels die de zitjes verkopen en ook via scholen. Er werd daartoe zelfs een speciale website opgericht, waar de betrokkenen terecht kunnen voor alle specifieke vragen. Dat lijkt mij een nuttig initiatief, gezien het aantal vragen dat over de materie wordt gesteld.

15.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mevrouw de voorzitter, collega's, toch even een verduidelijking. Het koninklijk besluit zal niet uitsluitend betrekking hebben op kinderzitjes, maar ook bijvoorbeeld – niet onbelangrijk voor sommige discussies – op de verhogingskussens die in combinatie met de veiligheidsgordel worden gebruikt. De nieuwe regeling heeft het dan ook over kinderbeveiligingssystemen. Een kinderbeveiligingssysteem wordt gedefinieerd als een geheel van onderdelen, eventueel bestaande uit een combinatie van riemen of flexibele componenten met een sluiting, verstelinrichting en bevestigingselementen, soms tevens voorzien van een zitje en/of botsingsscherm, dat kan worden bevestigd aan een motorvoertuig. Het is bovendien zo ontworpen dat de kans op verwonding van de gebruiker bij een botsing of abrupte vertraging van het voertuig wordt verminderd doordat het de bewegingsmogelijkheden van het lichaam van de gebruiker beperkt. Dat is de volledige definitie van een kinderbeveiligingssysteem.

Er zijn twee categorieën kinderbeveiligingssystemen: de integrale beveiligingssystemen en de niet integrale beveiligingssystemen. Wat de specifieke vragen betreft, gaan wij praktisch volledig in de richting van de Nederlandse uitzonderingen. De eerst vermelde uitzondering is niet opgenomen, gelet op de afschaffing ondertussen van de zogenaamde twee derderegelgeving in Europa sedert september 2005. De regeling in ons land zal in volgende uitzonderingen voorzien: taxi's,

été prévues: si toutes les ceintures sont utilisées, les enfants d'une taille supérieure à 1,35 m peuvent prendre place sur la banquette arrière sans porter de ceinture; si deux sièges pour enfants sont déjà occupés sur la banquette arrière, le troisième enfant doit uniquement porter une ceinture; le siège pour enfants ne doit pas non plus être utilisé lors de voyages occasionnels, lorsque l'on ne transporte pas ses propres enfants. Des exceptions similaires seront-elles également prévues dans la réglementation belge?

La qualité des sièges pour enfants fait l'objet de discussions. Le ministre imposera-t-il des critères plus sévères que les exigences européennes?

Une campagne d'information de la population est réellement indispensable. Aux Pays-Bas, on a compris cette nécessité. Quand une telle campagne sera-t-elle lancée dans notre pays?

15.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Le présent arrêté royal n'a pas seulement trait aux sièges pour enfants mais également aux systèmes de sécurité destinés à protéger ces derniers. Il peut aussi se rapporter aux coussins de rehaussement combinés à la ceinture de sécurité. Il existe des systèmes de sécurité intégraux et non intégraux.

Les exceptions que prévoit l'arrêté royal vont dans le même sens que les exceptions prévues aux Pays-Bas, à cette différence près que chez nous, il n'y aura pas d'exception permettant de s'asseoir sans ceinture sur la banquette arrière lorsque toutes les ceintures sont déjà utilisées, et cela parce que la règle des 2/3 n'est plus d'application depuis septembre 2005. Mais nous

bussen en voertuigen bestemd voor het openbaar vervoer. Kinderen van 3 jaar en ouder mogen een veiligheidsgordel gebruiken in plaats van een kinderbeveiligingssysteem als er op de desbetreffende zitbank al twee kinderbeveiligingssystemen zijn aangebracht en in gebruik zijn en er geen plaats meer is voor een derde kinderbeveiligingssysteem.

Alle voorwaarden zijn uiteraard belangrijk.

Dan is er nog de specifieke uitzondering voor taxi's, bussen en voertuigen bestemd voor openbaar vervoer, maar dan ook gedetailleerd.

Er zijn uitzonderingen voor kinderen van drie jaar en ouder. Kinderen vanaf drie jaar mogen de veiligheidsgordel gebruiken bij vervoer door een andere persoon dan de eigen ouder, in incidentele gevallen. Dat is het probleem van de toevallige ritten, van ouders, van voetbalclubs die van de ene naar de andere locatie rijden. Ook de grootouders kunnen niet zomaar op kosten gejaagd worden, omdat zij kinderen zouden vervoeren. Dat neemt natuurlijk niet weg dat de meest veilige situatie die met kinderzitjes of kinderbeveiligingssystemen is. Maar er is geen paniek nodig over het feit dat mensen nu niet meer zomaar vervoerd mogen worden. Dat is niet de bedoeling.

Er is een overgangsregel tot 9 mei 2008, waarbij kinderen vanaf drie jaar een veiligheidsgordel gebruiken in plaats van een kinderbeveiligingssysteem als er op de betreffende zitbank al twee kinderbeveiligingssystemen zijn aangebracht en in gebruik zijn. En dat nog verder.

Ten tweede vroeg u naar de kwaliteit van de kinderbeveiligingssystemen. Als het over de Europese richtlijnen gaat, en over veiligheid, dan moet er ook altijd worden nagegaan of het niet gaat om een promotie van het product. We kunnen altijd een betere fiets of een betere autozetel verplichten. Daarin moeten we zo'n beetje een evenwicht vinden. U ziet dat het Europees systeem toch wel zeer transparant is ten aanzien van producenten van producten. Wat wij doen, is niet meer dan wat we moeten doen. We zijn ook niet strenger, omdat ik denk dat we de mensen ook niet altijd op kosten moeten jagen. Er is altijd wel een beter kinderzitje mogelijk, maar ik denk dat de huidige regelgeving voor kinderzitjes voldoende is en ik heb nog een zeker vertrouwen in de bezorgdheid van de ouders om naar vermogen het beste materiaal te kopen.

Ten derde, eenmaal de regeling er is, zullen we die uiteraard combineren met een aantal campagnes om er de nodige promotie en uitleg rond te geven. Er zijn enorm veel misverstanden en daaraan proberen we nu en dan tegemoet te komen. Dan trapt men echter in de val van iets aan te kondigen dat nog niet werd gerealiseerd. Men kan dus nooit goed doen: ofwel antwoordt men niet op de vragen van de journalist die ergens iets gehoord heeft, ofwel antwoordt men wel. Om die reden probeer ik te wachten tot mijn tekst inderdaad door de Vlaamse en de andere regering is goedgekeurd, om dan naar de Raad van State te gaan en zo tot een definitieve tekst te komen.

De grote beleidslijn is eigenlijk dat we maximaal gaan voor de uitzonderingen. De Europese regel is immers een zeer strenge regel die de mensen misschien op kosten dreigt te jagen.

prévoirons des exceptions pour les taxis, les bus et les véhicules destinés aux transports publics.

Les enfants à partir de trois ans pourront porter une ceinture de sécurité si deux systèmes de sécurité sont déjà utilisés et que la place nécessaire à un troisième système manque. Les enfants à partir de trois ans pourront également porter la ceinture lors de trajets occasionnels et courts au cours desquels le conducteur transporte d'autres enfants que les siens. Ainsi, nous n'obligerons pas les grands-parents à faire des dépenses excessives quoiqu'il soit évidemment plus sûr d'utiliser un siège pour enfants en toute circonstance.

Jusqu'au 9 mai 2008 sera en vigueur une mesure transitoire prévoyant que les enfants de moins de trois ans ne sont pas tenus d'utiliser un système de sécurité si deux de ces systèmes sont déjà utilisés et que la place nécessaire à l'utilisation d'un troisième système fait défaut.

Il y a toujours lieu de vérifier si les directives européennes relatives à la sécurité ne visent pas également à faire la promotion de certains produits. Nous ne serons pas plus stricts que les directives européennes. Nous n'entendons d'ailleurs pas pousser les gens à la dépense. Par ailleurs, je ne doute pas que les parents achèteront le meilleur équipement en fonction de leurs possibilités financières.

Une campagne d'information sera mise sur pied. C'est effectivement nécessaire, ne fût-ce que pour dissiper les malentendus actuels.

15.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik ben blij dat u nog vertrouwen geeft aan de ouders, dat u op hen vertrouwt om te zien welke zitjes veilig zijn en dergelijke meer. U verwijst naar één uitzondering die niet zal worden overgenomen, met name dat kinderen groter dan 1m35 eventueel zonder gordel op de achterbank zouden mogen zitten, zoals dat in Nederland het geval is. U verwijst daarvoor naar de tweederdereg. Er rijden echter nog steeds wagens rond in ons land die geen gordels hebben op de achterbank. Ik weet dus niet of dat er volledig aan tegemoetkomt en ik denk ook dat de uitzondering in Nederland daarvoor voorzien was. Maar goed, dat is een detail terzake.

Wat betreft de informatiecampagne bent u er zich blijkbaar van bewust dat het erg belangrijk is om de correcte informatie te geven en er ook actief campagne rond te voeren. Concreet wil ik u bijkomende vraag stellen. De BIVV-campagnes worden meestal lang van tevoren gepland, zal het worden opgenomen in de campagnes?

Ik wil nogmaals verwijzen naar de website www.kinderzitjes.nl. Ik weet niet of u die website al hebt gezien, maar het is een erg handig instrument voor iedereen die vragen heeft over deze problematiek. Misschien kan het tot inspiratie strekken om ook zoiets te doen, met andere woorden een website waar dan misschien wel correcte informatie opstaat.

De **voorzitter**: Of een ombudsman?

15.04 Minister Renaat Landuyt: Ik vraag aan iedereen geduld tot de goedkeuring van de definitieve regeling, zodat ik geen aankondiging moet doen.

15.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Je me réjouis de la confiance que le ministre accorde aux parents. La suppression de la règle des 2/3 a pour effet que lorsque toutes les ceintures de sécurité sont utilisées, plus aucun enfant ne peut prendre place sur la banquette arrière sans ceinture. Toutefois, il existe toujours des véhicules qui ne sont pas équipés de ceintures de sécurité à l'arrière. Je pense que l'exception néerlandaise visait à contrer cela.

Le ministre est conscient de l'importance des campagnes d'information. Celles de l'IBSR sont généralement planifiées longtemps à l'avance. L'IBSR sera-t-il associé à la campagne? Le site internet néerlandais www.kinderzitjes.nl est un outil très pratique. Le ministre pourrait s'en inspirer pour lancer une initiative du même type.

15.04 Renaat Landuyt, ministre: Je demande à chacun d'attendre l'adoption de la réglementation définitive, pour que je ne sois pas contraint de procéder à des annonces prématurées qui favorisent les malentendus.

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

16 Samengevoegde vragen van

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de zaterdagvluchten" (nr. 10444)
- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de technische studies inzake het baangebruik op de luchthaven van Zaventem" (nr. 10445)

16 Questions jointes de

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les vols du samedi" (n° 10444)
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les études techniques sur l'utilisation des pistes à l'aéroport de Zaventem" (n° 10445)

De **voorzitter**: Zal u die twee vragen na elkaar stellen, collega?

16.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Ik zal de vragen na elkaar stellen. Het is misschien handiger als de minister op elke vraag afzonderlijk kort antwoordt.

De **voorzitter**: U stelt uw vragen wel na elkaar, waarna er twee antwoorden volgen van de minister.

16.02 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Ja.

De **voorzitter**: De eerste vraag betreft de zaterdagvluchten.

16.03 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, op 14 juli schorste de Raad van State de beslissing om gedurende de gehele zaterdag gebruik te maken van de baan 25R. Nadien werd in de AIP-versie van juli opnieuw beslist om de hele zaterdag gebruik te maken van die baan, in het kader van de werken in de maand augustus. Men had verwacht dat er nadien opnieuw een grotere spreiding zou zijn, maar dat is niet gebeurd.

Hoewel de minister de mogelijkheid heeft om wekelijks zelf te beslissen op welke wijze de zaterdagvluchten verdeeld worden, werd in de volgende AIP's telkens weer beslist om zaterdagvluchten te concentreren boven de Noordrand via de baan 25R. Daarnet heeft u dat wat ontkend, maar de cijfers zijn heel duidelijk. Er is gemeten vanaf 19 maart 2005 tot 31 december 2005 en men komt aan een totaal van 10.028 zaterdagvluchten waarvan 8.560 – meer dan 85 procent – via 25R en de rest verspreid over de andere banen, waarin de baan 07R ook nog een behoorlijk percentage heeft van 923 vluchten of 9,7 procent. Voor het overige is het blijkbaar heel beperkt.

Ik kom tot mijn vragen.

Kan de minister verklaren waarom hij dit doet? Beschouwt hij deze maatregel als tijdelijk? Wordt deze herconcentratie op enige wijze gecompenseerd in het kader van het spreidingsplan? Kan de minister – dat is nog iets anders – ook verklaren waarom de toestellen met bestemming Helen en Denut, die van banen 02 en 07 vertrekken, vanaf heden veel zuidelijker moeten vliegen, dat betekent ook opnieuw boven de gemeenten uit de Noordrand?

Ik kom thans tot mijn volgende, samengevoegde vraag. Dat onderwerp werd daarnet ook reeds aangeraakt in een zinnetje, maar ik had graag een grondig antwoord gekregen.

Het heropstarten van de gesprekken inzake Zaventem werd afhankelijk gemaakt van een technische studie inzake het inschakelen van de baan 25L in het spreidingsplan.

Graag had ik hierover het volgende vernomen.

Wanneer en aan wie werd deze studie uitbesteed? Hoe luidt de precieze opdracht? Mijnheer de minister, kunt u een kopie bezorgen van deze opdracht?

Zijn er inmiddels resultaten? Zo nee, tegen wanneer worden de resultaten van de studie verwacht?

Is ze reeds begonnen?

Lopen er inmiddels nog onderhandelingen over de geluidsnormen? Wanneer werd er voor het laatst overleg gepleegd daarover met het Vlaamse en het Brusselse Gewest?

16.04 Minister Renaat Landuyt: Mevrouw de voorzitter, collega's, in verband met het baangebruik op zaterdag kan ik u het volgende

16.03 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Le Conseil d'État a suspendu la décision de faire usage de la piste 25R toute la journée du samedi. En raison de l'exécution de travaux en août, il a à nouveau été décidé dans la version AIP de juillet d'utiliser la piste 25R. Une plus grande dispersion était à nouveau attendue par la suite. Bien que le ministre puisse décider chaque semaine de la répartition des vols du samedi, ceux-ci sont systématiquement concentrés au-dessus de la périphérie nord. Quelque 85% des vols décollent de la piste 25R.

Pourquoi le ministre agit-il ainsi? La reconcentration va-t-elle être compensée dans le plan de répartition? Pourquoi les appareils à destination de Helen et Denut qui empruntent les pistes 02 et 07 doivent-ils désormais suivre une route beaucoup plus au sud et donc survoler la périphérie nord?

L'étude relative à l'utilisation de la piste 25L devait être terminée avant qu'on ne puisse reprendre les discussions sur l'aéroport.

A qui l'étude a-t-elle été confiée? Quel était le cahier des charges y afférent? Dispose-t-on déjà de résultats? Y a-t-il en attendant encore des négociations en cours concernant les normes de bruit?

16.04 Renaat Landuyt, ministre: La Cour d'appel ayant interdit

zeggen, zoals gesteld in het kader van een andere interpellatie. Om de veertien dagen wordt er een instructie gegeven aangezien de instructie van 28 februari 2004 om de banen 02 en 07 te gebruiken, niet kan worden gevolgd gezien het verbod door het hof van beroep op het preferentieel gebruik van baan 02.

De beslissing om de veertien dagen wordt gebaseerd op de afwijkingen van het preferentieel baangebruik. Indien er afwijkingen geweest zijn leidt het gebruik van baan 25R op zaterdag niet tot meer dan het geplande gebruik van 25R.

Bovendien zijn de routes beter gespreid aangezien in het weekend de vliegtuigen met zuidelijke bestemming via de zogenaamde Chabert-route over Brussel vliegen.

Ik kom dan aan uw tweede vraag in verband met de Helen- en de Denut-routes, die zuidelijker zouden vliegen. Belgocontrol heeft mij bevestigd dat deze routes louter technisch zijn en geen substantiële verschuiving betekenen. Ik heb een rapport gevraagd na een maand gebruik van de nieuwe procedures om dit te verifiëren. Dat is dus geen beslissing van mij. Zij hebben bepaalde punten aangepast omdat de vliegtuigen moderner zijn dan gisteren en dus op een andere manier hetzelfde zouden moeten volgen. Voor alle zekerheid wil ik dat echter na een maand nog eens bekijken.

Wat de studie over de baan 25L betreft, deze studieopdracht is gegeven aan de gemeenschappelijke expertencommissie, zijnde BIM, Aminoal en DGV. Zij hebben een vraag tot verduidelijking gesteld in verband met de opdracht. Wij wachten nu op het antwoord van de leden van de werkgroep Luchthavenakkoord om voort te werken. Daarna zal een bestek worden voltooid. De resultaten worden verwacht binnen een maand.

In verband met de jongste besprekingen kan ik het volgende zeggen. Die vonden plaats op 14 februari 2006. Het samenwerkingsakkoord werd besproken. Het samenwerkingsakkoord betreft de technische uitwerking van alles waarover men het reeds eens is.

16.05 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Ik zal met dat laatste beginnen. Er is dan blijkbaar toch een perspectief. Nadat de opdracht duidelijker zal zijn omschreven, wordt binnen de maand een resultaat verwacht, nadat de opdracht heromschreven is. U zegt dat er nog enige onduidelijkheid is over de opdracht. Dat is ondertussen gebeurd en dus verwacht u daarover binnen de maand vanaf nu te tellen, resultaat. Nog niet? Vanaf wanneer dan wel?

16.06 Minister Renaat Landuyt: U moet goed luisteren naar wat ik gezegd heb.

16.07 Bart Laeremans (Vlaams Belang): U zei dat er nog enige discussie bestond omtrent de juiste opdracht.

16.08 Minister Renaat Landuyt: Ik lees hier wat ik moet zeggen. Er is een hele discussie geweest omtrent de juiste studieopdracht. De deskundigen vroegen zich af of zij wel alles goed hadden begrepen. Er is ook nogal wat schrik om alles te bestuderen. Zij krijgen hierop nu

l'utilisation préférentielle de la piste 02, je suis obligé de décider tous les quinze jours de l'utilisation des pistes le samedi. Cette décision se fonde sur les dérogations de l'utilisation préférentielle. Si dérogation il y a, la piste 25R ne sera pas utilisée plus intensément que prévu. En outre, les vols seront mieux dispersés, notamment grâce à l'utilisation de la route Chabert.

Belgocontrol me fait savoir que les routes Helen et Denut sont des routes purement techniques, sans déplacement substantiel. J'ai demandé qu'on fasse un rapport afin d'évaluer la nouvelle procédure après un mois.

J'ai effectivement chargé la commission commune d'experts de réaliser une étude concernant l'utilisation de la piste 25L. Toutefois, la commission a demandé que sa mission soit précisée. A cette fin, nous attendons la réponse du groupe de travail Aéroport. Ensuite, la commission devra rédiger un cahier des charges. L'étude proprement dite prendra environ un mois.

Les dernières discussions consacrées à l'accord de collaboration ont eu lieu le 14 février 2006.

16.05 Bart Laeremans (Vlaams Belang): L'étude proprement dite prendra un mois à partir du moment où elle sera entamée. Quand aboutira-t-elle à des résultats? Dans deux ou trois mois?

een antwoord. Ik denk dat zij dat nog eens besproken hebben op 14 februari. Zij moeten een bestek geven en de studie zelf zal dan binnen een maand gedaan zijn. Het bestek moet echter nog worden doorgegeven.

16.09 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Het kan dus nog twee à drie maanden duren.

16.10 Minister Renaat Landuyt: Ik denk twee maanden.

16.10 Renaat Landuyt, ministre: Disons dans deux mois.

16.11 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Dat is dus het perspectief, de horizon. Dat is al één zaak.

16.12 Minister Renaat Landuyt: Ik kon dat ook stoer geforceerd hebben en een studie gedaan hebben. Dan gingen ze weer discussiëren over de uitgangspunten van de studie, dat dit of dat verkeerd is.

16.13 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Het is beter dat u op voorhand klare afspraken hebt. Dat was precies ook een van mijn vragen. Hoe luidt de precieze opdracht? Kan u ons een kopie bezorgen van die opdracht?

16.13 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Quels sont les termes exacts de cette mission?

16.14 Minister Renaat Landuyt: Neen.

16.15 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Neen, is dat geheim?

16.16 Minister Renaat Landuyt: Dat ligt dan op straat en dan discussiëren ze weer op straat over die opdracht. Het gaat over een zeer technische materie die juist moet gebeuren. Laten we echter transparant zijn over de studie zelf.

16.16 Renaat Landuyt, ministre: Je ne vous le dirai pas parce qu'autrement, on palabrerait encore à gauche et à droite avant que les résultats soient connus. Il s'agit d'une matière très technique. En revanche, je ne manquerai pas à mon devoir de transparence en ce qui concerne l'étude elle-même.

16.17 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Laten we hopen dat we ze zo snel mogelijk krijgen als ze er is.

Ten tweede, wat betreft de zaterdagvluchten zegt u dat u ervoor zorgt dat een en ander niet leidt tot excessen of tot een overdreven gebruik van 25R. Ik heb u nu met cijfers aangetoond dat u daar fout zit. Natuurlijk, die cijfers zijn voor u misschien nieuw.

16.17 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Le ministre affirme veiller à ce qu'il ne soit pas fait un usage excessif de la piste 25R le samedi. C'est inexact, comme le montrent les chiffres.

16.18 Minister Renaat Landuyt: Neen. U maakt een andere vergelijking.

Ik wil de cijfers wel bekijken, maar u moet opletten. Er zijn een paar cruciale uitspraken die ik niet zomaar kan negeren. Er zijn een paar cruciale beslissingen die niet meer kunnen worden genomen. Ik ken ze echter niet uit het hoofd. Er zijn twee uitspraken die mij echt blokkeren.

Ik wil het systeem respecteren. Er zijn uitspraken die ik moet

16.18 Renaat Landuyt, ministre: Je veux consulter les chiffres mais il se fait que je ne suis pas en mesure de démentir maintenant certaines déclarations cruciales. Je suis lié par au moins deux déclarations dont dépendent aussi des astreintes. Nous ne décidons par exemple plus jamais prioritairement de faire atterrir les

respecteren en waarvoor al dwangsommen zijn gevraagd. Er wordt bijvoorbeeld nooit meer preferentieel beslist tot landing op de 02. Er wordt nog wel geland op de 02 - zoals u al van kleins af aan weet - als de wind dat noodzakelijk maakt. Daarom werd ze ook aangelegd. Wij beslissen echter nooit meer om te landen op de 02.

Er zijn ook nog uitspraken die mij niet toelaten om op zaterdag de 25R te gebruiken.

16.19 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Natuurlijk.

16.20 Minister Renaat Landuyt: Dat is allemaal “natuurlijk”, maar het is zo. Er is dus een verbod om de 25R en de schuine landingsbaan te gebruiken.

Er werden daarna een heleboel beslissingen genomen en ik houd nu rekening met de argumentatie van een drietal uitspraken. Ik gebruik die argumentatie om post factum zo goed mogelijk te spreiden. Men gebruikt altijd het argument dat er geen goede spreiding is. Ik probeer altijd te bewijzen met de feiten dat we de spreiding zo goed mogelijk proberen te benaderen.

We hebben de wind namelijk niet in de hand. Alles wordt beïnvloed door wat er feitelijk gebeurt.

16.21 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, het resultaat blijft: 85% van de opstijgende vluchten via een en dezelfde baan. Dat noem ik zeker geen optimale spreiding. Als u nog zou spreken over 45 tot 50%...

16.22 Minister Renaat Landuyt: De spreiding kan niet worden afgemeten aan de hand van de start van de piste. Er is veel meer aan de hand om te spreiden. De richting van het vliegtuig wordt bepaald. Met het gebruik van één piste worden er altijd drie domeinen overvlogen.

16.23 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Dat is juist, maar dan hebt u het over de routes.

Wanneer ik het baangebruik op zaterdag vergelijk met het baangebruik bij de nachtvluchten, dan stel ik vast dat bij de nachtvluchten – ik heb u de cijfers daarstraks nog gegeven – in de praktijk een veel grotere afwisseling van de banen is dan op zaterdag.

Op zaterdag wordt voor 85% dezelfde baan gebruikt. Ik noem dat geen grote spreiding of afwisseling, maar bijna concentratie.

Ik hoop dat u dat in de toekomst anders zult aanpakken. Als u dat elke zaterdag kunt herbekijken, zorg er dan voor, als we dat over zes maanden nog eens bespreken, dat we andere cijfers hebben die meer evenwichtig zijn. U kunt daarvoor zelf klemtonen leggen. Zorg ervoor dat dat in billijkheid en rechtvaardigheid gebeurt. De huidige cijfers zijn werkelijk niet aanvaardbaar.

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

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 18.25 uur.

avons sur la piste 02, qui n'est utilisée que quand l'orientation du vent l'exige. Nous n'en décidons pas nous-mêmes. Ensuite, il y avait aussi l'interdiction d'utiliser la piste 25R.

16.20 Renaat Landuyt, ministre: Compte tenu des nombreuses décisions de justice, nous nous efforçons d'approcher autant que faire se peut le plan de répartition.

16.21 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Dès lors que 85% des vols décollent d'une piste, je ne pense pas que vous y réussissiez.

16.22 Renaat Landuyt, ministre: La piste de décollage n'est pas le seul critère pour la répartition. Il y a également la direction des vols.

16.23 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Il y a davantage de variations en ce qui concerne les vols de nuit. Le ministre peut imprimer certaines orientations aux vols de nuit le samedi. J'espère qu'il appréhendera les choses différemment à l'avenir.

La réunion publique de commission est levée à 18.25 heures.