



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

15-05-2006

Après-midi

maandag

15-05-2006

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 M. Jean-Pierre Malmendier au ministre de la Mobilité sur "les équipements de sécurité à bord des voitures" (n° 11135) 1
Orateurs: **Jean-Pierre Malmendier, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de Mme Sophie Pécriaux au ministre de la Mobilité sur "la zone 30 aux abords des écoles" (n° 10763) 2
Orateurs: **Sophie Pécriaux, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de Mme Sophie Pécriaux au ministre de la Mobilité sur "le brevet de pilote d'avion" (n° 10886) 4
Orateurs: **Sophie Pécriaux, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "la validité des permis de conduire belges" (n° 10881) 5
Orateurs: **Valérie De Bue, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les sièges pour enfants" (n° 11412) 7
Orateurs: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "l'horloge digitale installée aux passages pour piétons à Hasselt" (n° 10982) 9
Orateurs: **Hilde Vautmans, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le retrait du permis de conduire de conducteurs étrangers" (n° 11074) 10
Orateurs: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de M. Walter Muls au ministre de la Mobilité sur "les combinaisons disponibles pour les plaques d'immatriculation" (n° 11095) 12
Orateurs: **Walter Muls, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Questions jointes de 14
 - M. Patrick De Groote au ministre de la Mobilité 14 sur "l'introduction d'un tachygraphe digital" (n° 11185)
 - M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité 14 sur "les contrôles du tachygraphe digital effectués par la police" (n° 11608)
Orateurs: **Patrick De Groote, Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

INHOUD

- Vraag van de heer Jean-Pierre Malmendier aan de minister van Mobiliteit over "de veiligheidsuitrusting in wagens" (nr. 11135) 1
Sprekers: **Jean-Pierre Malmendier, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van mevrouw Sophie Pécriaux aan de minister van Mobiliteit over "de zone 30 in de omgeving van scholen" (nr. 10763) 2
Sprekers: **Sophie Pécriaux, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van mevrouw Sophie Pécriaux aan de minister van Mobiliteit over "het brevet van vliegtuigpiloot" (nr. 10886) 4
Sprekers: **Sophie Pécriaux, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de geldigheid van de Belgische rijbewijzen" (nr. 10881) 5
Sprekers: **Valérie De Bue, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "kinderzitjes" (nr. 11412) 7
Sprekers: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de zebraklok in Hasselt" (nr. 10982) 9
Sprekers: **Hilde Vautmans, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de intrekking van het rijbewijs van buitenlandse bestuurders" (nr. 11074) 10
Sprekers: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van de heer Walter Muls aan de minister van Mobiliteit over "de voorraad nummerplaatcombinaties" (nr. 11095) 12
Sprekers: **Walter Muls, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Samengevoegde vragen van 14
 - de heer Patrick De Groote aan de minister van 14 Mobiliteit over "de invoering van een digitale tachograaf" (nr. 11185)
 - de heer Jef Van den Bergh aan de minister van 14 Mobiliteit over "de politionele controles van de digitale tachograaf" (nr. 11608)
Sprekers: **Patrick De Groote, Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Question de Mme Marleen Govaerts au ministre de la Mobilité sur "l'aéroport de Brustem, près de Saint-Trond" (n° 11213)	17	Vraag van mevrouw Marleen Govaerts aan de minister van Mobiliteit over "het vliegveld van Brustem bij Sint-Truiden" (nr. 11213)	17
<i>Orateurs:</i> Marleen Govaerts, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Marleen Govaerts, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Mark Verhaegen au ministre de la Mobilité sur "les autorisations de transport exceptionnel" (n° 11662)	20	Vraag van de heer Mark Verhaegen aan de minister van Mobiliteit over "vergunningen voor uitzonderlijk vervoer" (nr. 11662)	20
<i>Orateurs:</i> Mark Verhaegen, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Mark Verhaegen, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'intention du ministre de supprimer la priorité de droite" (n° 11426)	22	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de plannen van de minister tot afschaffing van de voorrang van rechts" (nr. 11426)	22
<i>Orateurs:</i> Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité, Jef Van den Bergh		<i>Sprekers:</i> Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit, Jef Van den Bergh	
Interpellations jointes de	25	Samengevoegde interpellaties van	25
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la réforme de la formation à la conduite" (n° 836)		- de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "de hervorming van de rijopleiding" (nr. 836)	
- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la réforme de la formation à la conduite" (n° 840)		- de heer Jan Mortelmans tot de minister van Mobiliteit over "de hervorming van de rijopleiding" (nr. 840)	
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Jan Mortelmans, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Jan Mortelmans, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
<i>Motions</i>	26	<i>Moties</i>	26
Interpellation de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les problèmes que peut générer l'entêtement du ministre à adopter une attitude fondamentalement 'libérale' dans le cadre de certains dossiers réglementaires en matière de circulation routière" (n° 853)	26	Interpellatie van de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "de problematische implicaties van de eigenzinnige, 'liberale' grondhouding van de minister inzake een aantal regelgevende verkeersdossiers" (nr. 853)	26
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "l'insécurité juridique en ce qui concerne l'application de la nouvelle loi sur la circulation routière" (n° 11199)	30	Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de rechtsonzekerheid met betrekking tot de invoering van de nieuwe verkeerswet" (nr. 11199)	30
<i>Orateurs:</i> Jan Mortelmans, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jan Mortelmans, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	32	Samengevoegde vragen van	32
- M. Claude Marinower au ministre de la Mobilité sur "des éthylomètres non étalonnés" (n° 11188)	32	- de heer Claude Marinower aan de minister van Mobiliteit over "niet-geijkte alcoholmeters" (nr. 11188)	32
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les doutes quant à la validité de l'étalonnage des éthylomètres" (n° 11343)	32	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de betwisting inzake de geldigheid van de ijking van alcoholtoestellen" (nr. 11343)	32
<i>Orateurs:</i> Claude Marinower, Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Claude Marinower, Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de Mme Muriel Gerken au ministre de la Mobilité sur "l'installation de filtres à particules sur les véhicules en Belgique" (n° 11346 et n° 11576)	35	Vraag van mevrouw Muriel Gerken aan de minister van Mobiliteit over "de installatie van roetfilters op voertuigen in België" (nr. 11346 en nr. 11576)	35
<i>Orateurs:</i> Muriel Gerken, Renaat Landuyt ,		<i>Sprekers:</i> Muriel Gerken, Renaat Landuyt ,	

ministre de la Mobilité

minister van Mobiliteit

Question de Mme Magda De Meyer au ministre de la Mobilité sur "les procédures d'immatriculation de véhicules étrangers" (n° 11171)

Orateurs: **Magda De Meyer, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de minister van Mobiliteit over "de inschrijvingsprocedures van buitenlandse voertuigen" (nr. 11171)

Sprekers: **Magda De Meyer, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Questions jointes de
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les directives concernant la demande d'obtention de moyens du fonds de la sécurité routière" (n° 11529)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les moyens du fonds de sécurité routière pour l'année 2005" (n° 11600)

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

Samengevoegde vragen van
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de richtlijnen voor de aanvraag van middelen uit het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 11529)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de middelen voor 2005 van het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 11600)

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

Questions jointes de
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le contrôle technique biennal des véhicules" (n° 11551)

- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "les modifications de la réglementation en matière de contrôle technique" (n° 11652)

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

Samengevoegde vragen van
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de tweejaarlijkse technische inspectie van voertuigen" (nr. 11551)

- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de wijzigingen van de reglementering inzake de technische controle" (nr. 11652)

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

Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la lutte contre les récidivistes en matière d'infractions de roulage" (n° 11604)

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

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de aanpak van de recidivisten in het verkeer" (nr. 11604)

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

Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "les problèmes relatifs au contrôle de nouveaux moteurs" (n° 11543)

Orateurs: **Jan Mortelmans, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de problemen met het keuren van nieuwe motoren" (nr. 11543)

Sprekers: **Jan Mortelmans, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "l'annonce d'une campagne de sensibilisation concernant la traversée des passages à niveau" (n° 11469)

Orateurs: **Jan Mortelmans, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de aangekondigde campagne rond het oversteken van overwegen" (nr. 11469)

Sprekers: **Jan Mortelmans, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

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

du

LUNDI 15 MAI 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 15 MEI 2006

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.21 uur door de heer Jan Mortelmans, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.21 heures par M. Jan Mortelmans, président.

01 Question de M. Jean-Pierre Malmendier au ministre de la Mobilité sur "les équipements de sécurité à bord des voitures" (n° 11135)

01 Vraag van de heer Jean-Pierre Malmendier aan de minister van Mobiliteit over "de veiligheidsuitrusting in wagens" (nr. 11135)

01.01 Jean-Pierre Malmendier (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, la réglementation actuelle relative aux équipements de secours qui doivent se trouver à bord des voitures ne vise qu'une trousse de secours, un extincteur et un triangle de signalisation. Le contenu de cette trousse semble peu adapté à l'évolution des produits de premiers secours. C'est ainsi que la couverture de survie, qui permet de limiter les risques pour un blessé de subir un état de choc, qui présente en plus l'avantage d'être légère et peu encombrante, ne figure toujours pas dans le contenu obligatoire de la trousse de secours.

Monsieur le ministre, pour ce qui suit, je me fais véritablement le porte-parole des parents qui n'ont pu sauver des flammes leurs enfants, faute d'avoir pu couper la ceinture de sécurité. Ce drame devrait nous amener à nous interroger quant à la nécessité de faire figurer, dans la trousse de secours, un dispositif simple et peu coûteux comme le cutter pour ceintures de sécurité. En effet, dans le cas précité, les boucles des ceintures ont fondu sous la chaleur de l'incendie et les enfants sont morts prisonniers des flammes.

Que pense le ministre de l'opportunité de rendre obligatoires la couverture de secours et le cutter pour ceintures de sécurité qui peuvent sauver des vies lors d'accidents de la circulation?

01.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, le Code de la route précise seulement que la trousse de secours doit être conforme au règlement technique et qu'elle doit se trouver à bord du véhicule; l'article 71 du règlement technique énumère le contenu de la trousse de secours.

Le problème que vous soulevez me pousse à réfléchir à des obligations telles que celles que vous proposez. Cependant, les

01.01 Jean-Pierre Malmendier (MR): De bestaande regelgeving betreffende de nooduitrusting in wagens lijkt me ontoereikend. Zo is de aanwezigheid van een overlevingsdeken niet verplicht. De recente drama's, waarbij kinderen niet konden worden gered omdat de veiligheidsgordel niet kon worden doorgesneden, doen ook heel wat vragen rijzen.

Denkt u dat u een overlevingsdeken en een cutter voor de veiligheidsgordel, die levens kunnen redden wanneer zich een ongeval voordoet, bij de verplichte uitrusting kan doen opnemen?

01.02 Minister Renaat Landuyt: De Wegcode bepaalt alleen dat het verbandkistje aan de eisen van het technische reglement moet beantwoorden en dat het zich in het voertuig moet bevinden. De inhoud ervan wordt opgesomd in artikel 71 van het technisch

précautions que vous préconisez doivent faire l'objet d'une approche globale visant à adapter la réglementation. On ne peut évidemment pas résoudre chaque cas particulier par une adaptation de la loi et prévoir, à chaque fois, des éléments nouveaux dans la trousse de secours à bord d'une voiture. Les deux instruments que vous mentionnez peuvent néanmoins être utiles. La sécurité routière étant un sujet qui me tient à cœur, je tiendrai donc compte de votre suggestion dans les futures réflexions sur la réglementation.

reglement. Ik zal uw voorstellen in overweging nemen, maar wijs erop dat ze in het bredere kader van een wijziging van het verkeersreglement moeten worden bekeken.

01.03 Jean-Pierre Malmendier (MR): Monsieur le président, je remercie M. le ministre pour sa réponse pleine de bon sens. Effectivement, les choses ne se font pas simplement en les décrétant. Néanmoins, je lui fais confiance pour que cette réflexion se fasse assez rapidement, car elle sous-tend toute une symbolique qui a coûté la vie à deux enfants dans des conditions abominables. Cela n'arrive effectivement pas souvent mais si, à l'avenir, ce type d'incident pouvait être évité, l'investissement se révélerait tout à fait justifié.

01.03 Jean-Pierre Malmendier (MR): Uw antwoord getuigt van gezond verstand. Ik reken erop dat u niet zal dralen. Elke investering waardoor mensenlevens kunnen worden gered, is gerechtvaardigd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de Mme Sophie Péciaux au ministre de la Mobilité sur "la zone 30 aux abords des écoles" (n° 10763)

02 Vraag van mevrouw Sophie Péciaux aan de minister van Mobiliteit over "de zone 30 in de omgeving van scholen" (nr. 10763)

02.01 Sophie Péciaux (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, l'arrêté du 26 avril 2004 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique impose la délimitation et la mise en œuvre de zones 30 aux abords de toutes les écoles au 1^{er} septembre 2005.

02.01 Sophie Péciaux (PS): Bij het koninklijk besluit van 26 april 2004 tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 december 2003 tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wordt per 1 september 2006 de verplichting ingevoerd om een zone 30 in te stellen in de schoolomgeving. Uit de actualiteit is duidelijk gebleken dat niet alle gemeenten die verplichting intussen zijn nagekomen.

La dramatique actualité que nous avons connue à Beaumont voilà plusieurs mois semble mettre en évidence le fait que plusieurs communes du Royaume, pour des raisons diverses, n'effectuent pas à temps ou pas de façon réglementaire les travaux qui s'imposent. Pour la petite histoire, Beaumont réalise actuellement les travaux alors que l'accident a eu lieu il y a plusieurs mois.

Beschikt u over een analyse van de situatie in elke gemeente, en welke maatregelen denkt u te nemen om treuzelende of onwillige gemeenten in het gareel te dwingen?

M. le ministre pourrait-il me dire s'il dispose d'une analyse de la situation, commune par commune, et quelles mesures il compte prendre pour contraindre les éventuels retardataires ou récalcitrants à la mise en œuvre de l'arrêté royal cité précédemment?

02.02 Minister Renaat Landuyt: Ik zoek al twee jaar naar manieren

02.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, en ce qui concerne la problématique des zones 30 aux

abords des écoles, je cherche, depuis deux ans, les moyens pour influencer positivement les communes.

L'argument principal pour convaincre les communes d'agir est peut-être le risque encouru d'être déclarées responsables ou co-responsables d'un accident aux abords d'une école si la vitesse est supérieure à 30 km/heure.

Le 4 mars 2005, j'ai adressé une lettre à toutes les communes du Royaume, non seulement pour rappeler aux gestionnaires de voirie l'obligation légale des zones 30 aux abords des écoles mais aussi pour récolter divers renseignements quant à la transformation effective de ces abords en zone 30. Les chiffres dont nous disposons à ce jour sont les suivants: 5.384 abords d'écoles, desquels 3.689 ont été délimités en "zone 30 – abords d'école". Il faut y ajouter 414 abords d'écoles situés dans une zone 30 dite "classique" alors que 82 abords d'écoles n'ont pas été délimités en zone 30 pour des raisons exceptionnelles, par exemple lorsque la vitesse sur la route conduisant à l'école est déjà limitée ainsi que toute autre situation limitant de fait la vitesse à 30 km/h.

Pour le reste, ce qui complique les calculs, c'est, d'une part, notre ignorance du nombre exact d'abords d'écoles – ce manque d'informations apparaît parfois même au niveau des communes – et, d'autre part, le fait que les Régions soient responsables de la gestion des routes. J'ai l'impression que, dans un avenir proche, nous recevrons plus d'informations parce qu'une école sans zone 30, ce sera très mal vu! Nous espérons une évolution positive mais je ne suis pas le supérieur de mes collègues communaux et régionaux.

om de gemeenten op dat gebied positieve stimuli te geven. Het belangrijkste argument is het risico dat een gemeente aansprakelijk of medeaansprakelijk is voor ongevallen in de schoolomgeving als er sneller dan 30 km/h gereden wordt.

Op 4 maart 2005 heb ik de gemeenten aangeschreven om hen te herinneren aan de verplichte invoering van de zone dertig in de omgeving van scholen om na te gaan of die verplichting wordt nageleefd. We beschikken in dat verband over volgende cijfers: op 5.384 schoolomgevingen werd in 3.689 de zone 30 ingevoerd. Daarnaast bevinden 414 schoolomgevingen zich in een "klassieke" zone 30 en werd in 82 gevallen om uitzonderlijke redenen geen zone 30 ingevoerd.

Het is ons niet bekend hoeveel schoolomgevingen er precies zijn; de Gewesten zijn immers bevoegd voor het beheer van de wegen. Ik hoop dat een en ander positief zal evolueren, want een schoolomgeving zonder zone 30, dat hoort niet. Ik ben echter niet de baas van de gemeentelijke en de gewestelijke overheden.

02.03 Sophie Pécriaux (PS): Je remercie M. le ministre pour sa réponse détaillée. Je comprends bien qu'il n'ait pas actuellement le "pouvoir" sur les autres niveaux, à savoir régional et communal. Cependant, lorsqu'on constate que, parmi les quelque 5.300 zones détaillées, seules 3.600 sont des zones 30, cela nous laisse encore une marge de 1.700 zones.

Il est regrettable aujourd'hui, alors que cette mesure de départ était vraiment essentielle pour la protection de nos enfants, que l'on ne puisse pas mettre en place quelque chose de concret pour pallier les 1.700 zones qui restent en suspens et éviter ainsi tout accident. Il ne faut pas attendre qu'un accident survienne pour entamer des travaux, comme ce fut notamment le cas à Beaumont. C'est tout à fait regrettable! Dans ce cas, l'enfant n'a été que blessé mais cela aurait été bien plus grave si cet enfant avait été tué par l'automobiliste en question.

02.04 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, je tiens à ajouter que dans le cadre de la circulaire qui concerne le fonds de la sécurité routière il est suggéré aux zones de police de mettre l'accent sur ces zones 30 aux abords des écoles.

02.03 Sophie Pécriaux (PS): Het is jammer dat men voor de 1.700 zones die nog niet in orde zijn, geen concrete maatregelen kan treffen. Men mag niet met de werken wachten tot er zich een ongeval heeft voorgedaan.

02.04 Minister Renaat Landuyt: In het kader van de omzendbrief in verband met het Verkeersveiligheidsfonds wordt

aan de politiezones gevraagd om van de zones 30 in de buurt van de scholen een prioriteit te maken.

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

03 Question de Mme Sophie Pécriaux au ministre de la Mobilité sur "le brevet de pilote d'avion" (n° 10886)

03 Vraag van mevrouw Sophie Pécriaux aan de minister van Mobiliteit over "het brevet van vliegtuigpiloot" (nr. 10886)

03.01 Sophie Pécriaux (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question porte sur le fait suivant. La réglementation internationale permet à chaque détenteur d'un brevet de pilote d'avion d'exercer son activité à titre privé dans tous les pays. Il est donc étonnant que les conditions de délivrance de ces brevets soient différentes, ne serait-ce qu'à l'échelle européenne. Ainsi, en ce qui concerne l'accessibilité des personnes handicapées audit brevet, la France a mis en place un système dérogatoire régi par le Conseil médical de l'aéronautique civile.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer si vous envisagez d'adapter notre réglementation qui semble manifestement discriminatoire pour les personnes handicapées?

03.01 Sophie Pécriaux (PS): Krachtens de internationale regelgeving mag al wie houder is van een brevet van vliegtuigpiloot in alle landen een vliegtuig in privé-verband besturen. De voorwaarden voor de afgifte van die brevetten zijn echter verschillend. Frankrijk heeft een afwijkende regeling ingevoerd met betrekking tot de toegang tot dat brevet voor personen met een handicap. Overweegt u onze regelgeving die discriminerend ten aanzien van personen met een handicap lijkt, aan te passen?

03.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chère collègue, la réglementation internationale basée sur la Convention de Chicago et son annexe I ne permet une activité aéronautique internationale au détenteur d'une licence de pilote privé d'avion ou d'hélicoptère que s'il répond aux conditions internationales d'obtention de cette licence, y compris les conditions d'aptitude médicale. Les candidats qui ne répondent pas aux conditions médicales sont éventuellement déclarés inaptes en appel et, de ce fait, ne peuvent obtenir une licence à privilèges internationaux.

Des licences délivrées dans certains pays, nonobstant cet empêchement, à des personnes handicapées sont forcément restreintes et n'octroient que des privilèges limités au seul espace aérien du pays de délivrance.

La Belgique n'envisage pas de mettre en place un système dérogatoire pour ces licences internationales de pilote d'avion ou d'hélicoptère. Je suppose que, dans ce cas précis, la Belgique, c'est moi!

03.03 Sophie Pécriaux (PS): Oui!

03.04 Renaat Landuyt, ministre: Il s'ensuit qu'au fil de la lecture de ma réponse, je dis que la Belgique hésite peut-être après votre question!

Néanmoins, étant donné que notre réglementation concernant les aéronefs ultra légers motorisés n'est pas basée sur des normes internationales, la Belgique ouvre à certaines personnes handicapées

03.02 Minister Renaat Landuyt: Krachtens de internationale regelgeving is een internationale luchtvaartactiviteit enkel toegelaten als aan verscheidene internationale voorwaarden voor het verkrijgen van de vergunning is voldaan. De vergunningen die niet aan die voorwaarden voldoen, zijn uiteraard enkel geldig in het luchtruim van het land van afgifte. België is niet van plan een afwijkende regeling in te voeren.

03.04 Minister Renaat Landuyt: Onze regelgeving betreffende de ultralichte motorluchtvaartuigen stoelt dan weer niet op internationale normen. Sommige gehandicapten krijgen dan ook de mogelijkheid ULM-DPM-toestellen

la possibilité de piloter des ULM-DPM suivant une procédure particulière. Ces personnes obtiennent, sous certaines conditions, une autorisation restreinte de vol dont les privilèges peuvent être exercés en Belgique, comme c'est le cas pour toutes les autorisations de vol, mais plus particulièrement à bord de certains aéronefs ULM-DPM adaptés à leur handicap. En pratique, il n'existe quasiment plus de problème, pour autant que l'on ouvre cette possibilité.

te besturen op grond van een bijzondere procedure.

03.05 Sophie Pécriaux (PS): Monsieur le ministre, d'après les informations en ma possession, il s'avère justement que des problèmes se posent encore dans la pratique. Je pars d'un cas concret. Une personne à mobilité réduite suit des cours d'aéronautisme en France avec beaucoup de facilités; dans ce pays, le brevet médical y est beaucoup moins coûteux que le brevet qu'on doit passer au niveau des centres médicaux belges. Cette personne me disait qu'à partir du moment où elle pouvait obtenir tous ses documents en France, elle pouvait survoler le territoire belge sans problème, alors qu'en Belgique, elle ne pouvait pas prétendre notamment à l'écolage lié à son handicap ou en tout cas à l'écolage au même prix que celui pratiqué pour une personne non handicapée. C'était surtout ce point que ma question visait à soulever.

03.05 Sophie Pécriaux (PS): In de praktijk rijzen er nog problemen. Zij hebben met name betrekking op de kosten van de opleiding en van de medische onderzoeken.

Il semblerait en effet qu'il existe une discrimination entre les personnes à mobilité réduite et les autres.

03.06 Renaat Landuyt, ministre: Si j'ai bien compris, il pourrait s'agir d'un problème d'application des règles médicales, plus sévères en Belgique qu'en France.

03.06 Minister Renaat Landuyt: Als ik het goed begrepen heb, kan het gaan om een probleem met betrekking tot de toepassing van de medische regels.

03.07 Sophie Pécriaux (PS): Plus sévères et plus coûteuses, monsieur le ministre.

03.08 Renaat Landuyt, ministre: Je vais examiner la question.

03.08 Minister Renaat Landuyt: Ik zal een en ander nagaan.

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

04 Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "la validité des permis de conduire belges" (n° 10881)

04 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de geldigheid van de Belgische rijbewijzen" (nr. 10881)

04.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, en mars dernier, la presse révélait le problème de la validité des permis de conduire belges "motos" et ce, principalement en France.

04.01 Valérie De Bue (MR): De pers heeft onlangs gewezen op een probleem in verband met de geldigheid van de Belgische rijbewijzen voor motorrijders, en dan vooral in Frankrijk. In een reactie hierop heeft u die kwestie bij uw Franse ambtsgenoot aangekaart en de betrokken landgenoten aangeraden in hun gemeente een nieuw rijbewijs aan te vragen. Welke oplossing stelt u in het vooruitzicht? Heeft de

Il apparaît que la France verbalise depuis quelques temps les motards belges qui ne disposent pas d'un permis de conduire européen A. Ces personnes sont susceptibles de payer sur-le-champ 275 euros. Or, d'après l'article 78 de l'arrêté royal du 23 mars 1998, les permis B "autos" délivrés jusqu'en 1989 sont également valables pour la conduite des motos. La France semble méconnaître cette disposition.

A l'époque vous avez réagi à ce problème en interpellant votre homologue français et conseillé aux Belges concernés d'échanger leur permis de conduire dans leur commune.

Europese Unie ter zake een standpunt ingenomen?

Dès lors, mes questions sont les suivantes.

Avez-vous eu de nouvelles informations à ce sujet? Comment ce problème peut-il être résolu? L'Union européenne a-t-elle pris position en la matière?

04.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chère collègue, le problème est assez simple: certaines zones françaises ne connaissent vraisemblablement pas les règles internationales existantes. J'ai donc attiré l'attention de mes collègues français sur ce problème.

La solution est simple: dès qu'ils prennent connaissance des règles, le problème est résolu. Mais pour éviter aux motards de devoir prouver qu'ils ont raison, je leur conseille de demander un nouveau permis de conduire pour le prix de 11 euros. Ils pourront ainsi prouver qu'ils ont le droit de rouler.

04.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie mais, apparemment, la situation n'a pas évolué. Pourrait-on envisager que ces personnes bénéficient du remboursement des amendes payées à tort?

Par ailleurs, il n'est pas normal de devoir échanger un permis au prix de 11 euros alors que la législation est claire et devrait pouvoir être appliquée.

Vous devriez être très vigilant au respect des dispositions par nos amis français.

04.04 Renaat Landuyt, ministre: Chaque individu qui proteste contre cette situation gagne devant les tribunaux français car les juges appliquent le droit tel qu'il existe. Mais sur la route, c'est plus compliqué.

On a demandé aux collègues français de mieux informer leurs troupes – si je puis m'exprimer ainsi – en leur disant qu'on avait du mal à s'imaginer qu'un Français ne connaît pas le droit!

Actuellement, si l'on considère les 25 pays européens, on constate qu'il y a 110 permis de conduire différents. Cependant, un accord est intervenu afin de mettre sur pied un permis européen unique. Ce dernier devrait être d'application en 2013. Il est actuellement en préparation en vue de son exécution.

04.05 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse.

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

04.02 Minister Renaat Landuyt: De huidige internationale regelgeving is waarschijnlijk nog niet tot bepaalde Franse zones doorgedrongen. We hebben derhalve onze Franse collega's op dat probleem gewezen. Om te voorkomen dat de motorrijders hun gelijk moeten bewijzen, raad ik hun aan een nieuw rijbewijs voor de prijs van 11 euro aan te vragen.

04.03 Valérie De Bue (PS): Is het niet mogelijk om de ten onrechte betaalde boeten aan de benadeelden terug te storten? Het is trouwens toch niet normaal dat men een geldig rijbewijs moet omwisselen en daarvoor ook nog eens 11 euro moet betalen.

04.04 Minister Renaat Landuyt: Iedereen die tegen die gang van zaken protesteert, wordt voor de Franse rechtbanken in 't gelijk gesteld. Maar onderweg is dat moeilijker. We hebben de Franse overheid gevraagd hun politiediensten beter voor te lichten.

Er zijn momenteel honderdtien verschillende rijbewijzen in de Europese Unie. Er is afgesproken om in 2013 een eenvormig Europees rijbewijs in te voeren.

De **voorzitter**: Wij komen nu aan de samengevoegde vragen van de heren Massin, De Padt en Van den Bergh. Ik stel vast dat enkel de heer Van den Bergh aanwezig is.

05 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "kinderzitjes" (nr. 11412)

05 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les sièges pour enfants" (n° 11412)

05.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb vandaag veel vragen op de agenda staan. De oorzaak is natuurlijk dat het van 20 maart geleden is dat wij hier nog eens vragen hebben kunnen stellen en hebben kunnen interpellieren. Ik betreur dat toch een beetje. Dat is bijna twee maanden. Alsof het zomerreces is geweest moeten wij hier vragen komen stellen die reeds twee maanden oud zijn.

Ik kom terzake met mijn vraag over de kinderzitjes.

05.02 Minister Renaat Landuyt: Het is achterhaald.

05.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is eigenlijk achterhaald, maar het geeft toch aanleiding tot het stellen van vragen over de stand van zaken.

Vorige week kreeg ik in mijn brievenbus een mailing van de Socialistische Mutualiteit van Antwerpen. In deze mailing riep zij op om zich in orde te stellen met de nieuwe reglementering rond de kinderzitjes. Vanaf 1 mei zouden immers alle auto's die kinderen vervoeren kleiner dan 1,35 meter moeten uitgerust worden met kinderzitjes. De boodschap was dat men een grote korting kon genieten op een aantal voorgestelde modellen als men lid werd van de Socialistische Mutualiteit. Er waren verschillende modellen in aanbidding. Ik vond het in elk geval frappant dat dit in mijn brievenbus viel enkele dagen nadat u had aangekondigd dat u de regelgeving in België zou uitstellen van begin mei – er was steeds 6 mei vooropgesteld – tot 1 september.

Nochtans moest tegen 9 mei de Europese richtlijn terzake worden omgezet in Belgische wetgeving, met als gevolg dat vanaf begin mei alle ouders over dergelijke kinderzitjes moesten beschikken.

Ik heb u hierover eerder reeds een vraag gesteld inzake de precieze modaliteiten van de regelgeving. U hebt daarop reeds geantwoord. Ik heb er toen ook op gewezen dat er een uitgebreide informatiecampaagne zou nodig zijn. Ik geloof dat ik die vraag in februari heb gesteld. U hebt toen ook erkend dat er een campagne nodig zou zijn. Die campagne is ondertussen nog steeds niet gevoerd. Ondertussen werd de nieuwe reglementering uitgesteld, hetgeen dan wel terecht is omdat die campagne er nog niet is geweest en een goede informatieronde toch wel noodzakelijk is en blijft.

Mijnheer de minister, daarom heb ik volgende vragen, enigszins omgevormd.

Lopen wij nu niet weer opnieuw achter met de omzetting van de Europese regelgeving in onze wet? Met andere woorden, zijn wij niet te laat als wij vanaf 1 september beginnen met deze nieuwe regelgeving?

Wat als ouders in het buitenland geconfronteerd worden met de aangepaste regelgeving? Het is nogal verwarrend voor ouders die

05.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Il y a près de deux mois que nous n'avons plus eu la possibilité d'interroger le ministre de la Mobilité au sein de cette commission. Cette question sur les sièges pour enfants n'est donc plus vraiment d'actualité.

05.03 Jef Van den Bergh (CD&V): La semaine dernière, j'ai toutefois reçu dans ma boîte aux lettres une brochure des Mutualités socialistes d'Anvers, préconisant l'affiliation pour pouvoir bénéficier ensuite d'une réduction sur les sièges pour enfants, qui deviendraient obligatoires à partir du 1^{er} mai 2006. Quelques jours auparavant, le ministre avait annoncé le report de l'entrée en vigueur de la mesure au 1^{er} septembre 2006.

Je croyais que la directive européenne relative aux sièges pour enfants devait être transposée dans la réglementation belge pour le 9 mai 2006. Le ministre a estimé en février qu'une campagne de sensibilisation à la nouvelle réglementation était nécessaire. Cette campagne n'a pas encore été lancée.

S'agit-il d'un nouveau retard dans la transposition d'une directive européenne en droit belge? La directive en question a déjà été transposée dans les autres États membres européens. À quoi les parents doivent-ils s'en tenir lorsqu'ils voyagent à l'étranger avec leurs enfants?

Une campagne d'information est-elle prévue?

deze zomer op reis zullen gaan. In ons land is de regelgeving nog niet omgevormd, in andere landen is ze dat mogelijk wel.

Welke plannen hebt u met betrekking tot de informatiecampagne? Ik hoop dat dit deze keer wel grondig en tijdig wordt aangepakt.

05.04 Minister **Renaat Landuyt**: Ik zie dat mijn antwoord ook achterhaald is. Dat komt ervan.

05.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Het dateert nog van maart?

05.06 Minister **Renaat Landuyt**: Ja. Ik weet niet of u het antwoord van maart wil hebben of dat van mei. Uw vraag is immers ook van maart, maar goed.

Hier staat dat de laatste fase is aangevat, maar eigenlijk is het omgezet. Er is echter één formeel probleempje. Een eerste reden van uitstel is een inhoudelijke en formele reden van uitstel van inwerkingtreding. De omzetting is dus volledig geregeld, alleen is er nog een formeel antwoord nodig van de Europese Commissie voor een afwijking die we hebben toegestaan. We zijn maximaal gegaan voor de afwijking om sociale redenen. We willen de mensen immers niet op onnodige kosten jagen en gaan ervan uit dat de mensen zelf de nodige verantwoordelijkheid nemen, maar soms op een minder dure wijze dan bepaalde regels voorschrijven.

In ieder geval is de omzetting gebeurd. De communicatiekanalen waren klaar: via de media, via alle mogelijke websites, via de gespecialiseerde programma's op de verschillende tv-zenders en via alle brochures voor de scholen. Alles wordt nu voorbereid voor de combinatie met het begin van het schooljaar.

De grootste invloed en impact zou echter wel eens van het verenigingsleven kunnen komen. We willen vermijden dat de vele voetbalclubjes, die al dan niet op verplaatsing gaan met de verschillende wagens van verschillende vrijwilligers, in onnodige problemen geraken. Wij zijn ervan overtuigd dat ze dat zo veilig mogelijk doen, maar volgens de nieuwe regels moet er op een of ander vlak nu en dan een gordel meer aanwezig zijn in een auto.

Om al die verwarrende toestanden en protesten tegen eventuele boetes – je hebt immers nooit alle politiemensen op alle terreinen in de hand – te vermijden, hebben we beslist om de volledige wettelijke omzetting te doen, maar naar 1 september toe te werken om op alle punten duidelijkheid te scheppen. Daarbij raden we sterk aan om nu reeds de nodige aankopen te doen en zich, waar men kan, in regel te stellen. Op veiligheid staat immers geen termijn.

05.07 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord dat we ook al grotendeels uit de media konden vernemen.

Ik vind het wel positief dat er nu effectief een goede campagne komt. Dat er naar 1 september toe wordt gewerkt, kan ik ook begrijpen gezien het gebrek aan informatie dat er totnogtoe was. Ik begrijp ook dat er rekening wordt gehouden met de vele vrijwilligers bij bijvoorbeeld sportverenigingen die kinderen van het ene voetbalveld naar het andere moeten vervoeren.

05.06 **Renaat Landuyt**, ministre: L'entrée en vigueur de la loi relative aux sièges pour enfants a été reportée en raison d'un problème de procédure. La transposition en droit belge est réglée mais nous attendons la réponse de la Commission européenne à propos d'une dérogation que nous avons demandée pour raisons sociales, parce que nous ne voulons pas imposer de dépenses inutiles aux citoyens.

Les informations nécessaires seront diffusées d'ici au début de l'année scolaire prochaine par le biais des médias, de sites internet et de brochures. La loi aura aussi de lourdes répercussions dans le monde associatif et nous voulons éviter que des clubs locaux rencontrent des difficultés. C'est pourquoi nous leur fournirons préalablement les informations nécessaires. La loi entrera en vigueur le 1^{er} septembre 2006.

05.07 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Je comprends que la loi ne prendra effet qu'au 1^{er} septembre puisque peu d'informations ont été diffusées jusqu'ici. La directive européenne est connue depuis plusieurs années déjà et sa transposition s'est donc exagérément fait attendre.

Dat is allemaal positief, maar aan de andere kant: de Europese richtlijn is toch al jarenlang bekend? Ik vind het een beetje jammer dat u te lang hebt gewacht met het uitwerken van de regelgeving en het uitwerken van een goede campagne. Daardoor verliezen we nu alweer pluimen op Europees niveau, want we zijn alweer later met het omzetten van deze Europese richtlijn.

05.08 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, er is een algemeen probleem inzake het omzetten van een Europese richtlijn en onze institutionele manier van werken. De grondige uitvoering van de betrokkenheidsprocedures heen en weer neemt soms vele maanden in beslag. We kijken ernaar uit om de procedure inzake de omzetting van Europese richtlijnen op een andere wijze te doen dan vandaag, met respect uiteraard voor onze instellingen. Tevens wensen we hierdoor op een normaal Europees tempo te geraken.

Op het vlak van mobiliteit vooral zijn er enorm veel richtlijnen, omdat er op Europees vlak een meerderheidsregel is. Anderzijds is mobiliteit in ons institutioneel kader een problematiek met enorm veel overleg met de Gewesten. Juist op dit terrein is het dus dubbel voelbaar: we moeten komen tot een andere soort wetgevingsprocedure als het gaat over de omzetting van Europese richtlijnen.

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

06 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de zebra-klok in Hasselt" (nr. 10982)

06 Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "l'horloge digitale installée aux passages pour piétons à Hasselt" (n° 10982)

06.01 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op 20 maart werd in de media uitgebreid bericht over de zebra-klok in Hasselt.

Dit is een digitale klok die het aantal seconden aangeeft dat een voetganger nog moet wachten vooraleer hij of zij kan oversteken. Ik was een tijdje geleden in China waar dit gebruik zeer gebruikelijk is. Op elk kruispunt vindt men een zebra-klok.

Verscheidene verkeersexperts bevestigen dat dit rustgevend werkt in het verkeer. Mensen weten immers hoelang ze nog moeten wachten en beginnen niet over te steken wanneer ze zien dat het nog maar twee of drie seconden wachten is.

De klok in Hasselt werd ontworpen door leerlingen van het Hasseltse KTA 1 BSO algemene richting elektriciteit, de firma AEW en de stad Hasselt. Dit was voor veel leerlingen een heel leerrijk project.

Ik heb daarom een aantal vragen. Kent u het Hasselt project en volgt u het op? Staat u erachter? Zult u, indien de resultaten positief zijn, overwegen dit uit te breiden naar andere steden en gemeenten? Hebt u weet van eventuele andere experimenten met een digitale klok langs de Belgische wegen?

06.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik ben via de pers op de hoogte van het project. Ook de gouverneur van

05.08 **Renaat Landuyt**, ministre: Le travail de transposition des directives européennes est très complexe mais une procédure tendant à l'accélérer est en préparation. Les directives sont assez nombreuses dans le domaine de la mobilité car la règle de la majorité prévaut à l'échelon européen. Souvent aussi, la transposition des directives requiert une concertation avec les Régions.

06.01 Hilde Vautmans (VLD): La presse du 20 mars 2006 a évoqué l'horloge digitale qui équipe les passages pour piétons à Hasselt et qui indique aux piétons le délai d'attente avant le passage au vert. Les experts en matière de circulation routière affirment que les piétons sont de ce fait moins vite enclins à traverser au rouge. Le prototype a été développé conjointement par des élèves du *Koninklijk Technisch Atheneum*, la société AEW et la ville de Hasselt.

Le ministre a-t-il connaissance de ce projet et le soutient-il? Ce projet sera-t-il mis en œuvre dans d'autres villes si la phase de test se révèle concluante? D'autres expériences similaires sont-elles menées en Belgique?

06.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Le gouverneur du Limbourg m'a

Limburg heeft mij daarover aangesproken.

U vraagt of ik achter het project sta. Ik sta in ieder geval achter de gouverneur van Limburg die mij heeft overtuigd van het rustgevend en nuttig effect van de zebraklok.

Wat uw derde vraag betreft, het is evenwel te vroeg om een evaluatie te maken. Er wordt naar uitgekeken. Als dit nuttig zou blijken, beperkt mijn bevoegdheid zich echter tot het stimuleren van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid om dit aan de wegbeheerders aan te raden. Ik kan sensibiliserend werken ten opzichte van de wegbeheerders, maar ik ben geen wegbeheerder.

Wat uw vierde vraag betreft, Hasselt is op veel vlakken origineel en dus ook in deze.

06.03 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw zeer beknopt maar toch positief antwoord.

Wanneer verwacht u een evaluatie? Hoelang moet het project daarvoor lopen? Wie zal die evaluatie uitvoeren? Hebt u die aangevraagd of wacht u op het oordeel van de stad Hasselt en eventueel van uw grote goeroe, de Limburgse gouverneur?

06.04 Minister Renaat Landuyt: Ik vraag het BIVV te bekijken of zij die informatie naar de wegbeheerders wil doorspelen of niet. Veel formaliteiten zijn daaraan dus niet verbonden. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid moet daaromtrent informatie vergaren opdat het zou kunnen beslissen of het anderen aanraadt dit over te nemen of niet.

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

07 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de intrekking van het rijbewijs van buitenlandse bestuurders" (nr. 11074)

07 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le retrait du permis de conduire de conducteurs étrangers" (n° 11074)

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wie de autosnelweg gebruikt en in de buurt van de landsgrens komt, geraakt dikwijls onder de indruk van een groot aantal buitenlandse bestuurders die snelheden ontwikkelen die tot ver boven de grens van de intrekking van het rijbewijs gaan, zeker op de autosnelwegen richting Nederland, waar ik goed vertrouwd ben. Tijdens de weekends kan men dit geregeld vaststellen. Het lijkt wel alsof de gedisciplineerde Nederlanders - in eigen land tenminste - zich onaantastbaar wanen als ze de grens oversteken en onze wegen betreden.

Misschien hebben zij ook wel een beetje gelijk over die onaantastbaarheid. Er rijst immers een ernstig probleem met betrekking tot de intrekking van het rijbewijs voor buitenlandse bestuurders. Waarom? Dit is alleen geldig binnen de landsgrenzen. Dit betekent dat buitenlandse bestuurders, als zij aan de grens komen, hun eigen rijbewijs kunnen terugkrijgen. Dit schept problemen met de handhaving ten opzichte van deze chauffeurs.

informé du projet. Il est convaincu de l'effet apaisant de cette horloge. J'attends à présent l'évaluation du projet. Si cette initiative se révèle utile, l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) pourrait encourager les gestionnaires de la voirie à utiliser cette horloge. Une fois de plus, Hasselt a lancé une idée originale.

06.03 Hilde Vautmans (VLD): Quand le ministre pense-t-il que cette évaluation aura lieu et quelle instance en sera chargée?

06.04 Renaat Landuyt, ministre: L'IBSR doit examiner le projet et éventuellement en assurer la diffusion.

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Les automobilistes néerlandais roulent souvent beaucoup trop vite sur les autoroutes belges dès qu'ils approchent de la frontière avec les Pays-Bas. Et il ne suffit pas de leur retirer leur permis de conduire puisque celui-ci leur est restitué à la frontière.

Comment se déroule en pratique la procédure quand une infraction est constatée en pareil cas? Combien de conducteurs étrangers se sont vu retirer annuellement leur permis de conduire depuis 2002? Est-il envisagé, à l'échelon européen, de

Mijnheer de minister, ik heb hierover de volgende vragen.

Ten eerste, hoe verloopt de procedure in de praktijk? Wat gebeurt er als een buitenlander zijn rijbewijs bijvoorbeeld in Antwerpen moet afgeven en op een of andere manier tot aan de grens geraakt? Krijgt hij zijn rijbewijs terug?

Ten tweede, hoeveel keer, jaar per jaar, werd sinds 2002 het rijbewijs van een buitenlands bestuurder door de federale politie ingetrokken en aan de landsgrens terugbezorgd? Kunt u aparte cijfers geven voor chauffeurs uit onze verschillende buurlanden?

Ten derde, zijn er ook op Europees vlak gesprekken aan de gang om de intrekking van het rijbewijs ook geldigheid te geven buiten het land waar de intrekking gebeurde? Als er hier een rijbewijs wordt ingetrokken zou het logisch zijn dat deze intrekking voor de hele Europese zone geldt. Dit kan een mogelijk gevolg zijn van het Europese rijbewijs dat er aan komt.

Ten vierde, zo neen, is het dan niet dringend tijd dat dit op de Europese agenda wordt geplaatst? Komen er bilaterale overeenkomsten met de ons omringende landen om de intrekking van het rijbewijs van eigen burgers in een buurland wederzijds te erkennen?

07.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, collega's, wat de eerste vraag betreft, moeten buitenlanders in principe op dezelfde manier vervolgd worden als Belgen. Bij ernstige verkeersovertredingen zoals rijden onder invloed, te hoge snelheid of een zware fout bij een verkeersongeval, zal de optredende politie niet alleen een onmiddellijk inning voorstellen maar ook contact opnemen met het parket met het oog op een beslissing tot onmiddellijke intrekking van het rijbewijs. Het kan dus principieel, in casu overeenkomstig de artikelen 55, 55bis en 56 van de wegverkeerswet en ook in toepassing van een gemeenschappelijke rondzendbrief nr. 9/2006 van 30 maart 2006 van de minister van Justitie en het College van procureurs-generaal in verband met de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs.

Wat onze inspanningen inzake verkeersveiligheid betreft, herhaal ik dat er een goede relatie is met de minister van Justitie, die samen met de procureurs-generaal de handhaving zo goed mogelijk probeert af te stemmen op de politieke prioriteiten inzake verkeersveiligheid.

Wat is de procedure? De procedure is strikt genomen dezelfde als bij Belgen.

Het is juist dezelfde procedure: er is geen voorrangsbepaling of voorkeurbepaling voor wie een woonplaats buiten het land heeft.

Dan is er het cijfermateriaal. Volgens cijfermateriaal van het Centrum voor Informatieverwerking van de FOD Justitie, dat werd verzameld bij de politieparketten, werd het rijbewijs van buitenlandse bestuurders in 2002 153 keer ingetrokken, in 2003 157 keer, in 2004 108 keer en in 2005 101 keer. Volgens de verzamelde gegevens van het lopende jaar werd het rijbewijs van een buitenlandse bestuurder in 2006 tot op heden 31 keer ingetrokken. Dat is tot op de datum van de indiening van de vraag, namelijk maart 2006 of het eerste kwartaal. Pas dus op

faire en sorte que le retrait du permis de conduire soit valable également au-delà des frontières nationales? Dans la négative, ne conviendrait-il pas d'inscrire cette question à l'ordre du jour des sommets européens? Ou faudrait-il conclure des accords bilatéraux avec les pays voisins du nôtre?

07.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Les étrangers sont traités de la même façon que les Belges. Quand la police constate une infraction grave, elle propose au contrevenant une perception immédiate et demande au parquet si le retrait du permis de conduire s'impose. Le retrait du permis de conduire a été traité dans la circulaire de la ministre de la Justice du 30 mars 2006. Les étrangers ne bénéficient pas d'un traitement préférentiel.

Les parquets de police ont fait savoir qu'en 2002, 153 conducteurs étrangers se sont vu retirer leur permis de conduire. En 2003, ils étaient au nombre de 157, en 2004 de 108, en 2005 de 101 et en 2006 de 31, ce dernier chiffre couvrant la période jusqu'en mars.

Le commissaire européen aux Transports veut mieux coordonner le dispositif destiné à assurer le respect des règles de la circulation et il rédigera dans ce sens une directive tendant à mieux harmoniser les mesures adoptées. Il faudra pour cela une

met oude vragen.

Wat betreft de derde vraag over de situatie op Europees vlak, zijn wij uiteraard strafrechtelijk bevoegd voor ons eigen grondgebied. Er zijn echter steeds meer afspraken op Europees niveau om de uitvoering in het algemeen van strafrechtelijke uitspraken op elkaar af te stemmen.

concertation entre les ministres de la Justice des différents États membres. La concordance des dispositifs a été portée à l'ordre du jour à la demande du ministre belge des Transports.

Wat betreft het verkeer, werd door de Europese Commissaris voor Transport ervoor geopteerd om een initiatief te nemen en na te gaan op welke wijze de verkeershandhaving vanuit de problematiek voor de ministers van Transport beter kan worden gecoördineerd. Hij is aan het bekijken of hij een voorstel van richtlijn kan opstellen om maatregelen meer op elkaar af te stemmen.

Persoonlijk denk ik dat hij het beste ook met de Europese Commissaris bevoegd voor Justitie afspreekt. De problematiek raakt immers vooral aan de competenties van de verschillende ministers van Justitie.

Ik zeg dat omdat uit alle evaluaties die de ministers van Transport maken, blijkt dat er, vooral door België, wordt aangedrongen op overeenstemming inzake rechtshandhaving. De vraag wordt momenteel door de Europese Commissie beantwoord door binnen ons bevoegdheidsterrein te bekijken op welke vlakken wij positief zouden kunnen samenwerken. Met andere woorden, ook dat staat op de Europese agenda.

07.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord.

Ik ben blij dat de problematiek effectief op de Europese agenda staat. Het gaat niet alleen over de intrekking van het rijbewijs, maar over veel meer dan dat. Het gaat ook over het betalen van boetes.

07.04 Minister Renaat Landuyt: Het item werd door de Belgische minister van Transport op de Europese agenda geplaatst. Wij zijn nu toch positief bezig.

07.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Het gaat bijvoorbeeld ook over boetes die in het buitenland worden opgelopen of die buitenlanders in België oplopen en waarvan de inning niet zo vlot verloopt. De boetes blijven dikwijls liggen. Er is dus werk aan de winkel.

07.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Actuellement, la loi prévoit que les étrangers récupèrent leur permis à la frontière. Ne convient-il pas de l'adapter?

Anderzijds staat nog altijd in de wet dat de buitenlander aan de grens zijn rijbewijs terugkrijgt. Op dat vlak zou de eigen wetgeving dus moeten worden afgestemd op de Europese evolutie.

07.06 Minister Renaat Landuyt: Er staat niet in de wet wanneer het wordt teruggegeven.

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

08 Vraag van de heer Walter Muls aan de minister van Mobiliteit over "de voorraad nummerplaatcombinaties" (nr. 11095)

08 Question de M. Walter Muls au ministre de la Mobilité sur "les combinaisons disponibles pour les plaques d'immatriculation" (n° 11095)

08.01 Walter Muls (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, u zult het ook wel gemerkt hebben wanneer u rondrijdt op straat: de DIV levert op dit ogenblik nummerplaten af met de beginletter V en is daar al heel ver mee opgeschoten. Aan het huidige ritme betekent dit dat er binnen enkele maanden geen vrije nummerplaatcombinaties meer zullen zijn, temeer daar de nummerplaten die beginnen met bijvoorbeeld Z al voorbehouden zijn voor handelaarsplaten of voor proefritten; de M-platen voor motoren, en de Q, als ik mij niet vergis, voor aanhangwagens. Dus, u hebt niet veel keuze voor de aanvragen die nog zullen komen.

Op Europees vlak is er een trend om ofwel nummerplaten af te leveren met zwarte letters op een witte achtergrond of zwarte letters op een gele achtergrond. Als ik mij niet vergis, doet Frankrijk zelfs een mengeling van de twee. Ik had graag van u het volgende vernomen.

Ten eerste, welke maatregelen worden er genomen om de bijna uitgeputte voorraad aan nummerplaatcombinaties aan te vullen?

Ten tweede, wordt het aantal letters en/of cijfers uitgebreid? Zal er een andere volgorde worden gehanteerd of zullen andere kleurencombinaties worden gebruikt dan die welke nu in België worden gebruikt?

08.02 Minister Renaat Landuyt: Waarde collega's, in het huidige ritme zijn er nog mogelijkheden voor twintig maanden.

Wat uw tweede vraag betreft, we zijn nu aan het kijken wat er best gebeurt. We kunnen het afstemmen op de Europese nummerplaat zoals we dat al doen voor aanhangwagens. Er is ook in België nog een beetje variatie. Dat is echter een duurdere methode. Ik vind het zelf wat raar dat dit zoveel duurder is omdat de markt voor het materiaal groter zou moeten zijn. Er is meer materiaal nodig om een Europese nummerplaat te maken dan een Belgische.

Er is echter nog een oplossing: men kan beginnen met de cijfers en eindigen met de letters. Dan kunnen er nog eens zoveel nummerplaten worden gemaakt. Eigenlijk is er dus niet echt een groot probleem. Het volstaat om te beginnen met de cijfers, eerst drie cijfers en dan drie letters. Dan is het probleem voor zeer lang opgelost.

08.03 Walter Muls (sp.a-spirit): Ik dank de minister voor het klare antwoord. Als ik u begrip, blijft men bij rood en wit als men de tweede mogelijkheid zou kiezen. Ik dacht dat dit ook de kleur was voor proefnummerplaten in Duitsland. Gaat er dan geen verwarring komen?

08.04 Minister Renaat Landuyt: Het zou natuurlijk ideaal zijn als men dat zou kunnen afstemmen op de Europese nummerplaten. Europees is er echter nog geen volledige eenduidigheid. Er is een meerderheid

08.01 Walter Muls (sp.a-spirit): Les immatriculations délivrées par la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV) commencent déjà par la lettre V. Au rythme actuel, aucune plaque minéralogique ne sera dès lors plus disponible d'ici quelques mois, d'autant plus que les plaques qui commencent par la lettre Z sont réservées aux commerçants. À l'échelle européenne, la tendance est aux plaques de couleur blanche ou jaune avec des caractères noirs.

Quelles mesures sont-elles prises pour veiller à ce qu'une nouvelle série de plaques minéralogiques soit disponible? Le nombre de lettres et de chiffres est-il élargi ou envisage-t-on d'instaurer un autre ordre pour les caractères ou une autre combinaison de couleurs?

08.02 Renaat Landuyt, ministre: Il est exact qu'au rythme actuel, le stock de nouvelles plaques d'immatriculation disponibles sera épuisé d'ici à 20 mois. Deux solutions s'offrent à ce problème: soit nous adaptions complètement notre système à la pratique actuelle dans l'ensemble des pays de l'Union européenne, soit nous maintenons le même type de plaque d'immatriculation mais en inversant la série de lettres et de chiffres. La première solution est légèrement plus onéreuse alors que la seconde nous offre une solution pour de nombreuses années encore.

08.03 Walter Muls (sp.a-spirit): Si nous optons en faveur de la seconde solution, la combinaison traditionnelle de chiffres rouges sur fond blanc devrait donc être conservée, ce qui pourrait prêter à confusion avec les plaques d'immatriculation provisoires en Allemagne.

08.04 Renaat Landuyt, ministre: Idéalement, nous devrions évoluer dans le sens de la plaque

met een bepaald soort plaat en een en ander pleit er wel voor om daarmee eventueel verder te gaan. Aan de andere kant wil ik dat geleidelijk aan doen om de mensen niet op kosten te jagen. U kent mij, nietwaar?

d'immatriculation de type européen, mais il s'agit là assurément d'une solution plus onéreuse.

08.05 Walter Muls (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, er is dus nog geen keuze gemaakt inzake wat u gaat doen?

08.06 Minister Renaat Landuyt: Neen, maar als ik historisch de vader wil zijn van die nieuwe nummerplaat, dan kan ik best zelf nog beslissen voor die twintig maanden voorbij zijn.

08.06 Renaat Landuyt, ministre: Si je veux figurer dans les livres d'histoire comme le «père de la nouvelle plaque d'immatriculation belge», je devrai évidemment prendre une décision d'ici à un an.

08.07 Walter Muls (sp.a-spirit): Het was maar een suggestie.

08.08 Minister Renaat Landuyt: Is dat goede reclame?

08.09 Walter Muls (sp.a-spirit): Nog voor de gemeenteraadsverkiezingen.

08.10 Minister Renaat Landuyt: De mensen lastig vallen met een nieuwe nummerplaat? Ik durf er bijna aan te twifelen of het nuttig is.

08.11 Walter Muls (sp.a-spirit): Een fluorescerende voorplaat.

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

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Patrick De Groote aan de minister van Mobiliteit over "de invoering van een digitale tachograaf" (nr. 11185)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de politionele controles van de digitale tachograaf" (nr. 11608)

09 Questions jointes de

- M. Patrick De Groote au ministre de la Mobilité sur "l'introduction d'un tachygraphe digital" (n° 11185)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les contrôles du tachygraphe digital effectués par la police" (n° 11608)

09.01 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, na herhaald uitstel en een beetje verwarring, is het nu toch zeker dat alle nieuwe vrachtwagens en bussen vanaf 1 mei uitgerust moeten zijn met een digitale tachograaf. De verplichting staat in het publicatieblad van de Europese Unie, samen met de nieuwe regels over de rij- en de rusttijden. Die nieuwe regels zijn een pak eenvoudiger dan de vorige.

09.01 Patrick De Groote (N-VA): Tous les nouveaux camions et bus devront à l'avenir être équipés d'un tachygraphe digital.

Welke initiatieven zult u nemen om die verplichting zo spoedig mogelijk ook in ons land in te voeren? Is er daartoe in een stappenplan voorzien? Wat is uw visie daaromtrent?

Quand cette obligation européenne sera-t-elle imposée en Belgique? Une concertation est-elle menée à cette fin avec le secteur?

Is er nog overleg met de sector gepland?

Comment les nouvelles règles relatives aux temps de conduite et de repos seront-elles communiquées à l'ensemble des intéressés?

Zullen de nieuwe regels voor de rij- en rusttijden op heldere wijze bekendgemaakt worden aan de doelgroep? Hoe denkt u dat te

verwezenlijken?

Is er voor de controle op de naleving van de nieuwe regels een bijsturing van het huidige systeem – daarmee bedoel ik zowel qua middelen als qua personeel – vereist? Zo ja, hoe denkt u dat te verwezenlijken?

Comment le nouveau système sera-t-il contrôlé? Prévoit-on suffisamment de moyens et de personnel à cet effet?

Wat de bijsturing van middelen betreft, doel ik natuurlijk op de controleapparatuur. Kan de digitale tachograaf van vrachtwagens momenteel gecontroleerd worden?

Aangaande de bijsturing van het personeel, had ik graag vernomen wie de eigenlijke controles daarop uitvoert. Is er al dan niet in een opleiding voorzien?

09.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de problematiek van de digitale tachograaf is hier al eerder aan bod gekomen, meer bepaald omtrent de timing van invoering. In tegenstelling tot het onderwerp van daarnet, is de digitale tachograaf vroeger ingevoerd dan dat verplicht was volgens de Europese richtlijnen.

09.03 Minister Renaat Landuyt: (...) Wij zaten op een normaal ritme.

09.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Voor bepaalde vrachtwagens is de digitale tachograaf een halfjaar eerder ingevoerd dan in andere Europese landen. In een internationaal concurrentiële sector als de vrachtwagensector was dat voor de transportfederaties een knelpunt.

09.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Il me revient qu'actuellement, la police ne serait pas encore à même de contrôler le tachygraphe digital dans les camions et les bus, faute de disposer des appareils de contrôle adéquats?

Het is gelopen zoals het is, maar ondertussen moeten wij via de media vernemen dat de digitale tachograaf, die blijkbaar snel verplicht moest worden, door de politiediensten blijkbaar niet kan worden gelezen omdat zij niet over de vereiste apparatuur beschikt. Dat roept toch wel vragen op, vind ik. De transportsector wordt gedwongen om die toestellen enkele maanden vroeger dan hun concurrenten in de andere Europese landen te installeren. Eens ze geïnstalleerd zijn, blijken ze oncontroleerbaar te zijn.

Selon le ministre, nous sommes actuellement dans une phase transitoire mais chaque service de police disposera sous peu de ces appareils.

Mijnheer de minister, daarom heb ik de volgende vragen.

Gaat het om een te late bestelling van de apparatuur, of levert de firma de apparatuur met vertraging?

Pourquoi la fourniture de ces appareils de contrôle s'est-elle fait attendre si longtemps? Quand a-t-il été procédé à leur acquisition et quelle date a été convenue pour la livraison?

Op welke precieze datum is de overeenkomst van de aankoop geplaatst?

Wat is of was de precieze datum van levering bij de politiediensten?

Wanneer precies zal de controleapparatuur effectief geleverd worden of is dat ondertussen gebeurd?

Mijnheer de minister, ik kom tot mijn tweede vraag. U spreekt van de politiediensten. Bedoelt u daarmee de federale politie of alle politiediensten? Heeft, met andere woorden, ook de lokale politie een rol te spelen in de handhaving van de rij- en rusttijden? Zo ja, moet de lokale politie daarvoor zelf apparatuur aankopen of gebeurt dit in samenwerking met de federale politie? Als ze het echt zelf moeten

Quels services de police seront chargés de ces contrôles? La police fédérale seule ou aussi la police locale? Celle-ci devra-t-elle assumer la responsabilité de l'acquisition de ces appareils?

doen, kan dat dan gebeuren met middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds?

Ik rond af met een derde vraag. Niet alleen de apparatuur is belangrijk, ook het politiepersoneel moet worden opgeleid en moet daarmee kunnen omgaan. Hoeveel personen van de federale politie werden reeds opgeleid om de controleapparatuur te kunnen bedienen?

09.06 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, ik wil beginnen met een positieve noot. Ik apprecieer enorm de bezorgdheid van de vrachtwagensector over de controlemogelijkheden. Het getuigt van het feit dat men de regels wil naleven en dat men bezorgd is over het feit dat sommigen de regels niet zouden naleven door een gebrek aan controle. Het mag ook eens worden gezegd dat de vertegenwoordigers van het vrachtvervoer pleiten voor meer en betere controles. Dit gezegd zijnde is er geen probleem.

België was inderdaad een van de eerste landen voor de invoering van de digitale tachograaf. De controle is eigenlijk heel eenvoudig: het is de controle van een kasticket, en niet langer van een kaart. Het enige wat nu nog moet gebeuren is de afdruk van een situatie. De controle door een politieagent bestaat uit het aflezen van een kasticket.

In de toekomst zal een en ander nog vlotter gebeuren, als dit kan worden gedaan zonder de verspilling of het verbruik van een kasticket, maar via software. De nodige investeringen zijn mogelijk via het Verkeersveiligheidsfonds, omdat het controleren van rij- en rusttijden op een veel strengere wijze dan vroeger gebeurt. Men kan immers niet meer manipuleren. Sommigen kunnen dan ook moeilijk afscheid nemen van die tachograaf waarmee nog iets te doen viel. Dit wordt nu uitgesloten door de digitale tachograaf omdat het ticket wordt afgedrukt en de bewijzen op papier staan. Het is veel moeilijker om het aan te pakken. Dat is de toestand op het terrein. Het zal inderdaad zo zijn, net zoals met de identiteitskaarten, dat men met bepaalde lasers nog betere controles zal kunnen uitvoeren. Beweren dat vandaag de controle niet mogelijk is, is beweren dat men het kasticket niet kan lezen.

Op de bijkomende - derde en vierde - vragen van de heer De Groote inzake de wijziging van de rij- en rusttijden wens ik het volgende te antwoorden. De nieuwe regels van de rij- en rusttijden voorzien in de gewijzigde verordening treden slechts in werking op 1 mei 2007. Er rest dus nog voldoende tijd om alle belanghebbenden tijdig en accuraat in te lichten nopens de inhoud en de draagwijdte van de nieuwe regelgeving. Ik weet uit contacten met verschillende bevoegde organisaties dat ze zeer goed op de hoogte zijn van de regels omdat ze ze mee onderhandeld hebben. Hun rendementsberekening steunt hier uiteraard op. Dus ook de controle op de naleving wordt voorafgegaan door georganiseerde vorming van de verschillende politiediensten.

09.07 **Patrick De Groote** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor

Dans l'affirmative, pourra-t-elle employer à cette fin des ressources issues du Fonds pour la sécurité routière?

Qu'en est-il de la formation du personnel de police en vue du contrôle du tachygraphe digital

09.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Je suis heureux de constater que le secteur du transport se préoccupe sincèrement des modalités de contrôle. Cela prouve l'importance qu'il accorde à la sécurité routière.

La Belgique est l'un des premiers pays européens à imposer l'utilisation du tachygraphe digital. Le contrôle n'est guère compliqué. Le tachygraphe digital effectue une impression des données demandées, que la police peut alors vérifier. Dans une prochaine phase, le contrôle pourra être totalement digitalisé et plus aucune impression ne sera nécessaire.

Le nouveau système exclura toute forme de manipulation encore possible avec l'ancien tachygraphe. En outre, le contrôle pourra encore être renforcé à l'avenir, lorsque l'appareillage de lecture et de contrôle aura été perfectionné.

Les nouvelles règles en matière de temps de conduite et de repos n'entreront en vigueur que le 1^{er} mai 2007. Nous disposons donc encore de suffisamment de temps pour informer en détail l'ensemble des intéressés. Le secteur du fret est d'ailleurs déjà bien informé puisqu'il a participé aux négociations consacrées au nouveau système.

Une formation appropriée sera bien entendu organisée pour permettre aux services de police d'effectuer les contrôles de manière optimale.

09.07 **Patrick De Groote** (N-VA):

uw antwoord. Het is inderdaad een groot voordeel dat er, zoals u stelt, niet meer kan gemanipuleerd worden. Het is uiteraard ook een goede zaak, daar u stelt dat het enkel gaat over het aflezen van het kasticket, dat de controles eigenlijk niet meer zoveel tijd in beslag zullen nemen en de chauffeur geen hele hoop documenten meer moet invullen.

Er zijn ook nieuwe regels – u hebt het daarnet aangehaald – inzake rij- en rusttijden, die een pak eenvoudiger zijn dan de vorige als ik mij niet vergis. Die gaan in vanaf 1 mei 2007. U hebt dus inderdaad de tijd om nog eventueel te communiceren, als dat nodig is, maar daar u aanhaalt dat de sector mee aan de onderhandelingstafel zat, zal het waarschijnlijk niet meer nodig zijn te communiceren. U hebt alvast nog de tijd daarvoor. Bedankt voor uw antwoord.

09.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Dank u wel, mijnheer de minister, voor uw antwoord. Alleen heb ik niet echt een antwoord gekregen op mijn erg concrete en precieze vragen in verband met de bestelling van die apparatuur. Ik citeer uzelf in een krant: "De budgetten zijn er, de apparatuur is besteld en binnenkort heeft elke ploeg zo'n toestel".

Ik heb daar heel concreet over doorgevraagd, maar ik heb daar niet echt een antwoord op gekregen. Wat de intenties betreft, zowel die van u als die van de transportsector, daar heb ik geen twijfels bij, maar het komt erop aan ze ook effectief in de praktijk te brengen.

Ook over de opleiding van politiepersoneel en dergelijke hebt u niet echt gesproken. Dus ik vraag mij af of de goede intenties op het terrein wel gerealiseerd zullen worden.

09.09 Minister Renaat Landuyt: Wat dat betreft gaat mijn bevoegdheid en info zover als de verkeersveiligheidsovereenkomsten. Ik weet dat overal in de nodige financiële middelen is voorzien voor 2006, voor dit jaar. Het was een van de eerste aankopen die men ging doen. Meer info dan die geruststellende algemene verklaring kan ik u heden niet geven. Dat zou ik moeten gaan vragen bij mijn collega van Binnenlandse Zaken, die het wellicht aan de 196 zones afzonderlijk zal moeten vragen. Maar normaal is het een collectieve aankoop.

Ik zie inderdaad dat ik geen details voor u bij heb.

09.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik kan dat alleen maar noteren.

09.11 Minister Renaat Landuyt: Nu moet u toch ook iets positiefs zeggen.

09.12 Jef Van den Bergh (CD&V): Dat heb ik al gedaan.

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

10 Vraag van mevrouw Marleen Govaerts aan de minister van Mobiliteit over "het vliegveld van Brustem bij Sint-Truiden" (nr. 11213)

10 Question de Mme Marleen Govaerts au ministre de la Mobilité sur "l'aéroport de Brustem, près de Saint-Trond" (n° 11213)

10.01 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter,

Il est réjouissant que la fraude soit désormais impossible en ce qui concerne les temps de conduite et de repos et que les contrôles prendront moins de temps et requerront moins de formalités administratives pour la police et les transporteurs.

09.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Je n'ai pas obtenu de réponse à mes questions relatives à la date de commande et de livraison des appareils de contrôle et à la formation du personnel de police.

09.09 Renaat Landuyt, ministre: Les moyens nécessaires ont été prévus dans le budget de cette année. Je ne suis pas en mesure de fournir davantage de détails à M. Van den Bergh aujourd'hui. Le ministre de l'Intérieur en sait certainement davantage à ce sujet.

10.01 Marleen Govaerts (Vlaams

mijnheer de minister, de soap rond het vliegveld in Brustem bij Sint-Truiden is nog steeds niet afgelopen.

De burgemeester van Sint-Truiden heeft eindelijk zijn zin gekregen. Vanaf 1 mei worden de drie burgerconcessies eenzijdig opgezegd door Landsverdediging en overgedragen aan de stad Sint-Truiden. Daarmee is Sint-Truiden de eerste gemeente in België die zelf een vliegveld kan uitbaten. Daarmee komen ook de geplande luchtvaartactiviteiten voor de zoveelste keer op de helling te staan.

Reeds in november 2004 ondervroeg ik minister Flahaut en u over deze concessies. Vandaag sta ik hier terug omdat er geen werk gemaakt wordt van bijkomende tewerkstelling voor Truienaars op het vliegveld van Brustem. Door de concessie over te dragen aan het stadsbestuur moeten alle vergunningen opnieuw aangevraagd worden en riskeert de stad Sint-Truiden voor de tweede maal een belangrijke investeerder-werkgever te verliezen.

Ook het ministerie van Mobiliteit moet een vergunning afleveren. Het Bestuur der Luchtvaart moet de veiligheid op de vliegvelden controleren.

Mijnheer de minister, bent u op de hoogte van de overdracht van de concessie? Moet er inderdaad een nieuwe vergunning afgeleverd worden door het Bestuur der Luchtvaart?

Heeft de stad Sint-Truiden reeds een aanvraag ingediend? Zo ja, wanneer heeft ze dat gedaan en, bijkomend, voor welke activiteiten? Ik weet niet of u ook bevoegd bent voor niet-luchtvaartgebonden activiteiten die plaatsvinden op de startbaan. De burgemeester spreekt over autotests, tuninggebeurtenissen, rally's, paardenjumpings en motorsfietsdagen. Dat zijn volgens mij allemaal niet-economiegebonden activiteiten. Volgens mij is dit louter recreatief. De burgemeester spreekt zichzelf dus voortdurend tegen. Heeft de stad Sint-Truiden reeds een aanvraag bij u ingediend? Zo ja, wanneer heeft ze dat gedaan?

Hoe lang duurt het om dergelijke vergunning af te leveren?

10.02 Minister **Renaat Landuyt**: Collega's, misschien een eerste rechtzetting. Ik heb nog nooit geweten dat de burgemeester van Sint-Truiden zichzelf heeft tegengesproken.

10.03 **Marleen Govaerts** (Vlaams Belang): Wij maken dat dagelijks mee, mijnheer de minister. Echt waar. Dit gebeurt dagelijks.

10.04 Minister **Renaat Landuyt**: Het is de eerste keer dat ik dat hoor.

Wat uw eerste vraag betreft, is de concessie tussen de militaire overheid en de burgerlijke gebruikers een voorwaarde van de machtiging van het directoraat-generaal Luchtvaart van 27 augustus 2004 voor het uitbaten van het vliegveld Sint-Truiden-Brustem. De tijdelijke opschorting van de concessie door de militaire overheid heeft gemaakt dat de machtiging niet operabel was hoewel

Belang): Le département de la Défense a résilié unilatéralement, le 1^{er} mai, les trois contrats d'exploitation civile de l'aéroport de Brustem pour les transférer à la ville de Saint-Trond qui sera la première ville belge à exploiter elle-même un terrain d'aviation. Le bourgmestre a obtenu ce qu'il voulait mais les activités aéronautiques prévues seront une fois de plus menacées. Toutes les demandes de permis devront être réintroduites et la ville risque, pour la deuxième fois, de perdre un investisseur – et un employeur – important. Le département de la Mobilité devra également délivrer un permis, car l'administration de l'Aéronautique doit contrôler la sécurité.

Le ministre a-t-il connaissance du transfert de la concession? Pour quelles activités le département de la Mobilité doit-il délivrer un permis? S'agit-il également d'activités qui ne sont pas organisées dans le cadre de l'aéronautique?

Le bourgmestre parle notamment de *tuning* et de *jumpings*, qui, à mon estime, sont des activités purement récréatives. Le bourgmestre de Saint-Trond se contredit constamment. La ville a-t-elle déjà introduit une demande? Quand? Quel est le délai pour la délivrance d'un permis?

10.02 **Renaat Landuyt**, ministre: À ma connaissance, le bourgmestre de Saint-Trond ne s'est jamais contredit.

10.03 **Marleen Govaerts** (Vlaams Belang): Il se contredit tous les jours.

10.04 **Renaat Landuyt**, ministre: L'autorisation donnée par la direction générale de la Navigation aérienne en date du 27 août 2004 en vue de l'exploitation de l'aérodrome de Brustem est conditionnée à la concession octroyée par les autorités militaires

op 26 november 2004 door het DLV werd vastgesteld dat aan alle technische en administratieve vereisten was voldaan om het vliegveld op een veilige en verantwoorde manier uit te baten. Overigens werden er ook geen klachten of overtredingen genoteerd.

Ik werd niet op de hoogte gebracht door een officiële bron maar door de pers. Het Belang van Limburg meldde op 14 april 2006 dat eind april 2006 de kwestieuze opschorting zou vervallen. De concessie zelf zou dan nadien aan de stad Sint-Truiden overgedragen worden.

Het vliegveld beschikt over een baan van 1.199 meter bij 50 meter zonder instrumenten en met een draagvermogen van 9.000 kilogram. Daardoor is het niet aan de nieuwe internationale certificatie-eisen onderworpen en blijft de vergunning afgeleverd volgens omzendbrief. Er moet geen nieuwe machtiging afgeleverd worden, wel dient deze te worden aangepast aan de onderliggende administratieve evolutie. Voor zover ik weet heeft de stad Sint-Truiden nog geen officiële aanvraag ingediend.

Wat uw vierde vraag betreft, zal een en ander vlot kunnen verlopen. Alleen moet even de tijd genomen worden om een bijkomende controle door het directoraat-generaal Luchtvaart te laten uitvoeren. De laatste controle dateert immers al van 26 november 2004. Dit duurt dus eigenlijk slechts de tijd van die controle, wat zeer vlug kan gaan.

aux utilisateurs du civil. Cette concession ayant été suspendue temporairement par les autorités militaires, l'autorisation accordée ne pouvait être exécutée. Le 26 novembre 2004, il avait cependant été constaté que toutes les conditions étaient remplies pour exploiter cet aérodrome en toute sécurité et de façon responsable. Aucune plainte n'avait été déposée et aucune infraction n'avait été constatée.

J'ai été informé le 14 avril 2006, non par une source officielle mais par *Het Belang van Limburg*. On pouvait lire dans ce quotidien que la suspension concernée arriverait à échéance et que la concession serait cédée à la ville de Saint-Trond.

L'aérodrome dispose d'une piste de 1 199 sur 50 mètres, sans instruments et avec une portance de 9 000 kg. De ce fait, il n'est pas soumis aux nouvelles normes de certification internationales et la licence continue d'être délivrée conformément à la circulaire. Il ne faut pas délivrer de nouvelle autorisation mais il est nécessaire d'y apporter des aménagements administratifs. Pour autant que je sache, la ville de Saint-Trond n'a pas encore introduit de demande officielle en ce sens.

Une licence pourra être délivrée rapidement mais la direction générale de la Navigation aérienne devra procéder à un contrôle supplémentaire, ce qui pourra se faire rapidement.

10.05 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): U moet dus eerst een officiële aanvraag hebben van de stad?

10.05 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): La ville doit donc d'abord introduire une demande officielle.

10.06 Minister Renaat Landuyt: Ik geef nooit iets zonder dat men het gevraagd heeft.

10.07 Marleen Govaerts (Vlaams Belang): Dan kan het nog een paar maanden duren of een paar weken?

10.08 Minister Renaat Landuyt: Men spreekt in administratieve termen over "korte termijn".

(...): Onverwijld, dat kennen we.

10.09 Minister **Renaat Landuyt**: Neen, dat is een politieke term.

Het is ook een administratieve handeling. Uit mijn antwoord blijkt het volgende. Zodra het aangevraagd wordt, kan het tamelijk vlot worden afgeleverd. De verantwoordelijke dienst van mijn administratie zegt echter dat hij toch nog een feitelijke controle vooraf gaat uitvoeren. Het gaat dus om de tijd van de feitelijke controle.

10.09 **Renaat Landuyt**, ministre: Je ne donne jamais rien à quelqu'un qui n'a rien demandé. Dès que le contrôle sera terminé, la licence pourra être délivrée. Elle le sera donc à brève échéance.

10.10 **Marleen Govaerts** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor het antwoord.

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

11 **Vraag van de heer Mark Verhaegen aan de minister van Mobiliteit over "vergunningen voor uitzonderlijk vervoer" (nr. 11662)**

11 **Question de M. Mark Verhaegen au ministre de la Mobilité sur "les autorisations de transport exceptionnel" (n° 11662)**

De **voorzitter**: Vraag nr. 11307 van de heer De Padt en vraag nr. 11662 van de heer Verhaegen waren samengevoegde vragen. Vermits de heer De Padt niet aanwezig is, krijgt de heer Verhaegen onmiddellijk het woord.

11.01 **Mark Verhaegen** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb een opvolgingsvraag voor u, zoals dat zo mooi wordt genoemd.

Zowat een jaar geleden heeft mijn goede collega, de heer Jef Van den Bergh, ook een vraag gesteld over de vergunningen voor uitzonderlijk vervoer. Ik heb begrepen dat er ondertussen tussen de verschillende actoren een aantal besprekingen is geweest om een aantal gewenste procedureaanpassingen door te voeren.

Het heikel punt destijds was de duurtijd voor het afleveren van de transportvergunning wat, nopens uw antwoord, nog altijd een viertal weken zou duren. Voor een aantal productie- en andere klantgerichte afdelingen is het echter quasi onmogelijk om – ik geef het voorbeeld van constructieonderdelen – het transport vier à vijf weken op voorhand te bepalen en te plannen. Het transport moet regelmatig gebeuren en ook veel sneller gebeuren. Een à twee weken op voorhand is het minimum.

Dat alles is ook nefast voor de economie. Daarom vroegen en vragen wij dat de minister op dat vlak structurele maatregelen zou treffen.

Ook een schrijven van de administratie van de Vlaamse Gemeenschap genoot mijn bijzondere aandacht. De genoemde administratie zegt dat het afleveren van vergunningen die niet tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren, uiteraard ook niet het voorwerp kan uitmaken van een koninklijk besluit.

Mijnheer de minister, daarom heb ik een viertal vragen voor u.

Wat is ondertussen de gemiddelde doorlooptijd voor een aanvraag voor uitzonderlijk vervoer?

11.01 **Mark Verhaegen** (CD&V): Il y a un an, notre collègue, M. Van den Bergh, interrogeait déjà le ministre à ce propos. Des discussions ont eu lieu dans l'intervalle pour adapter la procédure. La durée de la délivrance du permis de transport pose le problème essentiel. Certains départements de production et commerciaux ne sont pas en mesure de planifier des transports quatre ou cinq semaines à l'avance. Un délai d'une à deux semaines est beaucoup plus réaliste. La longueur de la procédure nuit à l'activité économique. Le ministre doit prendre des mesures structurelles.

Selon l'administration de la Communauté flamande, les permis pour lesquels les autorités fédérales ne sont pas compétentes ne peuvent pas faire l'objet d'un arrêté royal.

Quelle est actuellement la durée moyenne de traitement des demandes en matière de transport exceptionnel? Peut-on déjà faire le

U wees ook op de noodzakelijke schifting tussen de reële aanvragen en de spookaanvragen, zoals u ze noemde, of de aanvragen in afwachting. Lukt de schifting ondertussen wel? Zo ja, wat is de tijdswinst?

U gaf ook het heffen van een retributie – betalen voor de aanvragen – als een mogelijk element van oplossing voor alle vergunningsaanvragen. Wordt daaraan nog gedacht? Zo ja, om welk bedrag gaat het? Staat tegenover voornoemde retributie ook een waarborg voor de vlotte afwerking van alle dossiers?

Ten slotte verwijs ik naar uw beleidsnota 2005-2007, waarin u stelt dat u vorig jaar al, in 2005, een koninklijk besluit zou publiceren om de bestaande reglementering bij te sturen en aan te vullen in functie van een grotere veiligheid en van een efficiënte uitreiking van de vergunningen. Ik heb nog altijd geen koninklijk besluit gezien. Is het koninklijk besluit in voorbereiding? Zo ja, tegen wanneer mag het worden verwacht? Zo neen, waarom mag het niet worden verwacht?

11.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, collega's, deze vraag werd donderdagavond ingediend. De administratie heeft vrijdag de tijd gehad om, naast het afleveren van vergunningen, te verwijzen naar het antwoord dat ze heeft gegeven aan collega Van den Bergh. De administratie getuigt van haar enorme respect voor collega Van den Bergh.

11.03 **Mark Verhaegen** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik begrijp uw antwoord niet.

Ik sta perplex. Mijn vraag werd een jaar geleden gesteld en u geeft mij hetzelfde antwoord. Wil dat zeggen dat er een status-quo is wat betreft het vergunningenbeleid?

11.04 Minister **Renaat Landuyt**: Neen. De administratie zegt mij dat het zeer snel gaat, maar dat zij bezig waren.

Ik zal u zeggen wat zij antwoorden. Het is wat subtiel. De doorlooptijd moet zeker korter zijn, maar ze hebben geen tijd gehad om die te meten, aangezien hij al liep.

Wat het ontwerp van koninklijk besluit betreft, zijn alle regels klaar. Er moet enkel worden bekeken of het na evaluatie van de doorlooptijd nodig is om dat tarief toe te passen. Dat tarief zal waarschijnlijk de beste rem zijn op onnodige vragen.

Het gaat immers om een soort mechanisme dat moet worden doorbroken. Men vraagt veel te vlug om een vergunning en gebruikt ze dan niet. Als het tarief wordt ingesteld, zal dat remmend werken en zult u waarschijnlijk merken dat er geen probleem van doorlooptijd is.

Ik herhaal dat de administratie zich heeft geconcentreerd op het stapsgewijs inhalen, maar niet de tijd heeft gehad om een vergelijking te maken. Ik stel u voor uw vraag uit te stellen. Ik heb daarmee geen probleem.

11.05 **Mark Verhaegen** (CD&V): Ik wil ze u graag opnieuw stellen

tri entre les demandes réelles et les demandes «en attente»? Ce tri permet-il de gagner du temps? Une redevance est-elle envisagée? De quel montant s'agirait-il?

La note politique 2005-2007 indiquait qu'un arrêté royal serait publié en 2005 pour adapter la réglementation et la compléter pour des raisons de sécurité et d'efficacité. Cet arrêté royal sera-t-il encore promulgué? Quand?

11.02 **Renaat Landuyt**, ministre: La question a été introduite jeudi soir. L'administration a tout juste eu le temps de renvoyer à la réponse fournie précédemment à M. Van den Bergh.

11.03 **Mark Verhaegen** (CD&V): Cela signifie-t-il que rien n'a changé l'année dernière?

11.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Non, le délai de traitement doit avoir diminué. L'administration s'emploie à opérer un mouvement de rattrapage progressif mais n'a pas eu le temps de mesurer l'évolution précise.

En ce qui concerne l'arrêté royal, toutes les règles ont été définies. Il ne reste plus qu'à examiner l'opportunité d'appliquer un tarif. Il s'agit probablement du meilleur moyen de limiter les demandes inutiles et de réduire le délai de traitement. Il arrive trop souvent que des autorisations ne soient pas utilisées après la demande.

Je propose que M. Verhaegen reporte sa question.

11.05 **Mark Verhaegen** (CD&V): J'introduirai une nouvelle question

Een snelle, efficiënte en eenvoudige afwikkeling van de aanvragen is primordiaal voor die economische sector die uiteindelijk verweven is met andere sectoren. Het is precies daarom dat ik u heb verteld over de bedrijven die sneller grotere constructies moeten leveren. Er zijn daaraan veel marktsectoren verbonden. Dit is allemaal heel belangrijk voor onze competitiviteit die vandaag op de proef wordt gesteld.

car, dans l'intérêt de la compétitivité, il importe que les demandes soient traitées rapidement, simplement et efficacement.

Daarom zullen wij u daarover zo snel mogelijk om meer details vragen. Ik hoop dat u uw administratie meedeelt dat het voor ons heel belangrijk is dat het werk goed en ernstig wordt gedaan.

De **voorzitter**: Mijnheer Verhaegen, u zult dus een nieuwe vraag indienen?

11.06 Mark Verhaegen (CD&V): Ja.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de plannen van de minister tot afschaffing van de voorrang van rechts" (nr. 11426)

12 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'intention du ministre de supprimer la priorité de droite" (n° 11426)

12.01 Minister Renaat Landuyt: De heer Verhaegen doet het beter, want zijn vraag is nog maar drie dagen oud.

12.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank u om deze vraag eerst te laten behandelen.

De afschaffing van de voorrang van rechts was even groot nieuws op 26 april. Toen meldde een Waalse krant – ik weet niet of het aan uw Frans ligt of aan de vertaling – dat u zou voorstellen of suggereren om de voorrang van rechts af te schaffen. Wij vielen bijna van onze stoel: het was wel 26 april, maar wij dachten dat het nog om een late 1-aprilgrap ging. Enkele uren later bleek evenwel dat het verhaal veel genuanceerder was, dat u de voorrangsregel aan het bestuderen was. In het kader van uw plannen om de verkeersregelgeving te vereenvoudigen, en dan vooral het bos aan verkeersborden, was u bij wijze van denkoefening ook de voorrang van rechts aan het bekijken.

De precieze vragen zijn ondertussen wel achterhaald, maar zijn wel een aanleiding om eens te peilen naar uw intenties met betrekking tot die voorrang van rechts. Zelf hebben wij ongeveer anderhalf jaar geleden een wetsvoorstel ingediend om de voorrang van rechts aan te passen aan bijvoorbeeld de regelgeving in Nederland en Frankrijk. Dit weekend was ik nog in Noord-Frankrijk en wie daar de voorrang van rechts niet respecteert, zit onvermijdelijk op de ander, zelfs al staat die stil. Destijds hebben wij voorgesteld om de voorrang van rechts absoluut te maken: dat de andere wagen, zelfs als hij stilstaat, toch nog altijd voorrang heeft. Dat kan een mogelijke denkpiste zijn om de verkeersreglementering te vereenvoudigen en te verduidelijken en bovendien af te stemmen op onze buurlanden. Om die reden heb ik volgende vragen.

Mijnheer de minister, wat zijn uw plannen met betrekking tot de voorrang van rechts? Is er van afschaffing nog sprake? Er was bijvoorbeeld ook sprake van om de voorrang van rechts af te schaffen op wegen vanaf 70 km/u. Dat zou echter wel willen zeggen dat er

12.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Le 26 avril dernier, un journal francophone annonçait que le ministre entendait supprimer la règle de la priorité de droite. Ultérieurement, il est apparu que le ministre avait uniquement l'intention de faire réaliser une étude relative à cette règle dans le cadre d'une simplification du code de la route.

Il y a un an et demi, le CD&V a déposé une proposition de loi visant à adapter la règle de la priorité de droite aux règles en vigueur aux Pays-Bas et en France, notamment. Cette proposition prévoit que la règle de la priorité de droite est une règle absolue: la priorité de droite est maintenue même si le véhicule venant de droite est à l'arrêt.

Quels sont les projets précis du ministre?

extra verkeersborden bij moeten komen en dat is dan weer in strijd met uw intenties om het aantal verkeersborden naar beneden te halen. Daarom toch graag wat meer duidelijkheid omtrent die plannen.

12.03 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, de historiek van het verhaal begint bij de christen-democraten, weliswaar in Wallonië. Daarover durf ik geen oordeel te vellen.

Mijn excuses aan de tolken, maar als er iets gebeurt in het land, moet ik bereikbaar zijn. Ik heb gezien aan de code dat het niet de Koning is.

De voorrang van rechts afschaffen was een voorstel op een cdH-congres in Wallonië, wat eigenlijk een herhaling was van een voorstel van de heer Flor Koninckx. Hij had gesteld dat men er op de hoofdwegen veel beter van uitgaat dat die voorrang heeft, zonder dat men dat iedere keer met verkeersborden moet herhalen. Op dat vlak zou de voorrang van rechts moeten worden afgeschaft. Ik geef u de historiek mee.

Mijn reactie daarop is dat wij een en ander inzake het afschaffen van verkeersborden effectief aan het bekijken zijn in het kader van de operatie verkeersvereenvoudiging. Voor de rest ben ik zeker niet verantwoordelijk voor de interpretaties in een bepaalde Franstalige krant. Ik heb ten andere gezegd in een reactie dat wie de voorrang van rechts afschaft, de voorrang van links moet invoeren. Er moet altijd een regel zijn die ergens een oplossing biedt als men aan een algemeen punt komt. Gezien het gevaar altijd van rechts komt en men dat ook internationaal weet, verwijs ik naar het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer van 1968, waarin het principe van voorrang van rechts vermeld staat. Het is internationaal veiliger om zich daarop af te stemmen.

Het enige wat wij kunnen bekijken, is het vereenvoudigen van de situatie op de weg. Op welke manier duidt men de voorrang van rechts aan en op welke manier duidt men de uitzonderingen op de voorrang van rechts aan? Meer dan dat is het niet.

12.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik ben blij dat die kwakkel daarmee de wereld uit is. Ik ben ook blij dat u deze keer wel met respect spreekt over het VN-Verdrag van Wenen. Dat is al anders geweest.

Volgens mij bepaalt het Verdrag van Wenen evenzeer dat een afwijking op de voorrang van rechts alleen kan met aanduidingen, met verkeersborden. Een algemene uitzondering voor hoofdwegen lijkt mij op basis van die regelgeving niet mogelijk. Wat de heer Koninckx voorstelt, kan alleen als er telkens verkeersborden worden geplaatst over de voorrangsregelgeving.

12.03 **Renaat Landuyt**, ministre: Lors d'un congrès cdH, il a été proposé de supprimer la priorité de droite. Cette proposition dupliquait en réalité une proposition antérieure de M. Koninckx aux termes de laquelle cette priorité devrait être automatique sur les grands axes, c'est-à-dire qu'elle devrait être accordée sans que des panneaux de signalisation doivent être placés à cet effet.

Nous considérons, pour notre part, la suppression des panneaux de signalisation dans le cadre de l'opération de simplification des règles de la circulation. Si d'aucuns se livrent à certaines interprétations dans un journal francophone, je n'en suis pas responsable. Si on supprime la priorité de droite, il faudra nécessairement instaurer une priorité de gauche. Nous avons besoin d'une règle qui permette de résoudre les problèmes qui se posent à toute intersection. La convention de Vienne en matière de circulation routière de 1968 mentionne le principe de la priorité de droite. Sur le plan international, il est plus sûr d'adapter la politique suivie à ce principe. La seule chose que nous puissions envisager, c'est de simplifier la situation en répondant à une question: comment signaler la priorité de droite et ses exceptions?

12.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Je me félicite que l'ont ait coupé les ailes à ce canard. Le Traité de Vienne dispose tout autant qu'une dérogation à la priorité de droite ne peut être indiquée que par des panneaux de signalisation. Une exception générale pour les routes principales ne semble pas possible dans le cadre de cette

Voorts hebt u niet gereageerd op ons wetsvoorstel om de voorrang van rechts absoluut te maken. Ik ben er nog altijd van overtuigd dat dit een verduidelijking in de verkeerswetgeving zou betekenen. De Vlaamse regering heeft in die zin al geadviseerd.

réglementation. La proposition Koninckx n'est réalisable que si l'on place toujours des panneaux de signalisation indiquant la réglementation de la priorité. Le ministre n'a pas réagi à notre proposition d'exclure toute exception à la priorité de droite, ce qui constituerait une clarification de la réglementation relative à la circulation routière. Le gouvernement flamand a rendu un avis en ce sens.

12.05 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, omdat ik nog meer respect heb voor de Vlaamse regering dan voor het Verdrag van Wenen, kan ik u bevestigen dat wij in het kader van de verkeersvereenvoudiging de regel van de voorrang van rechts eenvoudiger kunnen maken door de cassatierechtspraak. Het rijden op een regelmatige manier wordt door het Hof van Cassatie ruim geïnterpreteerd. Zodra iemand een fout maakt, verliest hij zijn voorrang van rechts. Dat is de laatste interpretatie van het Hof van Cassatie.

12.05 **Renaat Landuyt**, ministre: En matière de simplification de la circulation routière, l'interprétation large de la jurisprudence en cassation concernant la conduite régulière permettra de simplifier la règle de la priorité de droite. D'autre part, il existe la règle belge qui précise que l'on perd la priorité de droite lorsque l'on effectue une manœuvre. Plusieurs raisons nous poussent donc à clarifier la réglementation. Le Traité de Vienne offre davantage de possibilités en matière de panneaux de signalisation.

Daarnaast is er ook de Belgische regel dat als men een manoeuvre doet, bijvoorbeeld als men een fietspad op een kruispunt overschrijdt, men ook de voorrang van rechts verliest.

Er zijn dus een aantal redenen om de regeling duidelijker en eenvoudiger te maken.

Wat in het Verdrag van Wenen staat over verkeerspalen moet ten andere grondiger worden gelezen, want er is veel meer mogelijk dan wat meestal wordt gezegd, zowel inzake tijdsaanduiding, als inzake de manier waarop de aankondiging van de wijziging van de voorrangsregels gebeurt.

12.06 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik denk dat er in ons land dan toch een probleem is met de leesbaarheid van de weg. Ik denk dat wij hiervoor meer aandacht moeten hebben.

12.06 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Nous sommes confrontés dans notre pays à un problème de lisibilité le long des routes.

12.07 Minister **Renaat Landuyt**: Juist.

12.08 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Wij moeten op herkenbare wegen kunnen rondrijden. Wij moeten duidelijk uit het wegbeeld kunnen opmaken dat het om een voorrangsweg gaat. Dat is noodzakelijk en zal heel wat infrastructuurinspanningen vergen. Men kan dat niet van de ene op de andere dag veranderen.

12.08 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De nombreux travaux d'infrastructures seront nécessaires pour le résoudre.

12.09 Minister **Renaat Landuyt**: Neen, de verkeersvereenvoudiging kan alleen worden uitgevoerd met respect voor ieders bevoegdheid.

12.09 **Renaat Landuyt**, ministre: La simplification de la réglementation de la circulation routière ne pourra être réalisée que dans le respect des compétences de chacun. Les règles du jeu, qui relèvent de la compétence fédérale, devront

De eerste voorwaarde is dat de spelregels die een federale bevoegdheid zijn, vereenvoudigd worden of terug naar de basics gaan. Dit laat dan toe dat de wegbeheerder, als hij voldoende mogelijkheden krijgt in de reglementering, op het terrein kan gaan vereenvoudigen.

De operatie zelf is zeker een tweetrapsoperatie. Men moet in de regeling zowel de verkeersregels als de regels voor de wegbeheerder aanpakken. Als dat aangepakt is, moet het op het terrein worden omgezet door goede overeenkomsten met de gemeenten en met de Gewesten.

redevenir élémentaires, ce qui permettra au gestionnaire de la voirie de simplifier la situation sur le terrain. Les communes et les Communautés seront associées à ce processus.

12.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik neem aan dat zij dan ook nu reeds betrokken worden bij het hele proces.

12.11 Minister Renaat Landuyt: Uiteraard.

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

*Voorzitter: Valérie De Bue.
Présidente: Valérie De Bue.*

13 Samengevoegde interpellaties van

- de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "de hervorming van de rijopleiding" (nr. 836)

- de heer Jan Mortelmans tot de minister van Mobiliteit over "de hervorming van de rijopleiding" (nr. 840)

13 Interpellations jointes de

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la réforme de la formation à la conduite" (n° 836)

- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la réforme de la formation à la conduite" (n° 840)

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik wil het heel kort houden. Ik heb mijn interpellatie ingediend voor het debat in de commissie was geagendeerd inzake de hervorming van de rijopleiding. Ik wil zeker dat debat niet helemaal opnieuw voeren. Ik wil wel van de agendering van mijn interpellatie alsnog gebruikmaken om te vragen hoe ver het staat met de aanpassingen die de minister heeft beloofd.

Zal er een nieuw koninklijk besluit worden opgesteld of zal het bestaande koninklijk besluit in aangepaste vorm worden opgesteld? En wanneer zal het dan effectief van kracht worden? Zal de datum 1 september nog altijd gehandhaafd worden of zal er eventueel toch nog uitstel komen? Tot daar.

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Où en sont les aménagements annoncés dans le cadre de la réforme de la formation à la conduite? Un nouvel arrêté royal sera-t-il promulgué ou s'agira-t-il seulement d'une adaptation de l'arrêté royal existant? Entrera-t-il en vigueur le 1^{er} septembre ou un délai supplémentaire est-il prévu?

13.02 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, voor mij geldt exact hetzelfde. Mijn interpellatie was ook ingediend voor het debat plaats had. Ik heb dezelfde vraag als de heer Van den Bergh: wat is op dit moment de stand van zaken van het dossier van de hervorming van de rijopleiding? Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

13.02 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Qu'en est-il du dossier de la réforme de la formation à la conduite?

13.03 Minister Renaat Landuyt: Mevrouw de voorzitster, collega's, ik geef u de stand van zaken. De betrokkenheidsprocedure is afgerond. De laatste reactie, van de Waalse regering, is een week geleden binnengekomen. Dit betekent dat wij vrijdag in de regering een tweede lezing van het koninklijk besluit kunnen houden, met kennisname van de opmerkingen en de contacten met de Gewesten. Vrijdag zullen wij beslissen over aanpassingen aan het KB.

13.03 Renaat Landuyt, ministre: La procédure d'association a été clôturée. La dernière réaction nous est parvenue la semaine dernière. Le gouvernement procédera vendredi à une seconde lecture de l'arrêté royal, compte tenu de la concertation menée avec les Régions. Nous déciderons ce jour-là des adaptations à apporter à

l'arrêté royal.

13.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik noteer uw aankondiging voor vrijdag. Dit wordt ongetwijfeld vervolgd.

13.04 Jef Van den Bergh (CD&V): À suivre...

13.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik noteer hetzelfde, maar ik maak toch van de gelegenheid gebruik om een aantal suggesties te doen, bij wijze van een motie van aanbeveling. Hopelijk kunnen wij deze motie donderdag nog goedkeuren, zodat u – als ze wordt goedgekeurd – ermee rekening kunt houden in de Ministerraad van vrijdag.

13.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Je formule des suggestions dans une motion de recommandation. Si celle-ci est adoptée jeudi au Parlement, il pourra en être tenu compte lors du Conseil des ministres de vendredi.

Moties **Motions**

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Jan Mortelmans 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

- het voorlopig rijbewijs te beperken in de tijd;
- de minimale oefenperiode opnieuw te verlengen;
- het systeem van verschillende begeleiders af te schaffen en opnieuw de vaste begeleider in te voeren;
- te onderzoeken de VERO-opleiding opnieuw in te voeren;
- te onderzoeken voorwaarden op te leggen aan de vrije begeleiders opdat zij de kandidaat-bestuurders op een meer verantwoorde en degelijke manier kunnen begeleiden tijdens de stageperiode.”

Une motion de recommandation a été déposée par M. Jan Mortelmans 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 limiter dans le temps le permis de conduire provisoire;
- de prolonger à nouveau la période d'apprentissage pratique minimum;
- de supprimer le système des accompagnateurs multiples et de réintroduire le système de l'accompagnateur fixe;
- d'examiner la possibilité de réintroduire l'apprentissage anticipé de la conduite;
- d'examiner la possibilité d'imposer des conditions aux accompagnateurs en filière libre afin qu'ils puissent guider les candidats automobilistes de manière plus responsable et plus efficace pendant la période de stage.”

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Valérie De Bue.

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Valérie De Bue.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

14 Interpellatie van de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "de problematische implicaties van de eigenzinnige, 'liberale' grondhouding van de minister inzake een aantal regelgevende verkeersdossiers" (nr. 853)

14 Interpellation de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les problèmes que peut générer l'entêtement du ministre à adopter une attitude fondamentalement 'libérale' dans le cadre de

certaines dossiers réglementaires en matière de circulation routière" (n° 853)

14.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mevrouw de voorzitter, veel collega's zijn er verder niet meer.

Ik had de titel van mijn interpellatie een beetje uitdagend gemaakt: "Over de implicaties van de 'liberale' grondhouding van de minister inzake een aantal regelgevende verkeersdossiers". Die liberale grondhouding heb ik afgeleid uit eerdere discussies die hier hebben plaatsgehad.

14.02 Minister Renaat Landuyt: Naast "liberaal" schrijft u ook nog "eigenzinnig". U durft hier zelfs niet meer herhalen wat u schrijft!

Hoe wordt dat vertaald in het Frans, eigenzinnig?

14.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik denk dat het bijna uw eigen woorden zijn, "eigenzinnig" en "liberaal". Ik herinner mij de discussie met de heer Guido De Padt over de mogelijke herinvoering van een nummerplaat voor bromfietsen, waarin u zichzelf bijna als een liberaal profileerde ten opzichte van degenen die willen betuttelen met allerlei regeltjes.

Zelf zouden wij graag het onderscheid maken tussen regels die echt noodzakelijk zijn om de veiligheid op de weg te garanderen en anderzijds de regeltjes die eerder een pesterig karakter hebben en misschien wat te veel naar regelneverij gaan.

Aangaande het debat over de eventuele herinvoering van de nummerplaat voor bromfietsen denken wij dat wij toch niet zo maar van een regeltje kunnen spreken. De nummerplaat voor bromfietsen heeft ooit nog bestaan in ons land, net zoals de nummerplaat voor fietsen, maar ze zijn allebei al lang geleden afgeschaft. Hetzelfde gebeurde toen ook in Nederland.

Maar ondertussen heeft het dossier in Nederland een hele evolutie doorgemaakt. Sinds 1 september 2005, ondertussen toch al meer dan een half jaar, moeten de nieuwe bromfietsen, scooters en snorfietsen in Nederland voorzien zijn van een inschrijvingsbewijs én een nummerplaat. De Nederlandse regering, de politiediensten aldaar, de verzekeringsondernemingen en ook de constructeurs en garagisten waren er ondubbelzinnig voorstander van, dus is de nummerplaat er ook opnieuw gekomen.

De redenen waarom er zoveel voorstanders van waren en zijn, is omdat erop wordt gerekend dat die maatregel zowel de verkeersveiligheid zal verhogen als de naleving van de verzekeringsplicht zal vergemakkelijken, en dat bovendien – misschien een vaak vergeten neveneffect – ook de kleine criminaliteit beter aangepakt zal kunnen worden.

Wij kunnen die visie alleen maar onderschrijven. Wij niet alleen trouwens, heel wat politiediensten zijn ook vragende partij bij ons om hetzelfde te doen als in Nederland. Vanuit verschillende politiezones is die vraag al gekomen. Zelfs de motorrijders, de MAG, is vragende partij tot herinvoering van zo'n nummerplaat. Bovendien zou de suggestie ook al zijn gedaan vanuit het Comité P om de nummerplaat voor bromfietsen terug in te voeren. Het is dus niet zo maar het eerste

14.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Depuis le 1er septembre 2005, aux Pays-Bas, les nouveaux cyclomoteurs, scooters et mobylettes doivent être munis d'un certificat d'immatriculation et d'une plaque d'immatriculation. Cette mesure compte de nombreux partisans parce qu'elle doit contribuer à la sécurité routière et favoriser le respect de l'obligation de s'assurer. Accessoirement, elle permettra de s'attaquer plus efficacement à la petite délinquance. Nous - et de très nombreux services de police - voulons la même chose dans notre pays. Les motocyclistes sont eux aussi demandeurs. En outre, la plaque d'immatriculation peut jouer un rôle important dans le cadre de la lutte contre la pratique qui consiste à trafiquer des cyclomoteurs.

Les jeunes gens qui habitent la région frontalière ne peuvent entrer aux Pays-Bas que s'ils sont en ordre d'assurance. En Allemagne, la plaque d'immatriculation est d'ores et déjà obligatoire.

Si les cyclomoteurs doivent disposer d'une plaque minéralogique dans les pays voisins, l'application d'une autre réglementation dans notre pays irait quasiment à l'encontre de la libre circulation des personnes et des biens.

het beste ideeetje dat hier wordt gelanceerd over een regeltje dat de bromfietssrijders zou pesten.

In de eerste plaats zijn er de verkeersveiligheid en de verkeersverzekeringsplicht. Hoe vaak gebeurt het immers niet dat een politiewagen een opgedreven bromfiets die aan te hoge snelheden rijdt achterna wil gaan, maar dat de politie hem niet staande kan houden omdat men met een bromfiets langs allerlei kleine wegeltjes kan ontsnappen en het niet mogelijk is geweest om te noteren wie de bestuurder was? Daarom zou het toch wel een voordeel kunnen zijn als een kenteken geregistreerd kan worden.

Een nummerplaat is overigens ook belangrijk in de strijd tegen de opgedreven bromfietsen. Rijdende controles worden belangrijker omdat bepaalde politierechters de staande controles op rollen, via de curvometers, niet langer vertrouwen, ook als die controleapparaten wettelijk in orde zijn volgens de homologatiediensten van Economische Zaken. Technisch blijkt het moeilijk te zijn om die curvometers op punt te stellen. Rijdende controles op snelheid van bromfietsen wordt dan de manier van aanpak.

Er is ook de bestrijding van de jeugdcriminaliteit. Ik heb er reeds naar verwezen. Ook daarvoor kan een nummerplaat voor bromfietsen belangrijk zijn. Het gaat dan over handtasdiefstallen en dergelijke. Als attente omstanders eventueel een nummerplaat kunnen registreren zal de aanpak van deze kleine en hinderlijke misdrijven veel gemakkelijker worden.

Er is nog meer. Jongeren uit de grensstreek wordt het onmogelijk gemaakt om met hun bromfiets de grens over te steken. In Nederland kan het nog op voorwaarde dat men zeker voldoet aan de verzekeringsplicht. Men zal zonder nummerplaat echter sowieso staande worden gehouden en men zal op dat moment moeten kunnen aantonen dat men effectief voldoet aan de verzekeringsplicht.

Anders is het in Duitsland. Wij hebben een bericht gekregen van de Duitse ambassade. Daarin staat dat een nummerplaat in Duitsland sowieso verplicht is. Het onderwerp is daarstraks ook reeds even aan bod gekomen in verband met Frankrijk. De Duitse ambassade stelt uitdrukkelijk dat een nummerplaat verplicht is als men in Duitsland wil rondrijden met een bromfiets. Het is immers dé manier om de verzekeringsplicht te controleren.

Ik heb per e-mail ook reeds berichten gekregen dat er mensen zijn die hebben uitgezocht of ze met hun bromfiets in Duitsland op vakantie mogen gaan. Zij hebben bericht gekregen dat dit niet kan, dat zij hun bromfiets zonder nummerplaat niet mogen gebruiken in Duitsland.

Ik denk dat dat ook al een belangrijke reden is om de mogelijkheid van de invoering van de bromfietsnummerplaat op zijn minst opnieuw te overwegen, temeer omwille van de verkeersonveiligheid, de kleine criminaliteit, het bewijs van verzekering en de internationale context die wij momenteel kennen. Als men in Nederland, Duitsland en Frankrijk die toestand op een bepaalde manier aanpakt, is het bijna tegen het vrije verkeer van personen en goederen in om een andere regelgeving toe te passen, want daardoor wordt het moeilijker om de landsgrenzen over te steken. Mijns inziens is een goede aanpak hier toch wel nodig.

Tot daar mijn bedenkingen, ik luister graag naar het antwoord van de minister.

14.04 Minister **Renaat Landuyt**: Mevrouw de voorzitter, collega's, ik denk dat alle redenen die de vraagsteller heeft opgesomd in verband met de voordelen die verbonden zijn aan de nummerplaat, juist zijn. Alleen is het ook even nakijken of de nadelen daartegen opwegen.

Ik herhaal dat het voor de controle het meest efficiënt zou zijn, mochten we met z'n allen met een nummer rondlopen. Voor de controle is dat het meest efficiënte, want dan kan men van iedereen die wegloopt het nummer noteren. Op dat vlak zijn al uw redeneringen juist, het kan niet anders. Alleen is de vraag of dat opweegt tegen de daarvoor noodzakelijke operatie, met name het opzetten van een volledige administratie om een en ander te controleren. Ik ben er heel zeker van dat alle verzekeringsmaatschappijen akkoord zouden zijn en dat zal ook zo zijn voor de politiediensten. Ik weet echter niet of het de juiste manier van handelen is ten opzichte van het grote publiek dat zich correct gedraagt.

Dat gezegd zijnde, denk ik dat wij – wij leven in een internationale omgeving en een Europese context – moeten kijken naar de tendensen in het buitenland en niet naar de huidige situatie in het buitenland. Soms uiten ze tegenover ons immers de intentie om het ook af te schaffen en vragen ze ons hoe wij dat hebben gedaan. De redenering gebeurt daar dus juist omgekeerd. Enerzijds maakt dat het interessant om een internationale vergelijking te maken en contacten te leggen, en anderzijds is het wellicht een te overwegen stap voor de problemen van mensen die willen bewijzen dat ze verzekerd zijn, ook in het buitenland.

Mijn vraag aan de administratie is dan ook om toe te laten dat men op vrijwillige basis tot een inschrijving overgaat. Dat zou dan kunnen worden gekoppeld aan de motoplaat en zou op een vrijwillige basis kunnen worden georganiseerd. Dat laat ik onderzoeken.

14.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, wat het laatste betreft, dat is toch een prangend probleem voor de persoon waarmee ik contact heb gehad en die zeer binnenkort op vakantie wil vertrekken. Zal de mogelijkheid worden gecreëerd om op korte termijn een nummerplaat te bekomen?

14.06 Minister **Renaat Landuyt**: Er zijn twee categorieën van personen die met dit probleem worden geconfronteerd.

Er zijn degenen die op reis gaan met een grote caravan waaraan nog een klein brommertje kan hangen. Dat zijn meestal mensen die tal van praktische zaken vooraf regelen en dus ook best de inschrijving van het brommertje in een bepaald land regelen. Dat is de goedkoopste manier om het te doen. Men weet waarheen men gaat, men weet welke kentekens men heeft geregeld en men kan het oplossen.

Een tweede categorie betreft degenen die een tweede verblijf hebben waar zij een brommertje hebben staan. Zij hebben er alle baat bij om het brommertje in het land van verblijf in te schrijven.

14.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Tous les avantages de la plaque minéralogique pour les cyclomoteurs énumérés par M. Van den Bergh sont exacts. Les contrôles peuvent être menés de manière plus efficace lorsque l'ensemble des usagers disposent d'une plaque minéralogique. La question est néanmoins de savoir si ces avantages contrebalancent les inconvénients. Nous devrions à cet effet mettre toute une administration sur pied. Il va de soi que les compagnies d'assurances et les services de police se réjouiraient d'une telle mesure. Toutefois, je ne pense pas que nous devons agir ainsi vis-à-vis de la majorité des usagers qui se comporte correctement.

Une comparaison internationale serait intéressante. Je procéderai à une radioscopie des tendances à l'étranger. Je ferai également examiner si nous pouvons résoudre le cas des personnes qui veulent prouver à l'étranger qu'elles sont assurées, en proposant une immatriculation volontaire liée à la plaque minéralogique de la moto.

14.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ce dernier aspect constitue un sérieux problème. Une telle possibilité sera-t-elle déjà prévue à court terme?

14.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Deux catégories de personnes peuvent rencontrer des problèmes: les vacanciers qui voyagent avec une grande caravane et transportent également un vélomoteur ou les personnes qui possèdent une seconde résidence à l'étranger et y disposent d'un vélomoteur. Il est préférable que ces personnes s'inscrivent dans le pays de destination.

14.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Wat uw algemene reactie betreft, ik vind het positief dat u dit in de Europese context wil bekijken. Dat is volgens mij heel belangrijk. Ik ben zelf afkomstig uit een grensstreek en de grensovergang met Nederland wordt hoe langer hoe meer gebruikt door mensen die bij ons wonen en in Nederland werken, en vice versa.

Ik heb het moeilijk met de redenering inzake de nummerplaat waarbij iedereen dan maar met een nummer moet rondlopen. Als we het zo zwart-wit zullen stellen, kan men evengoed de redenering doortrekken en de nummerplaat voor auto's afschaffen. Dat is even extreem.

Ik denk dat er wel degelijk belangrijke voordelen zijn aan de nummerplaat en het voorbeeld van Nederland toont dat ook aan.

Ik hoop dat we ertoe zullen komen de terzake ingediende wetsvoorstellen hier te bespreken.

14.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Il est positif que le ministre souhaite examiner le contexte européen. Les frontières avec nos voisins s'estompent et les déplacements entre États membres sont nombreux.

Le raisonnement du ministre selon lequel chacun pourrait être équipé d'un numéro participe d'une vision manichéenne. Dans cette hypothèse, on pourrait tout aussi bien supprimer les plaques minéralogiques des voitures. L'attribution d'une plaque minéralogique aux vélomoteurs présente bel et bien des avantages majeurs, comme le démontrent les exemples à l'étranger. J'espère dès lors que les propositions de loi déposées pourront être examinées rapidement.

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

15 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de rechtsonzekerheid met betrekking tot de invoering van de nieuwe verkeerswet" (nr. 11199)

15 Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "l'insécurité juridique en ce qui concerne l'application de la nouvelle loi sur la circulation routière" (n° 11199)

15.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mevrouw de voorzitter, ik had ook nog een vraag over de baanmotoren, maar het is nog even wachten op de heer Chevalier.

Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de vraag dateert al van begin april 2006. Misschien werden alle problemen ondertussen al opgelost.

Mijn vraag houdt verband met een interpretatie van de nieuwe verkeerswet, waarbij de politierechtbanken eventueel op een andere manier zouden kunnen oordelen over zaken die zouden zijn gebeurd vóór de inwerkingtreding van de nieuwe verkeerswet ten opzichte van zaken die erna zouden gebeuren.

De tweede problematiek die ik in mijn vraag heb aangehaald, ging over het feit dat de politiekorpsen de eerste dagen na de inwerkingtreding geen processen-verbaal zouden kunnen afdrukken, doordat zij niet over de nodige computerprogramma's zouden kunnen beschikken.

Mijnheer de minister, ik had in mijn vraag ook nog een opmerking gemaakt over het rijverbod dat voor de weekends en de feestdagen wordt uitgesproken. Hoe zal dat in de praktijk worden uitgevoerd?

15.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Ma question date déjà de début avril 2006. Tous les problèmes ont peut-être déjà été résolus dans l'intervalle.

Pour certains tribunaux de police, la nouvelle loi sur la circulation impliquerait qu'une interprétation différente serait donnée aux faits qui ont eu lieu avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi et à ceux qui se sont produits après l'entrée en vigueur.

Par ailleurs, il semblerait que certains corps de police n'ont pas pu imprimer de procès-verbaux au cours des premiers jours qui ont suivi l'entrée en vigueur de la loi, parce qu'ils ne disposaient pas des programmes informatiques nécessaires.

Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

En vertu de la nouvelle loi sur la circulation, une interdiction de conduire le week-end et les jours fériés peut être prononcée. Comment cette mesure sera-t-elle appliquée dans la pratique?

15.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mevrouw de voorzitter, collega, ik zoek uw vraag.

15.03 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijn vraag was samengevoegd met een vraag van de heer De Padt.

15.04 Minister **Renaat Landuyt**: Daardoor was er verwarring.

In antwoord op uw eerste vraag merk ik op dat alle problemen inzake het afdrukken van de processen-verbaal opgelost lijken. Zij waren voorspelbaar, maar zijn nu opgelost. Ik hoor in ieder geval niets over problemen die er zouden zijn. Zij zijn er ook maar heel kort geweest. Er zijn slechts een à twee weken ergens in het Gentse problemen geweest.

15.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Les problèmes relatifs à l'impression des procès-verbaux ont été résolus. Ils ne se posaient qu'à l'échelle locale et ont été résolus rapidement.

Dan is er uw tweede vraag.

15.05 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijn tweede vraag handelde over de vraag of er een interpretatieverschil was tussen de verschillende politierechtbanken.

15.06 Minister **Renaat Landuyt**: Die interpretatie werd aangekondigd door een jonge advocaat die er blijkbaar een nieuwe reclametechniek voor zijn kantoor in zag. Hij heeft echter antireclame gemaakt. Hij vergist zich immers ferm. In de wet staat heel letterlijk wat de rechtbanken moeten doen. Er is geen twijfel mogelijk.

15.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Cette interprétation à laquelle M. Mortelmans se réfère a été annoncée par un jeune avocat qui l'a manifestement considérée comme une nouvelle technique publicitaire pour son cabinet. Il s'est néanmoins fourvoyé car la loi précise clairement quelle interprétation les tribunaux doivent donner au texte. L'entrée en vigueur n'a été publiée que très tardivement pour empêcher que les spéculations préalables n'aillent bon train.

Daarom ook werd de inwerkingtreding pas heel laat gepubliceerd, juist om te verhinderen dat er te veel zou worden gespeculeerd op de datum van inwerkingtreding. Tegen dat het besef er was dat er op de termijn van behandeling kon worden gespeculeerd, was het te laat.

Tot mijn verwondering heeft geen enkele advocaat dat gezien. Er is geen speculatie geweest op het feit van de onmiddellijke inwerkingtreding, waarover hier werd gesproken.

In antwoord op uw derde vraag wijs ik erop dat de uitvoering van het rijverbod tijdens het weekend bijna letterlijk in de besproken reglementering staat. Ze is een wisselwerking tussen de griffie en de politie. De griffie bezorgt de betrokkene bij de intrekking een bericht dat de gemeente hem of haar een rijbewijs mag afleveren dat enkel buiten het weekend geldt. Daardoor heeft hij of zij geen bewijslast op de weg, als hij of zij zou worden gecontroleerd.

L'application de l'interdiction de circuler pendant le week-end est fixée clairement dans la réglementation. Il y a des interactions entre le greffe et la police. Lors du retrait, le greffe notifie à l'intéressé un avis indiquant que la commune peut lui délivrer un permis de conduire qui n'est valable qu'en semaine. Dès lors, la charge de la preuve ne lui incombe pas sur la route.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 Samengevoegde vragen van

- de heer Claude Marinower aan de minister van Mobiliteit over "niet-geijkte alcoholmeters" (nr. 11188)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de betwisting inzake de geldigheid van de ijking van alcoholtoestellen" (nr. 11343)

16 Questions jointes de

- M. Claude Marinower au ministre de la Mobilité sur "des éthylomètres non étalonnés" (n° 11188)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les doutes quant à la validité de l'étalonnage des éthylomètres" (n° 11343)

16.01 Claude Marinower (VLD): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, naar aanleiding van een bericht dat verschenen is begin april had ik eerst een vraag gesteld aan uw collega-minister van Justitie, met betrekking tot ongeldige alcoholtests door foute ijking. De minister van Justitie – ik neem aan dat u van haar antwoord op de hoogte bent – heeft mij op 25 april daarop geantwoord. Voor een deel, wat betreft de precieze procedure voor de ijking van de ademanalysetoestellen, verwees zij mij naar de minister van Economie, maar de vraag was ondertussen ook aan uw diensten bezorgd.

Volgens de berichten zou reeds anderhalf jaar gebruikgemaakt worden van alcoholmeters die niet volgens de wettelijke procedure geijkt zijn, hetgeen er mogelijkerwijze zou kunnen toe leiden dat vele veroordelingen voor alcoholgebruik achter het stuur aangevochten zouden kunnen worden voor de politierechtbank.

Waarom werden deze toestellen niet geijkt door de wettelijk bevoegde instelling? Over hoeveel toestellen gaat het? Welke maatregelen werden er genomen om deze toestellen alsnog wettelijk in orde te brengen? Welke procedure zal worden gebruikt voor de ijking van de reeds aangekondigde nieuwe toestellen voor alcoholcontroles?

Président: Jan Mortelmans.

Voorzitter: Jan Mortelmans.

16.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik sluit mij uiteraard aan bij de vragen van collega Marinower. Het is nog altijd vrij onduidelijk wat er precies is misgelopen. Als men spreekt over een probleem van ijking dat al anderhalf jaar aan de gang is, dan vraag ik mij af of alle overtredingen betreffende alcoholgebruik die ondertussen werden vastgesteld onbruikbaar geworden zijn. Als men al anderhalf jaar fout geijkte toestellen gebruikt, hoe lang bent u daarvan dan al op de hoogte? Hoe komt het dat de ijkingen zo lang – afhankelijk van het moment waarop u op de hoogte werd gebracht – fout verliepen?

16.01 Claude Marinower (VLD): J'ai posé également une question à ce sujet à la ministre de la Justice qui, dans sa réponse, s'est référée entre autres au ministre de l'Economie.

À en croire les communiqués de presse, des éthylomètres qui n'ont pas été étalonnés selon la procédure légale seraient utilisés depuis un an et demi. Conséquence: des condamnations prononcées pour ébriété au volant pourraient être attaquées devant le tribunal de police.

Pourquoi ces appareils n'ont-ils pas été étalonnés par l'organisme compétent? De combien d'appareils s'agit-il? Quelles mesures ont été prises pour mettre ces appareils en conformité avec la loi? Quelle procédure sera suivie pour l'étalonnage des nouveaux appareils destinés à effectuer à l'avenir les contrôles d'alcoolémie?

16.02 Jef Van den Bergh (CD&V): On ne connaît toujours pas exactement la nature du problème qui s'est posé sur le plan de l'étalonnage des éthylomètres. Ce problème se poserait déjà depuis un an et demi.

Toutes les constatations d'infractions auxquelles il a été procédé sont-elles aujourd'hui inutilisables? Depuis combien de temps le ministre est-il informé? Comment se fait-il que ces étalonnages aient été imparfaits depuis si longtemps?

16.03 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, waarde

16.03 Renaat Landuyt, ministre:

collega's, eerst kom ik tot de vragen van collega Marinower – veel vriendelijker dan de vragen van collega Van den Bergh – waarom deze toestellen niet geijkt werden door de wettelijk bevoegde instelling. Voor de duidelijkheid, ik ga ervan uit dat men met alcoholmeters eigenlijk ademanalysetoestellen bedoelt en dus niet de ademtesttoestellen.

Conform het koninklijk besluit van 18 februari 1991 betreffende de analysetoestellen voor de meting van de alcoholconcentratie in de uitgeademde alveolaire lucht – uw stinkende adem – worden de voorafgaande proeven van modelgoedkeuring eerste ijk, herijk en technische controle uitgevoerd door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, onder het hoger toezicht van de Algemene Inspectie van de Metrologie. Het KB van 18 februari 1991 zegt dat letterlijk: het BIVV doet dat, onder controle van Economie, met name de Algemene Inspectie van de Metrologie.

Echter, op 28 juni 2000 – ik was nog niet eens geboren als minister – heeft de dienst Metrologie van de FOD Economie de ijkbevoegdheid van het BIVV ingetrokken, gezien het BIVV zich op die datum in de onmogelijkheid bevond die ijkingen uit te voeren. Daarom heeft de dienst Metrologie als tussenoplossing aan de fabrikanten toegestaan om, weliswaar onder hun toezicht en na goedkeuring van hun meet- en proefapparatuur, zelf in te staan voor de ijkingen. Het aanvaardingsmerk BIVV waarvan het model bij het KB gevoegd is, werd wel door de dienst Metrologie op het geijkte toestel aangebracht.

Op 7 september 2004 – toen was ik al een paar dagen minister van Mobiliteit – heeft de dienst Metrologie het laboratorium van het BIVV geaccrediteerd waardoor het opnieuw voor voorafgaande proeven van modelgoedkeuring en ijking kan instaan.

In de praktijk is het echter zo dat de fabrikanten onder het toezicht van de dienst Metrologie van de FOD Economie nog steeds zelf de ijkingen uitvoeren. Het verschil is wel dat de dienst Metrologie vanaf eind 2004 niet langer over het aanvaardingsmerk BIVV, waarvan het model in bijlage 3 van het KB was weergegeven, beschikte.

Hoewel het BIVV aan de FOD Economie meermaals heeft gemeld dat deze handelwijze niet volledig conform voornoemd koninklijk besluit is, blijft de FOD Economie niettemin toestaan dat de fabrikanten zelf de ijkingen blijven uitvoeren. Ondertussen blijft de dienst Metrologie zijn eigen aanvaardingsmerk van de FOD Economie, dat verschillend is van hetgeen is voorgeschreven, op de toestellen plaatsen. U kunt het dus ook zien aan de toestellen. De discussie is dus of de algemene bevoegdheid van de dienst Metrologie voldoende sterk is om evenwaardig te zijn met de BIVV-controles.

Over hoeveel toestellen gaat het? Dat is niet duidelijk op het ogenblik. Dat is een vraag die ik samen met u stel aan de minister van Economie. Wel kan ik u melden dat het labo alcometrie van het BIVV op vandaag een dertigtal ademanalysetoestellen heeft herijkt op vraag van lokale politiezones. De politie speelt dus op zeker en vraagt de echte ijking, dit weliswaar zonder problemen. Er is dus geen probleem met die toestellen. Er wordt dus op vraag herijkt.

Uw derde vraag ging over de mogelijke rechtsonzekerheid en de juridische betwistbaarheid van de vaststellingen. Zelf betwijfel ik dat.

En vertu de l'arrêté royal du 18 février 1991 relatif aux appareils d'analyse, les tests préalables d'approbation de modèle, de vérification primitive, de vérification périodique et de contrôle technique sont réalisés par l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) sous la surveillance de l'Inspection générale de la métrologie du SPF Économie.

Le 28 juin 2000, le Service de la Métrologie a retiré à l'IBSR sa compétence en matière d'étalonnage parce que l'Institut n'était plus en mesure de réaliser d'étalonnages. Le Service de la Métrologie a, à titre de solution intermédiaire, autorisé les fabricants à s'en occuper eux-mêmes. La marque d'acceptation IBSR était alors appliquée à l'appareil étalonné après l'approbation de l'appareil de mesure.

Le 7 septembre 2004, le Service de Métrologie a accrédité le laboratoire de l'IBSR, qui pouvait donc de nouveau se charger des tests préalables d'approbation de modèle et d'étalonnage. Dans la pratique, toutefois, les fabricants procédaient toujours eux-mêmes aux étalonnages. Cependant, le Service de Métrologie ne disposait plus à ce moment-là de la marque d'acceptation IBSR.

Bien que l'IBSR lui ait déjà signalé à plusieurs reprises que ce procédé n'est pas conforme à l'arrêté royal, le SPF Économie continue d'autoriser les fabricants à procéder eux-mêmes aux étalonnages.

Dans l'intervalle, le service de la Métrologie continue à apposer sa propre marque d'agrément sur les appareils. Il existe donc un conflit de compétences entre le service et l'IBSR.

Je ne puis vous préciser le nombre d'appareils qui ont été

Als men zo'n vaststelling wil betwisten, moet men het betrokken apparaat laten controleren. Men zal dan op eigen kosten vaststellen dat het betrokken apparaat in orde is. Het is dus eigenlijk wel een theoretisch probleem dat opgeworpen werd door mensen die wachten om dat ooit eens te kunnen inroepen. Diegene die dit argument voor de rechtbank zou gebruiken zou hoge expertisekosten moeten betalen als hij niet bewijst wat hij zegt. Dat is de regel. Op dat vlak denk ik dus dat de rechtszekerheid niet zo zwaar is aangetast. De beste oplossing, die ook door sommige parketten reeds aangeraden wordt, is om de eerste keer te gaan herijken bij het BIVV.

De eigenaardigheid in deze materie is dat een bepaalde leverancier een kort geding tegen de Belgische overheid is begonnen om te verkrijgen dat men verder zelf kan ijken zodat tijdig kan worden geleverd. Op de inleidingszitting van het kort geding heeft men de datum laten uitstellen tot na de levering. Dat maakt de toestand zeer eigenaardig. Het geeft mij zelfs een zeer ongemakkelijk gevoel over deze maatschappij.

Nogmaals, in de praktijk heeft het BIVV nog geen enkel toestel ontdekt dat niet behoorlijk is geijkt. Laten wij dus hopen dat het een theoretisch probleem blijft, al reken ik op mijn collega van Economie om bij de FOD Economie een en ander recht te zetten.

adaptés, mais vous pouvez interroger le ministre de l'Économie à ce sujet. À la demande de certaines zones de police, l'IBSR a procédé à un nouvel étalonnage de plusieurs éthylomètres.

Une contestation juridique est possible en théorie, mais étant donné que les appareils viennent d'être étalonnés, l'intéressé n'obtiendrait toutefois pas gain de cause après avoir payé des frais d'expertise élevés. La meilleure solution consisterait à permettre à l'IBSR d'étalonner à nouveau les appareils mais le producteur a introduit une action en référé contre l'État belge pour pouvoir continuer à effectuer l'étalonnage lui-même afin de pouvoir livrer à temps. L'IBSR n'a pas encore détecté d'appareils mal étalonnés mais le SPF Économie devrait mettre les choses au point.

16.04 Claude Marinower (VLD): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. Er is echter nog veel onduidelijkheid. U moet ook toegeven dat er gespeculeerd wordt over het feit of er een politierechter zal worden gevonden die deze mooie theorie aan diggelen verklaart.

16.04 Claude Marinower (VLD): La confusion règne donc et on attend le moment où un juge de police rejettera cette théorie.

16.05 Minister Renaat Landuyt: Ik heb mij verkeerd uitgedrukt.

16.06 Claude Marinower (VLD): Nee, ik gebruik het woord speculeren in eigen naam.

16.07 Minister Renaat Landuyt: Ik heb mij toch slecht uitgedrukt. Het probleem is dat de ijking in werkelijkheid geen probleem is. Er staat echter een verkeerde sticker op. Als men de letter van het KB volgt, kan men zeggen dat het apparaat in dat geval niet goed geijkt is. De rechter heeft daarop gezegd om te ijken. Men zal dan vaststellen dat de ijking goed is. De betrokkene zal dan naast zijn boete voor, ik denk, alcoholgebruik, nog een dure expertise moeten betalen.

16.07 Renaat Landuyt, minister: Les appareils ont été étalonnés correctement mais la marque mentionnée est erronée.

16.08 Claude Marinower (VLD): Wij zijn het er dan over eens dat zolang die ijkzegels niet door de Metrologische Dienst zijn aangebracht, het ijktoestel niet voldoet. Wij moeten die discussie hier niet voeren. Dat moet in de rechtbank gebeuren. De politierechter zal moeten appreciëren of op regelmatige wijze gecontroleerd is als er geen ijkzegels waren en of, door het later aanbrengen van de ijkzegels, al dan niet een onregelmatigheid kan worden rechtgezet. Dat is de vraag die rijst.

16.08 Claude Marinower (VLD): L'appareil ne satisfait pas aux règles d'étalonnage si le scellé d'étalonnage n'a pas été apposé par le Service de la Métrologie. Le juge de police devra vérifier si la pose ultérieure des scellés permet de rectifier une irrégularité.

Alleszins onthoud ik uit uw antwoord dat dit probleem al ettelijke jaren speelt.

Le problème traîne déjà depuis quelques années.

16.09 Minister **Renaat Landuyt**: Gelukkig niet. Het probleem is pas mogelijk vanaf september 2004, toen het BIVV opnieuw zelf de zegels moest aanbrengen. Men moet nagaan hoeveel toestellen vanaf dan in omloop zijn gegaan. Dat is eigenlijk pas nu gebeurd.

Het vervelende is dat de firma, en misschien bepaalde politiediensten, met kennis van zaken dit als een normale levering aanzien. Daar stelt zich het probleem van juiste levering door de firma. Men kent het probleem en men betwist het niet. Het is een vervelende toestand waar ik, als minister van Mobiliteit, voorlopig alleen kan op toekijken.

16.10 **Claude Marinower** (VLD): Nog een laatste opmerking. Ik ben begonnen bij Justitie. Dit is het tweede tussenstation. Het derde tussenstation zal bij uw collega Economie zijn, om het verhaal helemaal rond te krijgen.

16.11 Minister **Renaat Landuyt**: De stelling gaat als volgt. De dienst Metrologie beweert op grond van zijn algemene bevoegdheid het ijken op die manier te kunnen organiseren. De sleutel van de koppigheid ligt bij de dienst Metrologie.

16.12 **Jef Van den Bergh** (CD&V): U noemt dit de sleutel van de koppigheid. Ik was verrast dat het ijken van dergelijke toestellen een bevoegdheid was van de BIVV. Voor het ijken van toestellen kijkt men steeds in de richting van de dienst Metrologie. Het blijkt dat het jarenlang goed liep, dat het ijken bij de fabrikanten in huis gebeurde onder toezicht van Metrologie. Ik vraag me dan af of het zinvol is de BIVV hierbij te betrekken.

16.13 Minister **Renaat Landuyt**: Dit gebeurt om historische redenen. De oplossing voor de toekomst ligt in het veralgemenen van herkenningserkenning. De labo's die kunnen herkennen moeten algemeen erkend worden. Deze erkenning mag zich niet beperken tot één dienst. Het KB van 1991 moet aangepast worden door de erkenningregel aan te passen.

16.14 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, Ik denk dat dit de goede oplossing is.

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

17 **Question de Mme Muriel Gerkens au ministre de la Mobilité sur "l'installation de filtres à particules sur les véhicules en Belgique" (n° 11346 et n° 11576)**

17 **Vraag van mevrouw Muriel Gerkens aan de minister van Mobiliteit over "de installatie van roetfilters op voertuigen in België" (nr. 11346 en nr. 11576)**

17.01 **Muriel Gerkens** (ECOLO): Monsieur le président, monsieur le ministre, mes deux questions sont identiques.

Si je vous interroge aujourd'hui concernant les filtres à particules sur les véhicules diesel, c'est parce qu'en janvier, à l'occasion du Salon de l'auto, le premier ministre a annoncé que le gouvernement allait soutenir fiscalement et encourager l'installation de ces filtres à

16.09 **Renaat Landuyt**, ministre: Le problème est apparu en septembre 2004 lorsque l'IBSR a de nouveau apposé lui-même les scellés. Le Service de la Métrologie maintient obstinément qu'il est compétent pour l'étalonnage.

16.10 **Claude Marinower** (VLD): Je soumettrai la question au ministre de l'Économie.

16.12 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Je m'étonne d'apprendre qu'il s'agit d'une compétence de l'IBSR, étant donné que l'étalonnage a été effectué pendant des années sans aucun problème par le fabricant, sous la surveillance du service Métrologie. Est-il bien utile d'associer l'IBSR à cette opération?

16.13 **Renaat Landuyt**, ministre: L'IBSR n'était auparavant pas suffisamment équipé pour assumer cette mission. La meilleure solution consiste à adapter les règles pour la reconnaissance

17.01 **Muriel Gerkens** (ECOLO): De eerste minister kondigde in januari op het Autosalon aan dat fiscale voordelen zouden worden toegekend voor de installatie van roetfilters op voertuigen. Ik heb op hetzelfde ogenblik een voorstel

particules. Des quarts de pages de journaux relayaient d'ailleurs cette information auprès des citoyens belges.

Ce sujet m'intéresse particulièrement car, au même moment, je déposais une proposition de loi et une proposition de résolution concernant ces filtres à particules et les installations LPG qu'il me semblait falloir effectivement encourager. Je partage donc l'objectif du gouvernement.

J'ai interrogé le ministre Reynders au mois d'avril car rien ne se concrétisait. Il m'a répondu que c'était au ministre de la Mobilité de faire des propositions concrètes concernant la législation qui réglerait l'utilisation des filtres à particules et que nous allions bientôt recevoir de ce dernier des propositions pour définir ce qu'est un filtre et les règles et les critères auxquels il doit répondre.

Nous sommes au mois de mai et je constate que les promesses qui ont été faites par le premier ministre et le gouvernement en janvier n'ont toujours pas abouti.

Un élément me préoccupe et justifie également ma question: il est quasiment impossible d'installer un filtre à particules sur un véhicule en Belgique. On peut acheter quelques voitures dans lesquelles le filtre a été installé au préalable mais on ne peut en installer par la suite. En effet, les garagistes ne s'aventurent pas dans l'investissement de filtres à particules puisqu'il n'y a toujours aucune concrétisation de soutien fiscal à cette installation.

Monsieur le ministre, quelles démarches avez-vous entreprises afin d'exécuter la promesse du gouvernement de rendre possible la déduction fiscale pour l'installation de filtres à particules? Quand peut-on espérer un texte?

Avez-vous eu l'occasion de consulter le secteur à ce sujet?

Le même travail se fait-il concernant un encouragement à l'installation LPG sur des véhicules répondant au minimum à la norme EURO 4 - je ne pense pas qu'il faille l'installer sur de vieilles voitures plus polluantes?

Pouvez-vous déjà nous donner des indications sur le montant de la déduction fiscale qui pourrait être consentie sur une voiture neuve ou sur un véhicule déjà en circulation?

En outre, je voudrais savoir si des mesures vont également être prises pour les camions et éventuellement les bateaux.

17.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, madame Gerken, j'ai pour habitude de tenir mes promesses. Mais pour le reste, je ne peux que vous donner l'historique des faits.

Le SPF Mobilité et Transports a collaboré avec le SPF Finances, au cours des mois de septembre et octobre 2005, en vue d'aboutir à un texte de loi relatif à l'octroi d'une réduction d'impôt pour l'installation d'un filtre à particules.

Conformément à ses compétences, le SPF Mobilité et Transports a organisé une consultation portant sur des questions d'ordre technique

van resolutie nr. 2235 en een wetsvoorstel nr. 2287 ingediend met betrekking tot de invoering van die voordelen voor de installatie van die filters en de LPG-voertuigen. Aangezien de regering drie maanden later nog altijd geen voortgang met die zaak had gemaakt, heb ik de minister van Financiën daarover ondervraagd; hij antwoordde mij dat hij op uw voorstellen dienaangaande wachtte.

Welke demarches heeft u gedaan teneinde die belofte waar te maken? Wanneer zal het desbetreffende koninklijk besluit worden gepubliceerd? Voorziet de regering niet in dezelfde voordelen voor de voertuigen met een oorspronkelijke LPG-installatie of voor de installatie ervan in voertuigen die ten minste aan de Euro 4-norm voldoen? Ik had dat niet in mijn vraag vermeld, maar kan u mij zeggen of maatregelen zullen worden getroffen met betrekking tot vrachtwagens en schepen?

17.02 Minister Renaat Landuyt: Ik pleeg mijn beloften te houden, maar wat anderen beloften betreft, kan ik u alleen maar de historie van de demarches van mijn FOD schetsen ...

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft in september en oktober 2005 met de FOD Financiën

(normes de rejet maximum, effets sur la pollution, etc.).

Dans une première phase, le SPF Finances a consulté des magasins spécialisés, des constructeurs automobiles ainsi que des lobbies automobiles.

Dans une seconde phase, il a été demandé au SPF Mobilité et Transports d'intervenir en vue de pouvoir disposer des informations les plus fiables et les plus indépendantes possibles.

Aujourd'hui, le SPF Finances, auteur de ladite disposition, ne serait plus en mesure de fournir une réponse. Le projet est actuellement à l'étude au sein du SPF Mobilité et Transports en collaboration avec le SPF Finances.

Selon l'administration des affaires fiscales, les estimations budgétaires plafonneraient la réduction fiscale à un montant de 100 euros.

La contribution du SPF Mobilité et Transports a, quant à elle, été communiquée au SPF Finances, le 14 octobre 2005. Depuis lors, il n'y a plus eu de contact.

17.03 Muriel Gerkens (ECOLO): Monsieur le président, monsieur le ministre, vous avez dit qu'en octobre 2005, le SPF Mobilité avait communiqué ses informations quant aux critères du filtre (normes de rejet, etc.). Pourtant, en avril 2006, le ministre des Finances m'a fait savoir qu'il attendait que vous lui transmettiez lesdites informations.

Nous avons déjà été confrontés à ce même genre de situation dans d'autres secteurs ou domaines d'action.

Monsieur le ministre, je ne peux donc que vous suggérer d'envoyer à nouveau votre courrier au ministre des Finances. Pour ma part, je demanderai à ce dernier de bien vouloir effectuer des recherches dans ses archives ou de vous contacter afin que vous lui transmettiez ces informations.

Cela dit, l'important est de savoir que tout est techniquement possible, ce qui pourrait permettre au ministre des Finances de prendre les mesures nécessaires.

17.04 Renaat Landuyt, ministre: J'adresserai une lettre à mon collègue pour savoir si c'est son administration ou la mienne qui est incorrecte par rapport à la chronologie des faits.

17.05 Muriel Gerkens (ECOLO): Dois-je, à l'occasion, formuler une question au sujet des camions et des bateaux ou les normes que vous avez prises pour les filtres sont-elles valables pour tout?

17.06 Renaat Landuyt, ministre: Laissez-moi le temps de savoir ce qui s'est passé, mais je suppose qu'un filtre est un filtre!

samengewerkt.

De FOD Financiën is te rade gegaan bij gespecialiseerde handelaars, autoconstructeurs en een aantal autolobby's. Daarna heeft Financiën de FOD Mobiliteit en Vervoer om inlichtingen gevraagd omtrent de technische aspecten.

Volgens de Administratie van fiscale zaken zou de aftrek ten hoogste 100 euro mogen bedragen.

De bijdrage van de FOD Mobiliteit en Vervoer werd op 14 oktober 2005 aan de FOD Financiën meegedeeld.

Sindsdien zijn er geen contacten meer geweest.

17.03 Muriel Gerkens (ECOLO): Maar een maand geleden deelde de minister van Financiën mij mee dat hij wachtte op informatie van uwentwege. Ik stel voor dat u de minister van Financiën opnieuw een brief schrijft.

17.04 Minister Renaat Landuyt: Ik zal met mijn collega van Financiën contact opnemen in verband met de juiste chronologie van de feiten.

17.05 Muriel Gerkens (ECOLO): Is het nodig dat ik u een nieuwe vraag stel in verband met de normen voor de filters voor vrachtwagens en schepen?

17.06 Minister Renaat Landuyt: Ik zal dat nakijken.

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

18 Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de minister van Mobiliteit over "de inschrijvingsprocedures van buitenlandse voertuigen" (nr. 11171)

18 Question de Mme Magda De Meyer au ministre de la Mobilité sur "les procédures d'immatriculation de véhicules étrangers" (n° 11171)

18.01 **Magda De Meyer** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de automobiemarkt is heel divers en constructeurs spelen vaak in op de lokale gevoeligheden of op designwensen. Daardoor kunnen er in het buitenland soms wagens verkregen worden die niet op onze markt beschikbaar zijn. In een eengemaakt Europa is het mogelijk om dergelijke wagens op een vrij makkelijke manier in te voeren in ons land. Voor de homologatie en de keuring ervan bestaan er speciale regels.

18.01 **Magda De Meyer** (sp.a-spirit): Des véhicules qui ne sont pas mis en vente sur le marché belge sont importés dans notre pays. Bien entendu, ces véhicules sont soumis à certaines règles en matière d'homologation et de contrôle technique.

Mijnheer de minister, ik heb daarover dan ook een aantal vragen.

Ten eerste, hoeveel wagens worden er zo jaarlijks ingevoerd in België? Wat zijn de precieze homologatie- en keuringsprocedures ervan? Wat is de gemiddelde termijn, na invoer, om die wagens in het verkeer te krijgen?

Quel est le volume annuel de ces importations de véhicules en Belgique? À quelles procédures d'homologation et de contrôle technique ces véhicules sont-ils soumis? Quel est le délai moyen à prendre en compte pour la mise en circulation? Comment la collaboration entre les organes du contrôle automobile, les services des douanes et la Direction pour l'immatriculation des véhicules (DIV) s'articule-t-elle sur le plan de l'homologation?

Ten tweede, op welke manier is er een samenwerking tussen autokeuring, douane en DIV? Bestaat er daarvoor een standaardprocedure? Zo ja, welke dienst is daarvoor precies verantwoordelijk?

Existe-t-il des règles européennes relatives aux importations et exportations entre États membres de l'UE, ou chaque État membre impose-t-il sa propre procédure? Les exigences en matière de sécurité prescrites par notre pays sont-elles plus strictes ou, au contraire, plus souples que la moyenne européenne?

Ten derde, bestaat er een Europese overeenkomst voor invoer van wagens tussen de landen van de EU onderling? Zo niet, wilt u dat aankaarten bij uw Europese collega's?

Ten vierde, wat is de gebruikelijke methode in andere Europese landen om auto's in te voeren vanuit een andere lidstaat van de EU? Verschilt die veel van onze methode? Zo ja, is daar een verklaring voor?

Ten slotte, kunt u mij vertellen of de veiligheidsvereisten die gehanteerd worden door België strenger zijn dan die in de ons omringende landen?

18.02 **Minister Renaat Landuyt**: Ik probeer systematisch te antwoorden op de verschillende vragen.

18.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Au cours de la période 2003-2005, 47.827 véhicules en moyenne ont été importés et immatriculés par an dans notre pays, sur un total de 1.338.844 véhicules immatriculés en moyenne. La procédure d'homologation et les contrôles sont conformes aux prescriptions techniques émanant de deux directives européennes, l'une datant de 1970, l'autre de 2001, adaptant la directive précédente à l'évolution de la technique.

Het gemiddeld aantal geïmporteerde en ingeschreven gebruikte voertuigen in België bedraagt, voor de periode 2003 tot 2005, per jaar 47.827 op een totaal van gemiddeld 1.338.844 ingeschreven voertuigen voor dezelfde periode.

De goedkeuringsprocedure en de controles zijn gebaseerd op technische voorschriften volgens de Europese richtlijnen betreffende die materie, met name de Europese richtlijn 70/156 de dato 16 februari 1970 inzake onderlinge aanpassing van de wetgeving van de lidstaten betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens. Daarnaast is er nog een tweede richtlijn, de Europese richtlijn 2001/116, de dato 20 februari 2001 tot aanpassing

aan de stand van de techniek van de vorige richtlijn.

Strikt genomen is er geen gemiddelde termijn tussen de import en de inschrijving van een voertuig voorzien van een Europees certificate of conformity.

In dit geval kan het voertuig worden ingeschreven vanaf het ogenblik dat de douaneformaliteiten zijn vervuld. Voor de voertuigen met een certificate of conformity bedraagt de gemiddelde termijn voor het bekomen van een individuele goedkeuring ongeveer drie maanden. Dit betreft hoofdzakelijk nieuwe voertuigen die worden ingevoerd via het niet-officiële netwerk. Het gaat om ongeveer 1.500 voertuigen per maand.

Uw volgende vraag betreft de DIV en de Dienst Voertuigen, technische keuring en goedkeuring. Deze vallen beide onder hetzelfde Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid waarvan de Directie Wegverkeer deel uitmaakt. De Dienst Voertuigen en de douane, die samenwerkt met de DIV, komen automatisch tussen bij de behandeling van een vraag tot inschrijving, elk op hun respectieve domein, met name de technische keuring en de goedkeuring van een voertuig en de administratieve controle van de invoerformaliteiten.

Zij kunnen de inschrijving van een voertuig weigeren op hun respectieve domein indien zij de mening toegedaan zijn dat de technische of administratieve voorschriften of reglementen niet worden gerespecteerd. Men moet ook weten dat de GOCA - Groepering van erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs - de gegevens verzamelt van de ingevoerde voertuigen die zich verplicht moeten aanbieden bij de technische keuring en deze overmaakt aan de DIV die een feedback verzekert. De werkwijze is geformaliseerd en elke dienst is verantwoordelijk binnen de grenzen van zijn bevoegdheden.

Uw volgende vraag betreft de onderlinge invoer van voertuigen tussen landen van de Europese Unie. Deze is geregeld in een interpretatieve mededeling van de Europese Commissie van 15 mei 1996 inzake de goedkeurings- en inschrijvingsprocedures voor reeds in een andere lidstaat ingeschreven voertuigen. Eenmaal de Europese typegoedkeuring verkregen in een lidstaat, laat deze toe om een nieuw voertuig in te schrijven, te verkopen en in het verkeer te brengen in een andere lidstaat op voorlegging van het geldig certificaat van overeenstemming.

In antwoord op uw volgende vraag: alle lidstaten passen de voorschriften van de voornoemde richtlijn 70/156 en latere wijzigingen, op dezelfde manier en zonder voorbehoud toe. Voor zover we weten.

In antwoord op uw slotvraag het volgende. Alle voertuigen geproduceerd en in het verkeer gebracht binnen de Europese Unie voldoen aan dezelfde veiligheidseisen en zijn goedgekeurd in overeenstemming met de richtlijn 70/156 en de latere wijzigingen. Kortom, wij gaan ervan uit dat iedereen gelijk en even streng de regels toepast.

Au sens strict, il n'existe pas de délai moyen entre l'importation d'un véhicule qui dispose d'un certificat de conformité européen (COC) et son immatriculation. Le véhicule peut dans pareil cas être immatriculé immédiatement après les formalités de douane. Pour les véhicules qui disposent d'un COC, le délai moyen pour l'obtention d'un agrément individuel s'élève à trois mois environ. Il s'agit ici essentiellement de nouveaux véhicules importés par le biais du réseau non officiel, soit à peu près 1 500 véhicules par mois.

La Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV) et la Direction Véhicules (DV), compétente pour le contrôle et l'agrément techniques, dépendent de la même direction générale, à savoir la DG Mobilité et Sécurité routière. La direction Transport par route en fait également partie. La Direction Véhicules et la douane – qui collabore avec la DIV – interviennent, chacune dans leur domaine, lors de l'examen d'une demande d'immatriculation, à savoir le contrôle et l'agrément technique d'un véhicule et le contrôle administratif des formalités d'immatriculation. Ces services peuvent, indépendamment l'un de l'autre, refuser l'immatriculation d'un véhicule importé. Le Groupement des sociétés agréées de contrôle automobile et du permis de conduire (GOCA) récolte les données relatives aux véhicules importés, qui doivent obligatoirement se présenter au contrôle technique, et les envoie à la DIV qui doit assurer le feedback.

Les importations intracommunautaires de véhicules sont régies par une communication interprétative de la Commission européenne de 1996. Dès que la fiche de réception a été obtenue dans un État membre, chaque nouveau véhicule peut, après présentation d'un certificat de

conformité européen, être immatriculé, vendu et mis en circulation dans tout autre État membre. Tous les États membres sont évidemment censés appliquer les dispositions européennes de manière identique et sans réserves. Tous les véhicules mis en circulation au sein de l'Union européenne sont agréés conformément aux mêmes dispositions et répondent par conséquent aux mêmes exigences de sécurité.

18.03 Magda De Meyer (sp.a-spirit): Ik dank de minister voor zijn uitgebreid en informatief antwoord.

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

19 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de richtlijnen voor de aanvraag van middelen uit het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 11529)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de middelen voor 2005 van het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 11600)

19 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les directives concernant la demande d'obtention de moyens du fonds de la sécurité routière" (n° 11529)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les moyens du fonds de sécurité routière pour l'année 2005" (n° 11600)

19.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer de minister, zoals mijn collega Mark Verhaegen daarstraks zijn vraag noemde, is ook dit een vervolgvraag op eerdere vragen.

19.02 Minister Renaat Landuyt: Dat was een blijk van wantrouwen in u. Waarom stelt hij die vraag terwijl u ze al gesteld hebt? Dat is toch een rare sfeer binnen de fractie.

19.03 Jef Van den Bergh (CD&V): U moet daar geen dingen achter zoeken die er niet zijn, mijnheer de minister.

U heeft in uw antwoord op een eerdere vraag met betrekking tot het verkeersveiligheidsfonds aangekondigd dat de richtlijnen voor de gemeenten en de politiezones voor de aanvraag van middelen uit het verkeersveiligheidsfonds, zijn uitgesteld. Er zou immers een werkgroep komen die de criteria voor de verdeling van de middelen uit het fonds moet herbekijken. De vraag hiernaar kwam vanuit de Vlaamse regering, die beweert dat de verdeling van de middelen momenteel niet correct verloopt volgens de inspanningen die de verschillende Gewesten en de gemeenten in die Gewesten leveren met betrekking tot die verkeersveiligheid.

De Gewesten dienen elk hun prioriteiten inzake verkeersveiligheid af te kunnen lijnen. Vervolgens zal de werkgroep de criteria trachten te verfijnen. Dat heeft u toen aangekondigd. Mijnheer de minister, daarom wil ik u vragen naar de stand van zaken.

19.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Il n'y a toujours pas de décision à propos des critères relatifs à la répartition entre les communes des moyens du fonds de la sécurité routière. Il a été demandé aux Régions de faire connaître leurs priorités. Ensuite, un groupe de travail affinera les critères de répartition.

Quand la première réunion de ce groupe de travail est-elle prévue? Quand devrait-il soumettre des résultats? Quand les nouveaux critères seront-ils appliqués? S'ils n'entrent en vigueur qu'en 2007, de quelle manière les zones de

Is deze werkgroep reeds samengekomen? Zijn er al resultaten? Werkt de werkgroep aan nieuwe richtlijnen voor dit jaar? Zal dit gaan over de verdeling van de middelen voor 2006 of werkt men met het oog op volgend jaar, 2007?

Wat moeten de politiezones en de gemeenten intussen doen? Normaal gezien werden die richtlijnen verwacht voor 1 april. Die zijn er nog niet, mede vanwege het overleg dat is opgestart. De gemeenten en de politiezones kunnen intussen enkel afwachten. De vraag is wat zij ondertussen moeten doen.

Ik heb nog een aanvullende vraag gesteld, meer bepaald met betrekking tot de verdeling van de middelen van 2005. Een aantal politiezones wacht daarop. Die verdeling zou nog niet – tenminste tot vorige week – in het Staatsblad gepubliceerd zijn. Wanneer zal de publicatie en dus de uitbetaling van de middelen dan wel gebeuren?

19.04 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, collega Van den Bergh, wat uw laatste vraag betreft, werden de middelen voor 2005 gepubliceerd op 22 december 2005. Het betreft ministeriële besluiten van 20 december 2005.

Wat betreft de vraag rond de criteria van de richtlijnen voor de uitbetaling van de middelen van het Verkeersveiligheidsfonds, werd inderdaad veel tijd verloren ten gevolge van een vraag van minister-president Leterme inzake deze criteria. Hierdoor heeft het tot 3 mei geduurd – het laatste Overlegcomité vond plaats op 3 mei – vooraleer de afspraak gemaakt werd dat de Vlaamse regering binnen de week de criteria die zij voorstelde zou bezorgen. In het Overlegcomité werd overeengekomen dat deze richtlijnen van de Vlaamse regering, binnen de mogelijkheden van de wet, gewoon overgenomen zouden worden in de richtlijnen van de ministers van Binnenlandse Zaken en Mobiliteit. Ik heb vrijdag de criteria van de Vlaamse regering ontvangen. Die verwerken wij thans in een richtlijn.

19.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, wat betreft de laatste vraag die u eerst hebt beantwoord, verrast het mij een beetje, want dan weet ik niet waarom er bepaalde politiezones aan de bel trekken.

19.06 Minister **Renaat Landuyt**: Het is vervelend dat zij het Staatsblad niet lezen.

19.07 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Wat de vraag ten gronde betreft – de aanpassingen, binnen de wet, aan de criteria voor de verdeling van de middelen –, concludeer ik, ten eerste, dat het Vlaams Gewest voorlopig geen tussenstap zal vormen in de verdeling van de

police et les communes devront-elles introduire leurs demandes actuelles? Quand la répartition des moyens afférents à 2005 sera-t-elle publiée au *Moniteur belge*?

19.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Les moyens prévus pour 2005 ont été publiés au *Moniteur belge* le 22 décembre 2005. Peut-être certaines zones de police ne lisent-elles pas le *Moniteur*.

En ce qui concerne l'établissement des directives, une question du ministre-président flamand a hélas entraîné une sérieuse perte de temps. Lors de la dernière réunion du Comité de concertation, le 3 mai 2006, il a été convenu que le gouvernement flamand communiquerait dans la semaine sa proposition de critères. Il a également été décidé au sein du Comité de concertation que, dans les limites de la loi, les critères flamands seraient insérés intégralement dans les directives des ministres fédéraux de l'Intérieur et de la Mobilité. J'ai reçu les critères flamands vendredi dernier. On s'emploie actuellement à les intégrer.

19.07 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Je constate que, dans le cadre de la répartition des moyens, la Région flamande ne

middelen en dat de middelen dus niet eerst naar het Vlaams Gewest gestort zullen worden, maar nog altijd rechtstreeks aan de politiezones. Ik concludeer, ten tweede, dat er wel een criterium ingevoerd zal worden, namelijk het aantal boetes dat werd opgesteld of het aantal overtredingen dat de verschillende politiezones hebben vastgesteld.

19.08 Minister **Renaat Landuyt**: Twee opmerkingen. Het is juist omwille van het feit dat de uitbetalingen niet te veel onder druk mochten komen dat wij deze soepele methode hebben voorzien. Voor het volgende jaar wordt er gekeken naar een mogelijkheid om de betrokkenheidsprocedure toe te passen op de uitvoering, zoniet op te lijsten wat wij institutioneel moeten veranderen om het systeem te veranderen. Hier heeft men een soort fonds met middelen bestemd voor de politiezones. Dat is begrotingstechnisch of volgens de financieringswet iets anders dan voor de Gewesten of de gemeenten zelf.

Anderzijds is het zo dat wij vandaag de vernieuwde verkeersveiligheidsbarometer bekend hebben gemaakt. Wij zijn nu in staat, dank zij de medewerking van alle politiezones, om met een decalage van twee maanden de cijfers over het aantal slachtoffers te geven, niet enkel het aantal ongevallen maar ook het aantal slachtoffers. Het algemeen cijfer is dat er een daling is van 5,2% wat het aantal dodelijke slachtoffers betreft op de weg. In Vlaanderen is er een daling met 12% en in Wallonië een stijging van 2,9%. U moet weten dat het variabel criterium het criterium van het aantal doden is. Het zou dus zo kunnen zijn dat bij de verdeling het mechanisme dat wie de grootste inspanningen doet de grootste voordelen of de meeste steun krijgt begint te werken. Wat ik nu zeg is wel nieuw.

19.09 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Het aantal doden was vandaag toch al een criterium?

19.10 Minister **Renaat Landuyt**: Het mechanisme was zo dat men de goede effecten wou belonen. Er zijn drie grote criteria: de indeling van de zone in het algemeen qua politie, het aantal wegen en de evolutie van de ongevalcijfers, in het bijzonder de evolutie van het aantal doden. Waar er een dalende trend was, was er een hogere uitbetaling.

Nu krijgt men de vertaling. Omdat we met meer specifieke gegevens werken en korter op de bal kunnen spelen, zien we dat er een tendens is van dalende ongevallen overal. De zware ongevallen dalen echter niet in Wallonië maar wel in Vlaanderen. Ongevallen die gelieerd zijn aan snelheid, dus met een grote kwetsbaarheidfactor, dalen niet op de autowegen of dalen er minder. Ze zijn sterker aanwezig op de autowegen en in Wallonië. Dat zijn de laatste gegevens.

constituera pas une étape intermédiaire et que les moyens seront versés directement aux zones. Il sera en outre tenu compte du nombre d'infractions constatées par chaque zone.

19.08 **Renaat Landuyt**, ministre: Nous avons élaboré un système souple pour ne pas soumettre les paiements à une pression excessive. Pour 2007, nous songeons à la possibilité d'appliquer la procédure d'association à l'exécution.

Aujourd'hui, le baromètre de la sécurité routière nouvelle formule a été rendu public. Il donne, avec un écart de seulement deux mois, les chiffres relatifs au nombre de victimes. Le nombre de victimes mortelles a diminué en moyenne de 5,2% mais les chiffres diffèrent d'une Région à l'autre: en Flandre, on a observé une baisse de 12 % tandis qu'en Wallonie, on a constaté une croissance de 2,9 %. Le nombre de tués constitue un critère variable de telle sorte que le mécanisme suivant lequel ceux qui fournissent les plus gros efforts reçoivent la plus grande partie des moyens commence manifestement à porter ses fruits.

19.09 **Jef Van den Bergh**(CD&V): Le nombre de tués n'est-il pas déjà un critère actuellement?

19.10 **Renaat Landuyt**, ministre: Il y a trois grands critères: le quadrillage de la zone par du personnel policier, la longueur du réseau routier et l'évolution des statistiques relatives aux accidents de la route, en particulier celle du nombre de victimes mortelles. Si une zone enregistre une tendance à la baisse sur ce plan, elle a droit à plus de moyens.

Nous avons effectué davantage de paiements aux zones affichant une tendance baissière. Grâce au fait que nous travaillons avec des données spécifiques et que nous sommes donc à même de réagir

plus vite aux évolutions dans ce domaine, nous observons partout une tendance à la baisse du nombre d'accidents. Quant au nombre d'accidents graves, il baisse en Flandre mais pas en Wallonie. Le nombre d'accidents liés à la vitesse et à une plus grande vulnérabilité diminue moins sur les autoroutes et en Wallonie.

19.11 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dan komen wij natuurlijk voor een stuk wel terug bij het punt dat wij naar voren hebben gebracht tijdens de bespreking toen de wet werd aangepast van boetefonds naar verkeersveiligheidsfonds, namelijk dat de gemeenten of politiezones niet altijd zelf alles in handen kunnen hebben om het aantal slachtoffers te beperken.

Wij hebben er toen op aangedrongen om een soort van inspanningscriterium in te brengen, namelijk het aantal uren dat men wil gaan controleren. Ik verneem dat de Vlaamse regering zou kijken naar het aantal penale boetes dat wordt uitgeschreven. Een dergelijk inspanningscriterium hoor ik u nog niet vernoemen. U kijkt eerder naar het algemeen resultaat. Dat hoeft echter niet steeds gelieerd te zijn aan het aantal inspanningen dat een politiezone doet. Dat is toch net de vraag van de politiezones, dat zij zouden worden beloond voor de inspanningen die zij doen, los van - niet helemaal los, maar toch voor een stuk - van het aantal slachtoffers minder dat dit zou opleveren.

19.12 Minister Renaat Landuyt: Dit gezegd zijnde, er is wel een algemeen verzet tegen de fataliteit. Uit de analyse van de cijfers blijkt wel dat daar waar meer controle is, er minder ongevallen zijn. Wat men niet wil doen in de verkeersveiligheidspolitiek is uitgaan van de fataliteit, dat het normaal is dat wij twee à drie doden per dag hebben. Dat vinden wij niet normaal. Wij vinden dat iets dat beïnvloedbaar is en niet opweegt tegen de ongevallen. Anders zegt men dat een ongeval een fataliteit is. Dat is nu juist waartegen een verkeersveiligheidspolitiek zich verzet.

19.13 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik begrijp uw stelling in verband met fataliteit. Dat wil ik ook helemaal niet in vraag stellen. Ik wil wel het belonen van bepaalde inspanningen die worden geleverd aanbrengen.

Ik geef het voorbeeld van de gemeente Zoersel. Die wordt doorsneden door twee autosnelwegen. De lokale politiezone heeft daarop nauwelijks impact. Die kan echter wel het slachtoffer zijn van een ernstig ongeval en kan daardoor benadeeld worden op het vlak van de verdeling van middelen. Mogelijks heeft zij echter erg veel inspanningen gedaan om de verkeersveiligheid op haar grondgebied te verhogen.

19.11 Jef Van den Bergh (CD&V): Lors du débat sur la transformation du fonds des amendes en un fonds de la sécurité routière, nous avons insisté sur un critère lié aux efforts déployés, à savoir le nombre d'heures qu'une zone de police est disposée à consacrer aux contrôles. Le gouvernement flamand voudrait prendre en compte le nombre d'amendes pénales mais le ministre n'a rien dit de tel. Pourtant, le résultat général n'est pas toujours proportionné aux efforts. Les zones souhaitent être récompensées en fonction de leurs efforts et en partie seulement des résultats obtenus qu'elles ne déterminent pas toujours entièrement elles-mêmes.

19.12 Renaat Landuyt, ministre: Les chiffres prouvent que le nombre d'accidents diminue aux endroits où les contrôles sont plus fréquents. La prétendue fatalité, l'idée selon laquelle il est normal de déplorer trois ou quatre décès par jour et qu'on n'y peut rien suscite l'indignation généralisée.

19.13 Jef Van den Bergh (CD&V): Je comprends cette position en ce qui concerne la fatalité, mais je souhaite que les efforts soient récompensés. Le territoire de Zoersel est traversé par deux autoroutes, sur lesquelles la zone de police n'a pratiquement aucune emprise. Lorsqu'un accident grave se produit sur l'une de ces autoroutes, la commune peut être sanctionnée financièrement même si, par ailleurs, elle a peut-être

consenti de nombreux efforts pour améliorer la sécurité routière.

19.14 Minister **Renaat Landuyt**: Ik herhaal het nogmaals, die criteria kunnen nog verfijnd worden.

19.14 **Renaat Landuyt**, ministre: Les critères peuvent encore être affinés.

Er is vandaag reeds drie keer iets positief geweest. Ik lees dat echter nooit in de krant, ik hoor dat hier.

De **voorzitter**: Het komt in het verslag.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

20 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de tweejaarlijkse technische inspectie van voertuigen" (nr. 11551)

- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de wijzigingen van de reglementering inzake de technische controle" (nr. 11652)

20 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le contrôle technique biennal des véhicules" (n° 11551)

- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "les modifications de la réglementation en matière de contrôle technique" (n° 11652)

20.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, sinds 1 mei is de tweejaarlijkse technische keuring van auto's van minstens 4 en maximum 8 acht jaar van kracht. U wil een strengere controle dan degene die totnogtoe werd uitgevoerd. Omwille van deze strengere controle zou men dan een jaar mogen overslaan. Dat jaar overslaan zullen de meeste mensen wel hebben onthouden. Dat klinkt ook erg goed. Als wij de statistieken en verslagen van de technische inspectie bekijken, moeten wij echter vaststellen dat vanaf het vijfde en zeker het zesde jaar, het aantal rode kaarten en mankementen aan de wagen behoorlijk stijgt. Dan rijst de vraag of dit wel gunstig is voor de verkeersveiligheid.

Ik kan heel goed begrijpen dat een soepeler systeem wordt gehanteerd, waardoor de mensen minder naar de controle moeten. Dat wil zeggen als zij het controleregime dat hun garage voorstelt opvolgen en men dus om de 15.000 km zijn wagen binnenbrengt voor een groot of klein onderhoud. Dat wordt hier echter niet aan elkaar gekoppeld.

Mijnheer de minister, daarom vroeg ik mij ten eerste af of het niet beter was geweest om het nieuwe systeem te koppelen aan het verplichte onderhoudsboekje. Dat iemand die regelmatig zijn wagen laat nakijken en onderhouden een vrijstelling kan krijgen, lijkt mij positief. Dat dit daarvan losgekoppeld wordt, doet bij mij vragen rijzen.

Ten tweede, ondertussen hebben de keuringcentra geprotesteerd. Zij hebben vooral gewezen op de impact van de werkgelegenheid. U argumenteert daartegen dat de controle strenger zou verlopen. Ik hoop dat dit niet tot gevolg heeft dat de wachtrijen nog langer worden. Er zouden ook vliegende keuringsstations voor vrachtwagens in het verkeer komen. Dat is op zichzelf een positief element. Die vliegende keuringsstations werden echter onmiddellijk genuanceerd. Het zou immers slechts om 2 keuringsstations gaan. Klopt dit? Welke impact

20.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Depuis le 1^{er} mai, les voitures vieilles de quatre ans minimum et de huit ans maximum ne doivent plus subir le contrôle technique que tous les deux ans. En contrepartie, les contrôles devraient être réellement plus sévères. Il ressort toutefois des rapports de l'inspection technique que le nombre de cartes rouges augmente considérablement, particulièrement à partir de la sixième année. À mon estime, le système pourrait être assoupli si le propriétaire faisait entretenir son véhicule tous les 15 000 km mais cette condition n'est pas prévue en l'occurrence. N'aurait-il pas été préférable de lier le nouveau système au carnet d'entretien obligatoire?

Les services d'inspection craignent la perte d'emplois, ce que le ministre réfute en attirant l'attention sur la sévérité accrue des contrôles. J'espère en tout cas que les files d'attente ne s'allongeront pas davantage.

Je préconise l'idée de centres d'inspection mobiles pour les

verwacht u van deze twee stations op de tienduizenden en misschien wel honderdduizenden buitenlandse vrachtwagens die op jaarbasis in transit over de autosnelwegen in ons land denderen? Is het de bedoeling dat deze twee stations worden uitgebreid? Zo ja, op welke termijn?

U hebt ook aangekondigd dat vanaf 1 september de keuring van tweedehandsvoertuigen grondiger zal verlopen. Betekent dit dat deze strengere controle zal doorgaan bij de eenmalige inspectie op het ogenblik van de verkoop, of zal dit bij elke controle van de tweedehandsvoertuigen gebeuren? Ik veronderstel dat het het eerste is, maar voor alle duidelijkheid toch nog even deze vraag.

20.02 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, fin 2004, après l'enquête de Test-Achats sur les services de contrôle technique, vous aviez fait part dans la presse de votre volonté de réformer en profondeur le système de l'inspection automobile. Dans votre dernière note de politique générale, vous précisiez que cette réforme devait permettre une meilleure prévention des risques routiers.

Je constate que la réforme concrétisée par l'arrêté royal du 26 avril 2006, publié le 28 avril 2006, ne va pas dans le sens d'un contrôle plus rigoureux des véhicules puisqu'elle rend le contrôle technique bisannuel et non plus annuel dans certaines conditions. Ainsi, les voitures immatriculées après le 1^{er} janvier 2002 qui se présenteront pour la première fois cette année au contrôle technique avec un kilométrage de moins de 100.000 kilomètres recevront un certificat de visite valable deux ans à condition que le véhicule n'ait fait l'objet d'aucune remarque. Ce n'est qu'à partir d'un âge de huit ans que le contrôle redeviendrait annuel.

La modification de la périodicité du contrôle devait permettre un contrôle plus approfondi des véhicules en consacrant plus de temps à chaque véhicule. Votre arrêté royal ne donne aucune garantie à ce sujet vu que les critères de contrôle restent identiques. Il découle de ces inspections plus espacées que les véhicules moins souvent sujets à un contrôle approfondi seront moins bien entretenus et donc potentiellement plus dangereux et plus polluants. En effet, ce nouveau bonus d'un an entraînera nombre de propriétaires à suspendre l'entretien de leur véhicule pendant une plus longue période, dès lors qu'ils auront une carte verte valable deux ans.

Comme le font judicieusement remarquer les professionnels, les visites chez le garagiste vont nécessairement s'espacer. En effet, 50 à 70% des automobilistes font réviser leur véhicule avant son passage au contrôle technique. Ceci n'est pas de bon augure; en effet, les études démontrent que les déficiences mécaniques les plus graves apparaissent à l'âge de six ans.

Outre l'impact sur l'entretien des véhicules, votre réforme aura un impact important sur le secteur économique des garages et sur celui des services d'inspection automobile. Federauto prévoit ainsi que le seul secteur des garages devrait perdre environ 10.000 emplois. Les différents services d'inspection automobile devant faire face à une

camions mais on ne disposerait que de deux centres. Est-ce exact? Quelle est l'incidence des dizaines de milliers de poids lourds étrangers qui traversent annuellement notre pays? Des centres supplémentaires sont-ils prévus à terme?

À partir du 1^{er} septembre, les voitures d'occasion seront soumises à un contrôle plus poussé. Ce contrôle ne sera-t-il effectué qu'au moment de la vente?

20.02 Melchior Wathelet (cdH): Uw hervorming van de automobieleninspectie zal niet tot een strengere controle van de voertuigen leiden, vermits de controle in sommige gevallen tweejaarlijks wordt. Maar er zal ook niet strenger worden gecontroleerd, aangezien er niet aan de criteria gesleuteld wordt. In de praktijk zullen de wagens dus vaak slechter onderhouden zijn. Bovendien zullen er door de hervorming jobs verloren gaan in de sector van de garages en de technische inspectie.

Kan u de commissie een afschrift bezorgen van de door u bestelde audit over de technische controle?

Op welke manier komt uw hervorming de veiligheid van het wagenpark ten goede? Zal u bijkomende maatregelen nemen met betrekking tot de criteria en de te controleren punten?

Gebeurde vooraf een studie naar de economische gevolgen? Wat zijn daarvan desgevallend de besluiten?

Tot slot laat u de controles afhangen van de kilometerstand van het voertuig, terwijl de voertuigen die de grootste afstanden afleggen doorgaans ook het best worden onderhouden.

baisse de travail pourraient eux aussi être contraints de licencier.

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes.

Le 24 janvier 2005, vous avez confirmé devant cette commission que vous aviez commandé un audit de l'inspection automobile afin de mettre en évidence les dysfonctionnements du système et de pouvoir guider sa refonte. Pourriez-vous remettre copie de cette étude aux membres de la commission pour leur permettre d'apprécier la pertinence de votre réforme?

Pouvez-vous expliquer en quoi votre réforme telle que concrétisée par l'arrêté royal du 26 avril 2006 contribue à la sécurité du parc automobile?

Avez-vous l'intention de prendre des mesures complémentaires en matière de points de contrôle des véhicules?

Vos services ont-ils mené une étude préalable sur l'impact économique et social des modifications de la périodicité du contrôle technique sur les garages et les services d'inspection automobile? Dans l'affirmative, pouvez-vous nous livrer les conclusions de cette étude?

Un dernier élément, monsieur le ministre, si vous le voulez bien.

Vous liez la fréquence des contrôles au kilométrage. Or, il semble que les voitures qui roulent le plus doivent se rendre au garage plus régulièrement et elles sont donc souvent mieux entretenues. Pourtant, ces véhicules doivent se rendre plus fréquemment au contrôle technique. En revanche, quelqu'un roulant peu de kilomètres peut se permettre de se rendre moins souvent au garage. Par conséquent, des freins ou des pneus défectueux peuvent passer inaperçus.

20.03 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, collega's, wat de vragen van collega Van den Bergh betreft, kan ik het volgende meedelen. Er werd niet gekozen voor het verplicht onderhoudsboekje omdat de specialisten van de technische controle mij hebben uitgelegd dat het niet zo belangrijk is om het boekje te controleren, maar wel om de auto te controleren.

La prise en compte du nombre de kilomètres résulte d'une demande de spécialistes; c'est le RUCa qui m'a demandé d'utiliser ce critère. En effet, ce n'est pas parce qu'une voiture qui a au compteur plus de 100.000 kilomètres est bien entretenue que l'on ne doit pas la contrôler correctement. C'est en tout cas ce que dit le service de l'inspection automobile: ce ne sont pas les papiers qu'il contrôle, mais bien la voiture.

Wat de tweede vraag betreft, is er in verband met de tewerkstelling en de hervorming een collectieve arbeidsovereenkomst gesloten die de tewerkstelling voor 2 jaar garandeert. Daarin zitten ook de betrokken berekeningen. De tewerkstelling in de sector is nogal strak berekend volgens de tijd die men nodig heeft voor de controle. Die tijd is nu uitgebreid, waardoor er meer tewerkstelling komt in verhouding tot het aantal gecontroleerde wagens.

Dat stemt ook overeen met de algemene invalshoek dat wij ervoor

20.03 **Renaat Landuyt**, ministre: Nous n'avons pas opté pour le carnet d'entretien obligatoire. Des spécialistes du contrôle technique estiment, en effet, que le contrôle du véhicule est plus important que le carnet.

Het criterium van de kilometerstand kwam er op verzoek van de deskundigen. Zelfs een goed onderhouden wagen die 100.000 km op de teller heeft, moet gekeurd worden.

La CCT conclue garantit l'emploi durant deux ans. Elle est basée sur le calcul du temps nécessaire pour le contrôle. La durée du contrôle est actuellement étendue et permet dès lors d'augmenter l'emploi par rapport au nombre de véhicules contrôlés.

moeten zorgen dat er minder wagens gecontroleerd worden, maar dat zij beter gecontroleerd worden. Uit testen bleek immers dat door de snelheid, weliswaar, van het controleren het te controleren voorwerp iets minder bekeken werd. De bedoeling is de schifting te maken tussen wat eigenlijk niet gecontroleerd moet worden en wat nog beter gecontroleerd moet worden.

Wat de derde vraag van collega Van den Bergh betreft, is het bij de tweedehandse verkopen inderdaad de bedoeling dat de regel is dat er op het moment van de verkoop een dubbele controle is. Men heeft de veiligheidscontrole maar ook de controle op de conformiteit van het verkochte product.

Het is eigenlijk een heroriëntering van activiteiten. De impact op de tewerkstelling is er dus een die normaal stijgend zou moeten zijn, en zeker niet dalend. In ieder geval, een en ander is bij collectieve arbeidsovereenkomst gegarandeerd.

Wat de wagens betreft, gaat het om een geleidelijke invoering. Men start met de wagens die voor de eerste keer – na 4 jaar dus – naar de controle gaan. Zo kan men langzaamaan opvolgen hoe ver men het systeem kan uitbreiden. Het is eigenlijk een actualiseren van de autocontrole, die in België zeer goed is, conform de kwaliteit van de voertuigen, die ook gestegen is.

Cela m'amène aux questions de M. Wathelet.

En ce qui concerne l'audit, il a été réalisé à la demande du GOCA lui-même, après les scandales qui se sont produits dans les stations de contrôle et afin de déterminer s'il y a eu ou non des fraudes. Je ne peux vous remettre cet audit car je n'en suis pas l'auteur et le GOCA n'a pas encore l'autorisation de communiquer cette analyse des centres de contrôle.

Mais cela n'a rien à voir avec les réformes actuelles qui sont plutôt la conséquence des autres analyses, notamment de Test-Achats, qui avaient abouti à la conclusion qu'on contrôlait plus de voitures mais qu'on les contrôlait moins bien. C'est pour cette raison que nous avons voulu établir une distinction entre une voiture qui doit être contrôlée et une voiture qui ne doit pas l'être. Je répète que le critère du kilométrage émane du secteur lui-même.

En ce qui concerne l'impact économique, il ne faut pas oublier que si la sécurité routière augmente, de plus en plus de problèmes économiques se posent: moins d'accidents signifient moins de travail pour les garagistes. On le ressent très bien. En ce qui concerne la diminution du nombre de victimes, cela se remarque également au niveau des chiffres dans les hôpitaux. Tout cela a un effet néfaste sur l'économie.

Pour mener une bonne politique de sécurité routière, il ne faut pas tenir compte de l'impact économique. L'objectif du ministre de la Sécurité routière, c'est la sécurité routière et non l'économie! De temps à autre, l'accent doit être mis sur la différence entre la vie et l'économie!

Moins de véhicules doivent être contrôlés, mais les contrôles doivent être améliorés. Selon certaines études, des contrôles rapides sont par conséquent moins approfondis.

L'objectif est de soumettre les voitures d'occasion à un double contrôle au moment de l'acquisition. Il s'agit d'un contrôle de sécurité et de conformité.

Le nouveau système sera instauré progressivement. Nous commençons par les véhicules contrôlés pour la première fois quatre ans après leur mise en circulation. Nous procédons à l'actualisation du contrôle automobile qui donne d'ores et déjà pleinement satisfaction.

De vermeende audit werd op verzoek van GOCA uitgevoerd na schandalen in keuringscentra. Ik kan u dat document niet bezorgen, omdat GOCA de rechten erop nog niet bezit.

Dat staat echter helemaal los van de hervormingen, die voortvloeien uit de andere analyses, waaruit gebleken was dat men weliswaar meer voertuigen keurt, maar minder goed. Daarom maken wij nu een onderscheid tussen voertuigen die gekeurd moeten worden en voertuigen die niet gekeurd hoeven te worden. Het criterium van de kilometerstand werd ons door de sector zelf aangereikt.

Wat de economische gevolgen betreft, mag men niet vergeten dat een grotere verkeersveiligheid gepaard gaat met meer economische problemen: minder ongevallen, dus minder werk voor garagehouders, en ook voor de ziekenhuizen die de slachtoffers verzorgen!

Als we dus een goed verkeersveiligheidsbeleid willen

voeren, mogen we niet naar de economische gevolgen kijken. Ik hou de verkeersveiligheid voor ogen, niet de economie. Men moet toch een onderscheid kunnen maken tussen levenskwesaties en economische bekommernissen!

20.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik zal nog eens iets positiefs zeggen.

Mijnheer de minister, de controle van de tweedehandsvoertuigen op veiligheid en conformiteit kent natuurlijk een erg positieve evolutie en dat is mijns inziens een goede zaak. Ik ben ook blij dat er rekening werd gehouden met de tewerkstelling van het personeel van de keuringsstations.

Voor het personeel van de garagisten is het natuurlijk een andere zaak. U verwijst naar de keuze voor verkeersveiligheid, die economische gevolgen kan hebben. De vraag is natuurlijk of de verkeersveiligheid daar zoveel bij wint.

Wat betreft het onderhoudsboekje verwijst u naar het criterium van de kilometers: de 100.000 kilometer zou veel relevanter zijn dan het papieren onderhoudsboekje. Aan de andere kant: het onderhoudsboekje, waarin we kunnen zien of er een regelmatig onderhoud heeft plaatsgevonden, is toch meer dan enkel een papiertje dat moet worden gecontroleerd? Een wagen die na 100.000 kilometer nog niet in de garage is geweest voor een onderhoudsbeurt, is er wellicht veel slechter aan toe dan een wagen met 200.000 kilometer op de teller die op geregelde tijdstippen een onderhoud heeft gehad.

Ik blijf dus een beetje met het gevoel zitten dat een koppeling aan het onderhoud in de garage toch wel zinvol had geweest, ook al omdat vele automobilisten vlak voor de keuring nog eens bij de garage langsgaan om hun auto te laten controleren, om hem op punt te stellen voor de controle. Dat wil zeggen dat de minder rechtgeaarde automobilisten misschien twee jaar gaan wachten alvorens nog eens naar de garage te gaan voor een onderhoudsbeurt. Ik vraag me af of dat zo'n positieve impact zal hebben op de verkeersveiligheid.

20.05 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, je reviens sur la fin de l'intervention de M. le ministre.

S'il faut choisir entre la sécurité routière et l'aspect économique, c'est tout vu: la sécurité routière prime. Une vie vaut bien plus qu'un ou dix emplois. Cela ne pose pas de problème. Néanmoins, si on élabore des réformes qui n'ont pas un impact favorable sur la sécurité routière et qui, en outre, sont négatives pour l'économie, on rate les deux objectifs. C'est ce que je crains en l'espèce.

L'objectif de cent mille kilomètres me pose en effet problème. Il est vrai que ce n'est pas parce qu'une voiture a plus de cent mille kilomètres qu'elle est bien contrôlée et correctement entretenue. Mais on peut dire la même chose d'une voiture de moins de quarante mille kilomètres. Les pneus doivent être changés tous les trente ou quarante mille kilomètres quand on les utilise correctement. A

20.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Le contrôle de la sécurité et de la conformité des véhicules d'occasion constitue bien entendu une bonne chose. On a tenu compte de l'emploi du personnel des stations de contrôle mais le personnel des garagistes constitue une autre affaire. Un choix en faveur de la sécurité routière peut avoir des conséquences économiques mais la question est de savoir si cela a profité à la sécurité routière. En ce qui concerne le carnet d'entretien, le ministre évoque le critère des 100 000 km, qui serait plus pertinent que le carnet d'entretien. Un véhicule qui n'a pas encore fait l'objet d'un entretien dans un garage après 100 000 km est probablement en bien plus mauvais état qu'un véhicule avec 200 000 km au compteur qui a fait l'objet d'entretiens réguliers. Un lien avec l'entretien au garage aurait tout de même été judicieux. Les automobilistes de moins bonne foi attendront peut-être deux ans avant de faire procéder à un entretien de leur véhicule. En résultera-t-il un effet positif sur la sécurité routière?

20.05 Melchior Wathelet (cdH): De keuze tussen de verkeersveiligheid en het economisch aspect zal snel gemaakt zijn! Maar als de hervormingen nadelig zijn voor de verkeersveiligheid en ook de economie niet ten goede komen, dan missen wij tweemaal ons doel.

Ik heb problemen met de doelstelling van honderdduizend kilometer: een auto moet ook goed gecontroleerd en onderhouden worden. De banden moeten sneller worden gewisseld. Het kan

cinquante mille kilomètres, on peut donc avoir des freins usés ou des pneus usés. Par ailleurs, la voiture peut très bien ne pas être assurée. De nombreux critères entrent en ligne de compte.

Vous indiquez qu'on va mieux contrôler car pour le moment, ce n'est pas le cas. D'où cela vient-il? Est-ce votre impression? Disposez-vous de rapports? Sont-ils intéressants? Peut-être ne pouvez-vous pas nous les communiquer. Il est vrai que le rapport du GOCA avait un autre aspect.

Je le répète, les choses peuvent aller très vite lors d'un contrôle, qu'il s'agisse de pneus, de freins, de phares ou tout simplement d'assurance. Ne pas faire contrôler ces aspects pendant deux ans rend la vie de ceux qui n'ont pas envie de se mettre en conformité plus facile. Vous allez rétorquer qu'il faudrait que ces contrôles aient lieu sur la route. C'est vrai. Mais ils sont peut-être trop peu axés sur ces questions de sécurité.

J'ai pris quatre exemples: pneus, freins, phares, assurance de la voiture. C'est fondamental en matière de sécurité routière! In casu, on va perdre un contrôle, une année.

J'ai également une question subsidiaire. Je l'avais déjà posée. Elle concerne la sanction pour ceux qui se rendent au contrôle technique avec un an de retard. La sanction est dérisoire. Je ne me rappelle plus le montant; je crois qu'il s'agit de cinq ou dix euros. Je reviendrai peut-être avec une question sur ce sujet.

20.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Nous devons encore régler le problème de ceux qui ne respectent pas les règles et qui ne vont pas au contrôle technique. Mais qui suis-je pour dire qu'un problème se pose au niveau des priorités de travail des parquets?

ook gebeuren dat de remmen versleten zijn of dat het voertuig niet verzekerd is...

U zegt dat men een en ander beter gaat controleren, want dat zou thans niet het geval zijn. Waar haalt u dat?

Men kan een en ander vrij snel controleren. Als men die elementen twee jaar lang niet controleert, dan werkt men de fraude in de hand. En de controles die op de weg worden uitgevoerd, zijn te weinig toegespitst op de veiligheidsaspecten.

Ik heb nog een bijkomende vraag in verband met de straf voor degenen die zich een jaar te laat voor een controle aanmelden. Zij stelt niets voor: vijf of tien euro!

20.06 Minister **Renaat Landuyt**: Wij moeten dat probleem regelen. Maar wie ben ik om te beweren dat die kwestie een prioriteit moet zijn voor de parketten?

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

21 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de aanpak van de recidivisten in het verkeer" (nr. 11604)**

21 **Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la lutte contre les récidivistes en matière d'infractions de roulage" (n° 11604)**

21.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wij vernemen dat het strafregister een achterstand heeft van zowat vijfhonderd dagen. Dat betekent dat de parketten veroordelingen allerhande, waaronder dus ook veroordelingen voor verkeersdelicten, van na 1 januari 2005 niet meer kent, omdat ze nog niet geregistreerd staan in het strafregister.

Dat betekent meteen ook dat recidivisten van na die datum niet als zodanig herkend kunnen worden bij het gerecht op het ogenblik dat het dossier aan de politierechter voorgelegd moet worden. Het kan zelfs gebeuren dat iemand die vervallen is verklaard van het recht op sturen, bij een nieuwe zware verkeersinbreuk omwille van een onaanvaardbaar gebrek aan informatie niet eens herkend wordt bij het gerecht, zeker niet als de veroordeling werd uitgesproken in een ander rechterlijk arrondissement.

21.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): En raison de l'arriéré du Casier judiciaire central, qui représente quelque 500 jours, les parquets ne sont notamment pas informés des condamnations pour infractions routières prononcées après le 1^{er} janvier 2005. Les récidivistes coupables d'une infraction après cette date ne sont dès lors pas connus des autorités judiciaires. Le Casier judiciaire relève de la compétence de la ministre de la Justice, mais le Fichier central des permis de conduire peut également

Het strafregister is weliswaar de bevoegdheid van uw collega-minister van Justitie. Maar een ander element om recidivisten te bestrijden, is het centraal bestand van de rijbewijzen. Ook dat zou, volgens berichten in de pers, nog altijd niet klaar zijn. Mijnheer de minister, vandaar de volgende vragen.

Wat is de stand van zaken van het centraal bestand van de rijbewijzen? Wordt daar nog effectief aan doorgewerkt?

Ten tweede, welke concrete stappen werden reeds gezet in het dossier sinds het aantreden van de huidige regering? Welk bedrag werd er daarvoor reeds uitgetrokken?

Ten derde, een groot mank punt is steeds de aansluiting van de informatica van het gerecht op het centraal bestand van de rijbewijzen geweest. In hoeverre is die aansluiting momenteel gevorderd?

Ten vierde, welke datum zet u voorop voor de voltooiing van het project? Klopt het niet dat de uitvoering van de Europese richtlijn over het rijbewijs veronderstelt dat het centraal bestand van de rijbewijzen effectief functioneert?

Ten vijfde, welke andere maatregelen voorziet u voor de aanpak van recidive in het verkeer? Wanneer mag de implementatie van die maatregelen verwacht worden?

De volgende vraag staat niet expliciet in mijn schriftelijk ingediende vraag, maar de problemen bij het strafregister hebben momenteel natuurlijk een impact. Hoe schat u die impact in op de verkeersovertredingen?

21.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega, ten eerste, het centraal bestand voor de rijbewijzen registreert sinds 1 januari 1999 de in België uitgereikte rijbewijzen. De volledigheid en de correctheid van het centraal bestand voor de rijbewijzen zijn in belangrijke mate afhankelijk van de gemeenten die de rijbewijsgegevens inbrengen. Zo wordt vastgesteld dat voor bepaalde gemeenten de inbreng bijna 100% sluitend is, terwijl dat voor andere gemeenten minder het geval is. Mijn administratie tracht de gemeenten daarvoor dan ook te sensibiliseren.

Ten tweede, met het oog op de verdere ontwikkeling van het centraal bestand voor de rijbewijzen legt een van de verbeteringsprogramma's van de FOD zich specifiek toe op de programmering en updating van dat bestand.

In het kader daarvan wordt gestreefd naar de realisatie van een online toegang vanuit het centraal bestand rijbewijzen naar de andere centrale registers, zoals het Rijksregister, de Kruispuntbank Sociale Zekerheid, het wachtregister, enzovoort.

Voorts wordt de ontwikkeling van een nieuwe vervalapplicatie momenteel gefinaliseerd met inbegrip van de link tussen de geregistreerde rijbewijzen en het register van de vervallenverklaringen.

In antwoord op de derde vraag wijs ik erop dat mijn administratie momenteel aan een oplossing werkt voor het probleem dat tweeledig

contribuer à la lutte contre la récidive en matière de circulation routière. La presse a rapporté que ce fichier n'est pas encore opérationnel.

Où en est-on? Quelles initiatives ce gouvernement a-t-il prises dans ce dossier? Quel montant est prévu à cet effet? Où en est le raccordement des systèmes informatiques judiciaires au Fichier central des permis de conduire? Quand le projet sera-t-il terminé? L'application de la directive européenne relative au permis de conduire n'implique-t-elle pas automatiquement la mise en œuvre opérationnelle du Fichier central des permis de conduire? D'autres mesures seront-elles prises pour lutter contre la récidive en matière de circulation routière? Quand seront-elles d'application?

21.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Le Fichier central des permis de conduire enregistre la délivrance des permis en Belgique depuis le 1^{er} janvier 1999. L'exhaustivité et l'exactitude de ce Fichier dépendent en grande partie des communes qui fournissent les données relatives au permis de conduire. Mon administration s'efforce de sensibiliser les communes. L'un des programmes d'amélioration du SPF est spécifiquement consacré à la programmation et à la mise à jour de ce fichier.

Le but poursuivi est celui d'un accès en ligne, à partir de ce fichier de données, aux autres registres centraux. Une nouvelle application, qui comportera aussi le lien entre les permis de conduire enregistrés et le registre des déchéances, est en voie de finalisation.

is.

Eenzijds worden de gegevens over de uitspraken van de verkeersdelicten die het verval van het recht tot sturen tot gevolg hebben, door de Federale Overheidsdienst Justitie doorgestuurd naar de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. De gegevens van voornoemde vonnissen worden door mijn administratie verwerkt en gelinkt aan het centraal bestand rijbewijzen. De link is in preproductiefase en zal in de loop van de maand juli 2006 volledig in productie gaan, zo wordt mij hier gezegd.

Anderzijds zal mijn administratie haar gegevensbank met vervallenverklaren op een beveiligde manier ontsluiten voor de Federale Overheidsdienst Justitie. Ook deze ontsluiting is in preproductiefase.

Behalve voornoemde links zal mijn administratie in de nabije toekomst ook de vervallengegevens ontsluiten ten behoeve van de controlerende instanties, met name de federale politie ten behoeve van de geïntegreerde politie. Ook deze ontsluiting zal in de eerstkomende weken, in casu na de beschikbaarheid van de vervallengegevens in de databank, worden gerealiseerd.

Daarnaast stelt de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in de eerstkomende weken ook de gegevens van de geregistreerde vervallen via de rijbewijstoepassing ter beschikking van de gemeente.

Een ideale oplossing zou erin bestaan dat de gegevens in verband met het verval tot het recht tot sturen alleen in het strafregister worden opgeslagen en dat de verschillende andere overheidsdiensten de gegevens daar raadplegen. Doordat de strafuitvoering in het centraal strafregister ontbreekt, werd er evenwel voor geopteerd om de gegevens toch op het niveau van de FOD Mobiliteit en Vervoer bij te houden en ter beschikking te stellen van de gebruikers van de rijbewijsgegevens.

Ten vierde, de afschaffing van het papieren rijbewijs en de vervanging ervan door een rijbewijs naar pancardmodel conform de derde Europese rijbewijsrichtlijn wordt verwacht vanaf 2009. In principe zou een centrale uitreiking van het rijbewijs mogelijk zijn, mits aanpassing van het juridische kader en de studie naar de praktische modaliteiten. De ontwikkeling van een authentieke bron voor rijbewijzen kan inderdaad worden gezien als een kritische succesfactor voor de vervanging van het huidige type papieren rijbewijzen. Het bestaan ervan zou immers de uitrol van een bankkaarttype vereenvoudigen. Het getuigt ook van een goed bestuur, wanneer de kaart in de loop van de volgende jaren proactief wordt ontwikkeld.

In dit verband verwijs ik naar het protocolakkoord dat werd gesloten tussen Fedict en mijn administratie. Dit akkoord behelst precies de ontwikkeling en de ontplooiing van een authentieke Bron Rijbewijzen, een databank waar alle gegevens in verband met het rijbewijs samenkomen.

Op uw vijfde vraag kan ik u antwoorden dat er momenteel binnen de verkeersreglementering geen concrete maatregelen in de maak zijn om recidive in het verkeer anders te gaan bestraffen dan nu het geval is.

Le SPF Justice adresse les jugements relatifs aux infractions de roulage entraînant une déchéance du permis de conduire au SPF Mobilité et Transport. Mon administration traite ces jugements et les relie au fichier central des permis de conduire. Le lien est en phase de préproduction et sa production effective sera entamée dans le courant de juillet 2006.

Mon administration fournira au SPF Justice un accès sécurisé à sa base de données des déchéances. Là aussi, on en est à la phase de préproduction. Au cours des semaines à venir, mon administration ouvrira aussi l'accès à ces données aux instances de contrôle et le SPF Mobilité et Transport les mettra à la disposition des communes par le biais de l'application permis de conduire. Idéalement, les données concernant la déchéance du permis de conduire devraient être uniquement stockées dans le casier judiciaire, où les autres services publics pourraient les consulter. Étant donné que l'exécution de la peine ne figure pas dans le casier judiciaire central, il a été décidé de conserver les données au niveau du SPF Mobilité et Transport.

La suppression du permis de conduire en version imprimée est prévue à partir de 2009. Une délivrance centrale serait possible en principe moyennant une adaptation du cadre juridique et l'étude des modalités pratiques. Fedict et mon administration ont conclu un protocole d'accord concernant le développement d'une base de données regroupant toutes les informations relatives au permis de conduire.

Aucune mesure n'est prévue pour sanctionner différemment la récidive en matière d'infractions au code de la route. La base légale pour l'instauration du permis de conduire à points est prête. Ce permis constitue le meilleur moyen

De wettelijke basis is volledig klaar, en dit zelfs voor een rijbewijs met punten. Dat is de beste methode om recidive op te volgen. Alles hangt af van databestanden en linken. Het enige goede dat men hier kan doen, is er in de praktijk over waken dat alle computers effectief op mekaar worden afgestemd.

21.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik merk dat alles evolueert en dat we binnen een paar maanden heel wat verder zullen staan.

Mag ik noteren dat, eens het geheel functioneert, u zult overgaan tot de uitvoering van het rijbewijs met punten?

21.04 Minister Renaat Landuyt: Neen. Voor het rijbewijs met punten is immers nog een andere uitwisseling van gegevens nodig.

Een ideaal rijbewijs met punten zou een rijbewijs zijn waarbij een proces-verbaal met onmiddellijke inning kan worden geregistreerd op een centraal bestand dat dan wordt gelinkt aan het rijbewijzenbestand. Pas dan zou men effectief een automatisch puntensysteem hebben dat kan werken.

Dat is de logica van de vooruitgang. U moest eens weten van waar wij komen bij de administratie en welke inhaaloperatie wij bij Mobiliteit toch hebben gedaan op het vlak van informatica.

21.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik dank u voor uw antwoord.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 11676 van de heer Maingain wordt uitgesteld.

22 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de problemen met het keuren van nieuwe motoren" (nr. 11543)

22 Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "les problèmes relatifs au contrôle de nouveaux moteurs" (n° 11543)

22.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, verschillende motorhandelaars werden begin dit jaar geconfronteerd met het feit dat hun "eigen bouw"-motoren niet meer werden gekeurd door de daarvoor bevoegde keuringsstations. Het ontbreken van een emissienormattest voor het motorblok zou daarvan de oorzaak zijn.

Wat is nu de situatie? Handelaars in "eigen bouw"-motoren hebben jarenlang geen enkel probleem gehad om hun motoren te laten keuren als "eigen bouw". Ik wist niet dat het bestond in ons land, maar het blijkt al jaren te bestaan. Plotseling, zonder enige voorafgaande waarschuwing – van dag op dag – krijgen zij hun motoren niet meer gekeurd. Voor een aantal handelaars betekent dat niet meer of minder dan broodroof omdat zij daarvan echt moeten leven.

De vraag is trouwens ook gesteld door collega Chevalier, als ik mij niet vergis. Ik zou graag van de minister vernemen wat daar allemaal van aan is. Is de minister op de hoogte van de problematiek? Is de richtlijn waarop blijkbaar heel de problematiek gebaseerd is, ook omgezet door de federale regering? Wat hebt u eventueel al

d'assurer le suivi de la récidive, mais les différentes banques de données devront être interconnectées à cet effet.

21.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Tout évolue manifestement. Le ministre instaurera-t-il le permis de conduire à points lorsque tout fonctionnera parfaitement?

21.04 Renaat Landuyt, ministre: Non. Le permis à points requiert encore un échange de données supplémentaire. La situation idéale consisterait à enregistrer le procès-verbal avec perception immédiate dans un fichier central qui devra ensuite être connecté au fichier des permis de conduire. Le SPF Mobilité a déjà opéré un rattrapage dans le domaine de l'informatique.

22.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Au début de l'année, plusieurs marchands de motos ont eu la désagréable surprise de constater que les motos qu'ils avaient construites eux-mêmes n'étaient plus acceptées par les stations de contrôle technique. La raison en serait qu'ils n'étaient pas en possession d'une attestation relative aux normes d'émission pour le bloc moteur.

Ces marchands de motos n'ont pas eu de problème pendant des années. Et voilà que tout à coup, sans le moindre avertissement, leurs motos sont recalées au contrôle technique. Pour ces

ondernomen om ervoor te zorgen dat die motorhandelaars die "eigen bouw"-motoren bouwen, hun job in de toekomst verder zouden kunnen uitoefenen?

Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

commerçants, cela équivaut à une privation de revenus.

Est-ce exact? Le ministre est-il informé de cet état de choses? Le gouvernement fédéral a-t-il transposé la directive qui serait à l'origine de ce problème? Le ministre envisage-t-il de prendre des mesures pour protéger les commerçants concernés contre cette perte de revenus?

22.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mag ik u een vervelende vraag stellen?

22.03 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Ja.

22.04 Minister **Renaat Landuyt**: Uw vraag is recent. De vraag van de heer Chevalier is minder recent. Uw vraag is beter geformuleerd. Ik denk dat ik nog een beter antwoord zou kunnen geven, als u mij meer tijd geeft.

22.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Si j'avais plus de temps, ma réponse serait mieux étoffée.

22.05 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Ik heb daarmee niet echt een probleem, maar bent u zich bewust van die problematiek, want meer tijd geven, betekent in dezen natuurlijk wel dat een aantal handelaars momenteel niets kan ondernemen? Ik zou het op prijs stellen mocht die problematiek zeer snel worden bekeken. Ik neem aan dat uw administratie op de hoogte is van de problematiek, want het wordt echt een precair probleem.

22.05 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Je n'ai aucune objection à ce sujet. Le ministre est-il conscient qu'un certain nombre de marchands sont privés de revenus? Il s'agit d'une situation précaire.

22.06 Minister **Renaat Landuyt**: Het is erger dan dat. Het is een grijze zone. Het is altijd een grijze zone geweest.

22.06 **Renaat Landuyt**, ministre: C'est plus grave encore. Il y a toujours eu une zone d'ombre.

22.07 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): U wilt zeggen dat er geen reglementering bestond?

22.07 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Le ministre veut-il dire qu'une réglementation faisait défaut?

22.08 Minister **Renaat Landuyt**: Ik wil zeggen dat die mensen al veel langer een probleem gehad zouden hebben, als wij de reglementering altijd toegepast zouden hebben. Daarom wil ik een en ander inschatten. Het doet mij denken aan de tuningproblematiek, waar wij ook meer mogelijk proberen te maken, maar dan op een meer officiële wijze dan vroeger.

22.08 **Renaat Landuyt**, ministre: Si la réglementation avait été appliquée dans le passé, ces marchands auraient été confrontés à ces problèmes depuis bien plus longtemps. Ce problème présente des similitudes avec celui du *tuning*, pour lequel nous recherchons aussi une solution plus libérale, mais par le biais d'une réglementation.

22.09 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, hoe is het mogelijk dat de motorenhandelaars van de ene op de andere dag geconfronteerd worden – zij bouwen motoren en gaan dan naar de keuringsstations die bevoegd zijn om ze te keuren – met de mededeling dat hun bouwmotor niet meer gekeurd kan worden? Zij vallen van de ene dag op de andere zonder inkomsten.

22.09 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mais comment se fait-il alors que ces marchands ne peuvent soudainement plus faire agréer leurs motos?

22.10 Minister **Renaat Landuyt**: Er zit veel meer in dan in het antwoord staat?

22.10 **Renaat Landuyt**, ministre: Je ne dispose ici que d'une réponse incomplète.

22.11 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Ja, er zit veel meer in.

22.12 Minister **Renaat Landuyt**: Ik wil u gerust het antwoord geven zoals ik het hier heb, maar u zal minder gelukkig zijn.

22.13 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Ik weet het niet. Ik zal niet lang wachten...

22.14 Minister **Renaat Landuyt**: Nee, u zal erachter zitten.

22.15 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Ik vind dit niet echt iets om mee te lachen, mijnheer de minister.

22.16 Minister **Renaat Landuyt**: Ik ook niet.

22.17 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Ik kende niks van die zaak, maar ik heb die problematiek eens doorgenomen. Ze werden door een aantal mensen gecontacteerd. Het kan toch niet dat die mensen, de handelaars die te goeder trouw zijn geweest en die al twintig jaar hun job uitoefenen, van de ene dag op de andere zonder inkomsten komen te zitten?

22.17 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Des distributeurs qui exercent leur activité de bonne foi depuis vingt ans se voient ainsi privés de revenus d'un jour à l'autre. Quand le ministre pourrait-il trouver une solution?

Hebt u een idee op welke termijn u die zaak zou kunnen oplossen?

22.18 Minister **Renaat Landuyt**: Het is een probleem dat al twintig jaar bestaat.

22.18 **Renaat Landuyt**, ministre: Le problème est connu depuis vingt ans. La loi est maintenant appliquée.

22.19 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Ja, maar de vraag van de heer Chevalier dateert van 9 maart.

22.20 Minister **Renaat Landuyt**: Goed, ik zal een antwoord geven, maar u zal er niks aan hebben. Wilt u een antwoord?

22.21 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Ik zou nu al graag vernemen wat er is. Dan kunnen we verder natuurlijk nog zien.

22.22 Minister **Renaat Landuyt**: Het is allemaal in orde. Er is niks verkeerd. Momenteel kan ik niet meer zeggen dan dat. Misschien was het altijd al onwettelijk.

22.23 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Is dat dan de fout van die handelaars?

22.23 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Ces distributeurs sont-ils donc en faute?

22.24 Minister **Renaat Landuyt**: Natuurlijk, (...).

22.25 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Als iemand met een 'eigen bouw-motor' bij een keuringsstation aankomt en die wordt gekeurd, waarom zou die dan niet fout zijn?

22.26 Minister **Renaat Landuyt**: Je kan je niet berusten op het feit dat de wet plots juist wordt toegepast. Daar kan geen schade uit worden afgeleid, dat is een algemeen rechtsbeginsel. Als u elke dag te snel rijdt onder het oog van de politie en de politie u er plots op wijst dat u te snel rijdt, dan heeft u daar geen verweer tegen. Begrijpt u dat?

22.26 **Renaat Landuyt**, ministre: Ils ne peuvent pas s'opposer à la soudaine application correcte de la loi. Mais c'est là un principe de droit général.

22.27 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Volgens mij is er toch een reglementering die al 20 jaar wordt toegepast.

22.28 Minister **Renaat Landuyt**: Ik zal dat laten onderzoeken.

22.28 **Renaat Landuyt**, ministre: J'examinerai cette question plus en détail.

22.29 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, u wil het onderzoeken, maar u zegt toch al dat die handelaars in fout zijn. Dat kan niet. Ofwel onderzoekt u het...

22.30 Minister **Renaat Landuyt**: Ik zeg dat ik het zal laten onderzoeken.

22.31 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Dan kom ik daar later op terug.

22.31 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Je ne manquerai pas de revenir sur ce sujet.

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

23 **Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de aangekondigde campagne rond het oversteken van overwegen" (nr. 11469)**

23 **Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "l'annonce d'une campagne de sensibilisation concernant la traversée des passages à niveau" (n° 11469)**

23.01 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, in februari 2005 zijn er vijf mensen omgekomen bij een tragisch ongeval op een spooroverweg. Naar aanleiding van dat incident, in Diepenbeek, werd een aantal beloftes gedaan in verband met het verhogen van de veiligheid op de spooroverwegen. De overwegen zouden beter worden uitgerust en beveiligd. Er zou een actieplan worden uitgewerkt om onveilige overwegen te elimineren. Er zou ook in samenwerking met het BIVV een sensibiliseringscampagne worden opgezet.

23.01 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): En février 2005, cinq jeunes ont perdu la vie lors d'un accident tragique qui s'est produit sur un passage à niveau. À la suite de cet accident, de belles promesses avaient été faites à propos de l'amélioration de la sécurité des passages à niveau. Ils seraient mieux équipés et sécurisés. Un plan d'action allait être élaboré afin de supprimer les passages à niveau dangereux et il était prévu d'organiser une campagne de sensibilisation.

Ondertussen heb ik de bevoegde staatssecretaris voor Overheidsbedrijven een vraag gesteld in verband met de overwegen zelf. Van u zou ik graag willen vernemen of er inderdaad een actieplan is opgesteld. Ik heb van de staatssecretaris vernomen dat dit inderdaad het geval is. Wat wel belangrijk is - en zelfs nog belangrijker - is dat u ook gezegd hebt dat er een sensibiliseringscampagne zou komen in 2006. Ik heb van de staatssecretaris vernomen dat er inderdaad een zal komen, ook volgend jaar. We zijn nu echter bijna halverwege 2006 en ik heb nog steeds geen sensibiliseringscampagne gezien. Er zouden er als ik mij niet vergis dit jaar nochtans twee komen. Gaat het om een nationale campagne of is ze enkel op die bepaalde plaatsen gericht? Dat zou ik graag van u vernemen.

Qu'en est-il du plan d'action? Le ministre a annoncé l'organisation de deux campagnes de sensibilisation en 2006. Dans l'intervalle, les six premiers mois de 2006 sont déjà écoulés. Quand la campagne sera-t-elle menée? S'agira-t-il d'une campagne nationale?

23.02 Minister **Renaat Landuyt**: Wat de sensibiliseringscampagne betreft is het zo dat er tussen BIVV en NV Infrabel een planning is afgesproken. Men bekijkt nu waar permanente affichageborden zullen komen. Ook bekijkt men wanneer een en ander zal aangekondigd worden. Anderzijds overweegt men een speciaal bijkomend verkeersbord – een onderbord - aan bepaalde overwegen. De planning van deze sensibiliseringscampagne is dus volledig opgesteld. De uitvoering is nog niet op punt.

Nog belangrijker misschien is het wegwerken van de onveilige overwegen op zich. In 2005 werden 38 overwegen afgeschaft, waarvan 25 naar aanleiding van de opbraak van de lijnen. In 2006 zijn er tot nu toe 7 overwegen afgeschaft.

Het ontwerp van afschaffing van 13 overwegen is op dit moment voorgelegd voor een openbaar onderzoek. 2 koninklijke besluiten terzake moeten binnenkort allicht door mij getekend worden, want iedere afschaffing van een overweg gebeurt bij koninklijk besluit. Met andere woorden, er zijn ongeveer 20 tot 22 overwegen afgeschaft in 2006. Vergeleken met het tempo van 2005 is dat nu iets hoger.

Voor de rest zijn er nog de verhogingen van categorie van overwegen, die in versneld tempo worden voortgezet.

23.03 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, wat uw antwoord op de tweede vraag betreft, dat antwoord loopt inderdaad gelijk met het antwoord dat ik van de staatssecretaris heb gekregen. Wij zouden eigenlijk het liefst zien dat zoveel mogelijk van die overwegen in categorie 1, of in het slechtste geval in categorie 2, worden ondergebracht maar dat is blijkbaar nog niet voor onmiddellijk.

Wat de sensibiliseringscampagne betreft, mijnheer de minister, hebt u vorig jaar gezegd dat er zal volgend jaar een campagne zal komen. De heer De Dobbeleer van het BIVV zegt dat er volgend jaar extra financiële ruimte zal zijn. Is die financiële ruimte er ook? Wordt dat dit jaar inderdaad van kracht of is dat voor later?

23.04 Minister **Renaat Landuyt**: Men is samen met specialisten aan het kijken naar de meest opvallende methode. Er komt immers spijtig genoeg slijtage op de rode lichten, maar ook op de affichageborden. Men is volop in overleg om na te kijken om op de meest opvallende wijze de aandacht daarop te vestigen.

23.05 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Wordt dat een nationale campagne zoals de campagne die u nu voert voor de motoren of is het echt meer toegespitst op die overwegen?

23.02 **Renaat Landuyt**, ministre: L'IBSR et Infrabel ont convenu d'un planning pour la campagne de sensibilisation. Ils cherchent encore des endroits appropriés pour l'installation de panneaux d'information permanents. Ils envisagent en outre de doter certains passages à niveau d'un panneau additionnel. Le planning de la campagne de sensibilisation est prêt, mais la mise en œuvre est encore à l'étude.

En 2005, 38 passages à niveau ont été supprimés, dont 25 lors de travaux. En 2006, sept passages à niveaux ont été supprimés à ce jour.

La proposition de suppression de treize passages à niveau a été soumise à une enquête publique. Deux arrêtés royaux y afférents seront publiés bientôt.

Par ailleurs, la revalorisation de certains passages à niveau, qui se retrouvent ainsi dans une catégorie supérieure, est accélérée.

23.03 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Nous souhaiterions une revalorisation en catégorie 1 d'un maximum de passages à niveau.

Selon M. De Dobbeleer de l'IBSR, des moyens supplémentaires seraient dégagés pour la mise en œuvre de la campagne de sensibilisation. Cette enveloppe supplémentaire sera-t-elle disponible cette année encore?

23.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Des spécialistes sont encore à la recherche de la méthode la plus visible et la plus durable pour attirer l'attention sur les dangers que représentent les passages à niveau.

23.05 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Une campagne sera-t-elle mise sur pied à l'échelle nationale?

23.06 Minister **Renaat Landuyt**: Men wil een keuze maken om aan een aantal overwegen duidelijke verwittigingen te zetten. Anderzijds is het nog steeds niet uitgesloten dat men, dat hangt echter een beetje af van de meting van het effect, een algemene campagne daaromtrent gaat doen.

23.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Nous avons opté en faveur de l'installation de mises en garde claires à certaines passages à niveau. Une campagne générale n'est toutefois pas exclue.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.12 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.12 heures.