

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

du

LUNDI 16 AVRIL 2007

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 16 APRIL 2007

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.23 uur en voorgezeten door de heer Francis Van den Eynde.
La séance est ouverte à 14.23 heures et présidée par M. Francis Van den Eynde.

01 Vraag van de heer Carl Devlies aan de minister van Mobiliteit over "de niet-geordonnanceerde kredieten op 31 december 2006" (nr. 14609)

01 Question de M. Carl Devlies au ministre de la Mobilité sur "les crédits non ordonnancés au 31 décembre 2006" (n° 14609)

01.01 **Carl Devlies** (CD&V): Mijnheer de minister, ik koppel even terug naar mijn schriftelijke vraag nummer 554 van 23 januari betreffende de facturen waarvoor op 31 december nog geen ordonnanciering was gebeurd. U hebt daarop geantwoord dat alle facturen werden geordonnanceerd ten laste van de begroting voor 2006 zolang de gegevensbank van de thesaurie toegankelijk was. Voor de FOD Mobiliteit en Vervoer zou die toegankelijkheid verlengd zijn.

Graag had ik van de minister een antwoord gekregen op een aantal concrete vragen. Eén, luidens de instructies van de thesaurie dienden de betalingsordonnanties ten laatste te worden binnengebracht op donderdag 14 december 2006. Wat was de deadline voor de FOD Mobiliteit en Vervoer?

Twee, welke betalingsordonnanties voor facturen met betrekking tot de begroting voor 2006 konden niet tijdig, dus voor de deadline, worden overgemaakt aan de thesaurie? Op welke facturen hebben ze betrekking en welke bedragen zijn ermee gemoeid?

Drie, welke toegelaten ordonnanceringsenveloppe gold voor de FOD Mobiliteit en Vervoer in 2006? Hoe verhiel deze zich tot de betalingsmogelijkheden opgelegd door het ankerprincipe? Voor welk totaal bedrag werd in de begroting voor 2006 uiteindelijk geordonnanceerd? Welke ordonnancieringen werden overgedragen naar 2007?

01.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, collega Devlies, op uw specifieke eerste vraag kan ik u het volgende zeggen. De laatste data in 2006 waarop ordonnancieringen aan de thesaurie werden toegestuurd waren enerzijds 15 december, voor de betalingen inzake de FOD Mobiliteit en Vervoer, en anderzijds 20 december, voor de betalingen aan de NMBS.

Ik kom aan uw tweede vraag. Bij de FOD Mobiliteit en Vervoer worden de facturen geordonnanceerd via het informaticaprogramma Cobra. De facturen worden gedecentraliseerd door de verschillende beheersdiensten, in ontvangst genomen, ingevoerd in de databank en vervolgens geverifieerd in het kader van de vereffeningsprocedure. De ordonnanciering via Cobra, op basis van ingevoerde gegevens, gebeurt door de stafdienst Begroting en Beheerscontrole, na een laatste controle op de regelmatigheid en correctheid.

Elk jaar vraagt de stafdienst Begroting en Beheerscontrole de beheersdiensten om geen facturen meer op het lopende begrotingsjaar in te voeren ongeveer één week voor de laatste datum waarop de beheersdiensten hun betalingsdossiers aan de stafdienst overmaken, teneinde ze nog op het begrotingsjaar 2006 te laten aanrekenen. Dat was 8 december 2006.

Het totaal bedrag aan vóór deze datum ontvangen facturen, die na de deadline – dus met aanrekening op het begrotingsjaar 2007 – aan de Thesaurie werden overgemaakt, beloopt 254.797 euro. Het waren 43 facturen. Een aantal van deze facturen werd niettemin nog binnen de reglementaire termijn van vijftig dagen betaald. Het precieze aantal is dus 43 facturen, voor een bedrag van 254.797 euro, met dien verstande dat ze binnen de normale termijn betaald zijn.

Ik kom op uw derde vraag. Ik versta de vraag niet goed. Wat vraagt u in uw derde vraag?

01.03 Carl Devlies (CD&V): Welke toegelaten ordonnanceringsenveloppe gold voor de FOD Mobiliteit en Vervoer in 2006? Hoe verhiel deze zich tot de betalingsmogelijkheden opgelegd door het ankerprincipe? Voor welk totaal bedrag werd door de begroting 2006 uiteindelijk geordonnanceerd? Welke ordonnanceringen werden overgedragen naar 2007?

01.04 Minister Renaat Landuyt: Het enige bedrag dat ik hier heb, is die 254.797 euro, die naar het volgende jaar is gegaan. Dat zit al in mijn tweede antwoord.

01.05 Carl Devlies (CD&V): En de twee andere gedeelten van de vraag? Wat was de totale ordonnanceringsenveloppe en de verhouding tot het ankerprincipe?

01.06 Minister Renaat Landuyt: Dat moet ongeveer 3.500.000 "kilo-euro" zijn, zeker? Ik zal het eens moeten nakijken.

01.07 Carl Devlies (CD&V): (...)

De **voorzitter:** Kilo-euro ken ik niet.

01.08 Minister Renaat Landuyt: Dat is van kilometer.

De **voorzitter:** Bedankt voor de les, mijnheer de minister, maar ik zou durven suggereren dat u voor de precieze cijfers, als u ze niet bij hebt, schriftelijk antwoordt. Is dat goed, collega?

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "l'expansion du Brussels Airport" (n° 14697)

02 Vraag van de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit over "de uitbreiding van Brussels Airport" (nr. 14697)

02.01 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, voilà quelques semaines, j'ai découvert dans un magazine les objectifs affichés par l'actionnaire majoritaire de la "Brussels Airport Company" concernant ses plans de développement.

En résumé, nous devons raisonnablement conclure que son intention est de faire de notre aéroport de Bruxelles un des aéroports les plus importants d'Europe en affichant une hausse de 6% du nombre de passagers chaque année.

Pour ce faire, il est notamment prévu de doper le trafic aérien en ouvrant davantage de liaisons intercontinentales, en attirant les compagnies "low-cost" et en augmentant les activités de fret grâce à une extension de la zone Brucargo. En outre, le Brussels Airport ne dessert actuellement que 9 destinations des 30 destinations considérées comme clés dans le trafic aérien. La compagnie gestionnaire désirerait en desservir plus d'une vingtaine pour 2012.

Tout ceci aurait pour conséquence qu'il y aurait 450.000 mouvements d'avions par an. Ce chiffre est d'ailleurs cité comme future fréquence du trafic aérien bruxellois.

Monsieur le ministre, tout ceci me semble parfaitement irréaliste du point de vue de la capacité de tolérance sociologique de la population autour de l'aéroport et me semble être de nature à créer des problèmes

politiques énormes.

Depuis le début des années 90, la politique aéroportuaire de tous les gouvernements qui se sont succédé a été catastrophique. Elle a été caractérisée par la myopie, l'absence de vision à long terme, l'absence du sens des réalités, du sens de l'humain et par une espèce d'incapacité de négocier des objectifs stratégiques au niveau international de l'Eurorégion.

Depuis quinze ans, tous les gouvernements ont été détestables au niveau de la politique aéroportuaire. Ils se sont enfoncés dans une politique à courte vue à Zaventem plutôt que de tenter de développer une stratégie visionnaire à long terme. Il y a eu la politique "du chien crevé au fil de l'eau", "à la petite semaine", des improvisations avec évidemment les graves problèmes politiques que nous avons connus, ces dernières années, et dont vous avez dû payer, pour partie, les pots cassés essayant tant bien que mal, en "stoemelings", d'arranger les affaires. Vous avez d'ailleurs peut-être mieux réussi que certains de vos prédécesseurs qui étaient moins adroits et probablement moins intelligents que vous.

Tout ceci pour dire que l'on va droit dans le mur, à Zaventem. Je vous le dis en toute sincérité, en toute franchise.

J'ai relu récemment les interpellations que j'ai développées dans ce parlement. À l'époque, c'était M. Daerden qui était ministre des Communications. Déjà, je lui disais que l'on allait droit dans le mur.

Les investissements qui ont été consentis, en 1994, 1995 et 1996 à Zaventem étaient ridicules. Si ces sommes avaient été investies pour un aéroport alternatif, situé ailleurs, dans une perspective de développement à long terme, nous ne serions pas confrontés aujourd'hui à de tels problèmes. Je ne suis pas le seul à le penser; de nombreuses personnes sont de mon avis. On a vraiment fait "des imbécillités" – pardonnez-moi le mot – dans ce dossier depuis 15 à 20 ans.

Nous avons pu voir comment cette société a géré la situation, vendredi passé! C'est un scandale! Un aéroport a été bloqué parce que 40 "gusses" ne sont pas contents du montant des chèques-repas. Nous vivons dans un pays de fous! La situation était surréaliste. Cette compagnie n'est pas digne de gérer un tel aéroport. Il faut savoir que cette grève a provoqué de graves conséquences financières pour toutes les compagnies aériennes qui collaborent avec lui.

La compagnie gestionnaire de l'aéroport a-t-elle oublié la faillite de la Sabena? Souhaite-t-elle voir réapparaître une situation de faillite avec Brussels Airlines? En tout cas, nous sommes bien en route pour ce faire.

Bientôt, il y aura le TGV direct jusqu'à Schiphol. Le TGV jusqu'à Roissy existe déjà. Je vous avoue que, pour ma part, je prends plus souvent l'avion à Roissy qu'à Zaventem. Et je ne suis pas le seul à agir de la sorte. Demain, nous serons confrontés à la concurrence de Heathrow qui sera relié par TGV et de Düsseldorf, etc. Nous allons droit dans le mur, monsieur le ministre!

Quand je lis de telles prévisions, je me dis que c'est sociologiquement et politiquement insupportable et qu'il faut faire savoir aux gestionnaires de l'aéroport qu'une autre politique est nécessaire. Le gouvernement a d'ailleurs la responsabilité de mener une autre politique en la matière.

Monsieur le ministre, pourriez-vous me dire ce que vous inspirent ces nouveaux projets d'investissement?

Les gens vont finir par se coucher sur les pistes. Si cela continue, des émeutes vont bientôt se produire à l'aéroport de Zaventem!

Que vous inspirent ces nouveaux projets de développement déments, compte tenu de la localisation de l'aéroport? Ce développement est parfaitement logique du point de vue d'un actionnaire privé qui veut évidemment maximiser son profit, mais oublie-t-il dans quel contexte sociologique urbain il travaille? Faudra-t-il qu'un accident dramatique se produise à Zaventem pour que vos successeurs se réveillent et fassent le nécessaire?

J'en viens à une question subsidiaire et corollaire: comment pensez-vous pouvoir gérer, vous ou vos successeurs, les nuisances qui découleraient de 450.000 mouvements établis vis-à-vis des riverains alors que ceux-ci sont déjà sur les dents en raison des quelque 260.000 mouvements actuels?

Monsieur le ministre, je vous remercie de votre attention et je m'excuse d'avoir été virulent dans cette affaire mais, dans le dossier aéroportuaire, on a commis d'énormes conneries – excusez-moi l'expression – et ce, depuis 15 ans. Malheureusement, cela continue!

02.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, cher collègue, "Brussels Airport Company" est une société anonyme qui vise, en toute logique, la croissance de ses activités. Elle doit néanmoins respecter les règles fixées par les pouvoirs publics, notamment les dispositions de son permis environnement délivré par la province du Brabant flamand.

Le permis environnement actuel prévoit déjà une limitation du nombre de mouvements nocturnes et impose à l'exploitant de réaliser une étude pour déterminer un quota de bruit maximum par an en journée. J'ai proposé un accord de coopération aux Régions qui contient tous les instruments nécessaires pour gérer le bruit aux alentours de l'aéroport.

Ce comité de concertation du 7 octobre a fixé les limites d'exploitation pour la période 2008-2020. Elles seront établies en droit belge sur la base de la directive 2002/30 relative à la restructuration d'exploitations.

02.03 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le ministre, votre réponse est purement legaliste. Il est évidemment facile de se retrancher derrière des textes de loi. Votre réponse est sans doute formellement correcte, mais je suis choqué, dans cette affaire, par l'absence de vision des gouvernements successifs - y compris celui-ci, que j'ai soutenu pendant quatre ans.

Cela fait dix ans que les gens les plus lucides plaident en faveur d'une politique de dédoublement de l'aéroport national, afin d'en installer un qui soit situé loin de Bruxelles et des quartiers habités. Cela a été réalisé dans tous les pays modernes du monde, où l'on trouve un aéroport urbain desservant les vols régionaux et un autre plus lointain qui dessert les vols transcontinentaux, les vols de nuit, voire certains frets, etc. Personne n'a jamais voulu lancer cette étude. Ce sera mon testament, non pas politique mais pour cette législature, car j'espère bien réapparaître pendant la législature suivante et continuer à taper sur le clou. Je pense que notre pays fait preuve une fois de plus d'étroitesse de vue et d'un grave manque d'ambition, eu égard aux perspectives de développement européen.

Je continue de déplorer ce genre de réponse legaliste, qui ne satisfait évidemment pas les riverains, à juste titre inquiets. Un jour, ils se révolteront, avec les conséquences qui en découleront sur le plan des troubles de l'ordre public.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de Mme Zoé Genot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "Belgocontrol" (n° 14533)

03 Vraag van mevrouw Zoé Genot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "Belgocontrol" (nr. 14533)

03.01 Zoé Genot (ECOLO): Monsieur le ministre, en application de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, Belgocontrol est une entreprise publique autonome depuis 1998. Or il semblerait que jusqu'à ce jour, ni le statut ni les cadres organiques et linguistiques de Belgocontrol ne soient appliqués et respectés puisqu'ils ne sont pas encore parus au Moniteur comme l'impose la loi du 21 mars 1991.

Monsieur le ministre, confirmez-vous cet état des choses? Dans l'affirmative, pourquoi les statuts de cette entreprise publique n'ont-ils pas encore été publiés au Moniteur alors qu'elle existe depuis 1998?

Par ailleurs, en 2000, l'administrateur délégué de Belgocontrol a lancé un projet d'upgrading de CANAC. Des consultants, des ingénieurs et des spécialistes ont été recrutés pour effectuer cet upgrading. Du matériel a été acheté, commandé, des études ont été réalisées jusqu'en 2006, année où l'administrateur délégué a mis fin à ce projet ainsi qu'au contrat des personnes recrutées. Ce projet manqué aurait coûté 75 millions d'euros. Un nouvel upgrading serait en cours.

Pourquoi l'administrateur de Belgocontrol a-t-il abandonné ce projet après six ans d'investissements en

matériel, en études et en personnel? Combien cela a-t-il coûté à Belgocontrol? À combien est évalué le nouveau projet? Comment Belgocontrol va-t-il financer ce nouvel upgrading? Quel est l'avenir de Belgocontrol dans ces conditions?

03.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, conformément à l'article 29, §1^{er} de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, les membres du personnel d'une entreprise publique autonome sont recrutés et employés en vertu du cadre et du statut du personnel arrêtés par le conseil d'administration.

Conformément à l'article 33, §1^{er} de cette même loi, le conseil d'administration a fixé en novembre 2001 le premier statut du personnel et le premier statut syndical sur avis conforme de la commission paritaire de Belgocontrol.

Le chapitre 8 "Personnel" de la loi ne prévoit pas que les statuts en question doivent être publiés au Moniteur belge.

Le statut du personnel et le statut syndical ne peuvent pas non plus être considérés comme une matière telle que celles visées par les articles 170, §§1 et 2, et 172 de la loi du 21 mars 1991 dont la publication au Moniteur belge est requise.

En ce qui concerne le cadre du personnel, il convient de remarquer que le conseil d'administration de Belgocontrol n'y a pas apporté de modification. Il en ressort que la situation en vigueur à l'ancienne Régie des voies aériennes reste intégralement la même.

Pour répondre à la deuxième question, en 1999, le conseil d'administration de Belgocontrol a décidé de lancer un grand projet d'évaluation des systèmes du centre de contrôle aérien de Steenokkerzeel sous le nom de CANAC Upgrade. De nombreux sous-projets ont été progressivement implémentés apportant ainsi, au fil du temps, d'importantes améliorations au système inauguré en 1993. Le développement d'une application centrale du projet relative à la visualisation des images radar sur les écrans des contrôleurs a dû être confié à une société spécialisée eu égard à sa complexité.

La commande a été passée par décision du conseil d'administration du 6 novembre 2003 dans le respect de la législation sur les marchés publics pour un montant de 7.668.050 euros. Après quelque temps, les difficultés sont apparues en raison de la qualité des livrables. Malgré les efforts déployés pour tenter d'amener l'équipe du fournisseur au niveau de ses exigences, Belgocontrol a dû se rendre à l'évidence. Le conseil d'administration, en sa séance du 18 octobre 2005, a décidé de résilier le contrat et a chargé l'administrateur délégué d'examiner les possibilités de conclusion d'un nouveau contrat avec un sous-traitant du fournisseur initial.

Après l'échec de cette tentative, la stratégie en la matière a été reconsidérée sur la base de trois critères fondamentaux: les délais, les risques, les budgets.

Le 21 juin 2006, le conseil d'administration a décidé de lancer un marché pour la fourniture d'un nouveau centre clé sur porte par procédure négociée avec publicité préalable. Trois candidats ont été sélectionnés et ont remis une offre. Les évaluations sont en cours et la commande devrait être passée dans le courant du deuxième trimestre 2007.

Le coût estimé de ce projet est de 23 millions d'euros qui devraient être financés sur fonds propres. L'impact de l'arrêt du projet initial sur les comptes 2006 est de 1,5 million d'euros. Pour le surplus, Belgocontrol est bien gérée et suit de manière proactive les évolutions du secteur sur le plan européen. Il ne semble donc pas qu'il y ait du souci à se faire pour son avenir.

03.03 Zoé Genot (ECOLO): Monsieur le ministre, pour les travailleurs de Belgocontrol, il est clair que voir que des projets lancés n'aboutissent pas toujours, alors qu'il s'agit de sommes importantes, est assez angoissant. J'entends qu'un des contrats a dû être résilié parce qu'il n'a pas pu aboutir. Dans ce cas, les 10 millions ont-ils quand même été payés?

03.04 Renaat Landuyt, ministre: Non. Si l'on résilie un contrat, cela signifie qu'on n'est pas content et que l'on souhaite limiter les frais. Étant donné qu'il s'agit d'une résiliation dans l'intérêt de la firme, ces dix millions n'ont pas été payés. Je ne peux pas vous répondre au centime près car je ne dispose pas des chiffres.

03.05 Zoé Genot (ECOLO): J'espère que vous avez raison. Je pense notamment au projet Phénix en Justice...

03.06 Renaat Landuyt, ministre: Il ne faut jamais mélanger Belgocontrol et la Justice.

03.07 Zoé Genot (ECOLO): Des projets qui coûtent très cher ont été lancés mais n'aboutissent pas et ils sont de nature à hypothéquer des entreprises, qui a priori sont en bonne santé. Il faut tenir à l'œil l'évolution et les appels d'offres en la matière pour éviter que des sommes faramineuses ne soient engagées pour des projets qui n'aboutissent pas.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la représentation du secteur des auto-écoles dans la Commission fédérale pour la Sécurité routière" (n° 14355)

04 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de vertegenwoordiging van de autorij scholen in de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid" (nr. 14355)

04.01 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, par arrêté royal du 26 juin 2002 a été créée la Commission fédérale pour la Sécurité routière, rattachée au SPF Mobilité et Transport. La composition de cette commission a été conçue de manière très large, comme en atteste l'article 6 de cet arrêté. Il apparaît toutefois qu'aucun représentant du secteur des auto-écoles n'est associé aux travaux de cette commission. Pourtant, les accompagnateurs professionnels me semblent être des intervenants importants en matière de sécurité routière, puisqu'ils contribuent à la formation des futurs conducteurs.

Seriez-vous d'accord de modifier l'arrêté royal afin de réparer cet oubli? Si non, quelles sont les justifications selon lesquelles le secteur des auto-écoles ne peut être repris comme un interlocuteur pertinent en matière de sécurité routière?

04.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, cher collègue, le rapport au Roi qui accompagne l'arrêté royal du 26 juin 2002 renvoie explicitement à la possibilité d'associer les fédérations d'auto-écoles à la discussion de certains dossiers par la Commission fédérale pour la Sécurité routière.

À l'automne 2005, les fédérations des auto-écoles ont été reprises dans le groupe de travail de la Commission qui, à ma demande, a pris position concernant la proposition de réforme de la formation à la conduite discutée à ce moment-là. Lors de la composition de la Commission, le ministre de la Mobilité et des Transports de l'époque a posé certains choix. Je ne dispose d'aucune information me permettant de savoir ce qui a motivé ces choix. Les fédérations des auto-écoles possèdent sans doute les connaissances et les capacités qui doivent être prises en compte lors des discussions concernant la formation à la conduite.

Toutefois, dans le secteur de la formation à la conduite, ceci vaut également pour d'autres parties telles que la "Vereniging van Rijsschoolinstructeurs", l'association des instructeurs des auto-écoles qui existe depuis quelque temps ou les organisations qui soutiennent la formation à la conduite en filière libre, comme le KWB. Je sais par expérience que les fédérations d'auto-écoles défendent avant tout leurs propres intérêts, ce qui est leur bon droit en leur qualité d'organisation professionnelle, mais ce qui risque d'altérer leur point de vue en matière de formation à la conduite et de sécurité routière en général.

Il ressort des activités de la commission que la formation à la conduite n'a été abordée que de manière épisodique pendant les réunions de la commission. Toutefois, vu l'impossibilité de laisser siéger toutes les fédérations spécialisées dans la commission et étant donné l'importante extension de la commission qu'entraînerait une représentation équilibrée du secteur de la formation à la conduite au sein de celle-ci, je plaide pour le maintien de la situation actuelle. Cela implique que les fédérations des auto-écoles seront invitées par la Commission lors de toute discussion de dossiers qui les concernent directement.

Pour terminer, je tiens à souligner que jusqu'à présent, le point de vue des auto-écoles a été défendu avec détermination au sein de la Commission fédérale pour la Sécurité routière par Touring.

04.03 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, je comprends la réponse du ministre en fonction de

l'historique des discussions à ce sujet en commission. La phrase qui résume le mieux l'état d'esprit du ministre, c'est que les auto-écoles représentent avant tout l'intérêt de l'organisation professionnelle avant de représenter la sécurité routière. C'est un point de vue réducteur. On se livre à un procès d'intention sans connaître la position qu'elles auraient pu défendre au sein de cette Commission fédérale pour la Sécurité routière. Les auto-écoles peuvent apporter un plus, comme d'autres partenaires que vous avez cités. Vous n'entendrez jamais dans ma bouche que les représentants des filières libres s'attacheraient à valoriser la filière libre plutôt que la sécurité routière. Chacun peut voir la sécurité routière comme premier principe.

Dans ces réunions, ils peuvent apporter une plus-value. Par conséquent, il est dommage que quelqu'un qui peut apporter quelque chose en matière de sécurité routière ne participe pas à ces réunions.

04.04 Renaat Landuyt, ministre: M. Wathelet a raison en partie. Beaucoup d'organisations pensent qu'elles ont comme première obligation de représenter l'intérêt de leurs membres. Cela dit, je n'ai pas influencé la composition de la commission mais en pratique j'ai fait en sorte qu'ils puissent toujours apporter leur point de vue, un point de vue qu'ils ont toujours donné.

04.05 Melchior Wathelet (cdH): Dire que vous avez répercuté leur point de vue, c'est avouer qu'il y a une plus-value. Si c'est ainsi, autant les inviter à la table des discussions. C'est tellement plus facile.

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

05 Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la continuité de la numérotation des plaques d'immatriculation des véhicules automobiles" (n° 14654)

05 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de continuïteit in de nummering van de kentekenplaten van auto's" (nr. 14654)

05.01 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, l'actuelle configuration de disposition de plaques d'immatriculation des véhicules automobiles arrivera prochainement à la limite des combinaisons disponibles dans la série de trois lettres suivies de trois chiffres. Il y a quinze jours, lorsque j'ai introduit ma question, on immatriculait avec les lettres XHA, mais je suppose que les choses ont un peu évolué depuis. Il ne restera plus que la série de plaques commençant par Y puisque les plaques Z sont réservées aux garagistes.

Étant entendu qu'une bonne administration impose la continuité du service public, quelles seront les prochaines configurations de plaques d'immatriculation? S'agira-t-il de quatre lettres suivies de deux chiffres ou de trois chiffres suivis de trois lettres (système actuel inversé)?

Monsieur le ministre, pourriez-vous me dire si la couleur rouge sera ou non conservée? Je sais que des tests de couleur noire ont été effectués avec succès pour les plaques Q des remorques. Il en va de même pour la couleur verte sur les plaques Z destinées aux professionnels de l'automobile.

La transition à des caractères plus larges et plus lisibles – comme le sont les essais sur les plaques Q et Z – aura-t-elle lieu? Nous savons que d'autres formats et d'autres types de lettres ont été utilisés.

Va-t-on incorporer le drapeau européen et l'indicatif B comme Belgique sur les nouvelles plaques?

Enfin, il convient de prendre en considération le fait que bon nombre d'automobilistes sont en infraction constante avec les réglementations en vigueur: défaut d'assurance, défaut de contrôle de technique ou de paiement de la taxe d'immatriculation.

Ne pourrait-on pas songer au système en vigueur en Allemagne avec l'apposition d'une vignette sur la plaque officielle pour attester de l'existence d'une couverture d'assurance pour le véhicule en question, du passage réussi du contrôle technique et du paiement effectué de la taxe d'immatriculation? Ce type de réforme est évidemment plus intéressant quand on décide de moderniser ou de modifier un système d'immatriculation. Autant tout faire en même temps, pour ne pas revenir avec d'autres réformes ultérieurement.

Une harmonisation européenne au sein de la CEE des immatriculations automobiles est également hautement souhaitable. Mais cela dépasse peut-être quelque peu le cadre de vos compétences actuelles.

05.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, cher collègue, en ce qui concerne la prochaine configuration des plaques d'immatriculation, j'ai pris une décision pratique dans l'attente d'une décision européenne. Nous allons inverser les lettres et les chiffres. C'est le choix le moins cher. Nous ne savons pas encore comment se présentera la nouvelle plaque européenne.

05.03 Melchior Wathelet (cdH): J'imagine que vous négociez au niveau européen. Quels sont les délais prévus?

Je peux comprendre qu'on attende et qu'on passe encore un cap en inversant lettres et chiffres mais les autres plaques avec d'autres couleurs et avec de plus grands chiffres et lettres ont prouvé leur efficacité. On ne pourra pas postposer à chaque fois en prenant une mesure transitoire, dans l'attente d'une décision européenne.

05.04 Renaat Landuyt, ministre: Nous avons eu une discussion au niveau de l'administration en ce qui concerne les plaques européennes mais, au niveau des ministres, nous avons commencé avec l'uniformisation du permis de conduire. Le reste suivra. Étant donné que nous vivons dans une Europe à 27, nous essayons de trouver une solution pratique pour tout le monde.

Nous avons commencé avec les chauffeurs de poids lourds, dans un souci de qualité identique.

05.05 Melchior Wathelet (cdH): Et le fait d'instaurer des mécanismes pour le contrôle technique ou pour les assurances ne vous intéresse pas?

05.06 Renaat Landuyt, ministre: J'ai dit qu'au niveau des ministres, nous avons commencé avec les chauffeurs de poids lourds. Nous essayons d'obtenir de bons accords en ce qui concerne les camions puis nous agirons au niveau des voitures.

Vous savez que le débat fiscal au niveau européen est un débat difficile. Nous tendons vers une harmonisation fiscale, sur le fond, avant d'envisager une harmonisation des contrôles. Nous sommes en train d'harmoniser le contrôle des poids lourds dans un plus grand nombre de pays européens. Nous n'en sommes pas encore aux voitures personnelles.

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

06 Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la problématique de restitution du certificat d'immatriculation d'origine d'un véhicule historique lors de son immatriculation en Belgique" (n° 14834)

06 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "het probleem van de teruggave van het oorspronkelijk inschrijvingsbewijs van een oldtimer bij de inschrijving ervan in België" (nr. 14834)

06.01 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, je continue avec des questions relatives à l'immatriculation. Autant faciliter vos réponses et rassembler les questions. Il est plus facile pour vous d'y répondre.

06.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur Wathelet, je me suis préparé pendant des semaines pour répondre à chacune de vos questions et maintenant, vous rassemblez toutes vos questions.

06.03 Melchior Wathelet (cdH): C'est pour vous faciliter la tâche.

06.04 Renaat Landuyt, ministre: Il existe d'autres méthodes pour me faciliter la tâche.

06.05 Melchior Wathelet (cdH): Cela vous permet de répondre en une fois. C'est mieux. Je tiens tout de même à préciser que cela fait plusieurs semaines que nous n'avons plus posé de questions en commission.

06.06 Renaat Landuyt, ministre: Il y a eu des questions chaque semaine. J'étais assez seul mais j'étais présent.

Le **président**: Les dernières questions ont été posées le 26 mars. Nous avons eu les vacances de Pâques entre-temps.

06.07 Melchior Wathelet (cdH): Cela fait tout de même trois semaines. Ma première question date du 23 mars mais il est vrai que le ministre a raison pour la deuxième.

Il me revient que la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV) du Service public fédéral de la Mobilité et des Transports appliquerait très ou peut-être trop strictement certaines dispositions européennes lors de l'immatriculation de véhicules historiques de collection en provenance de l'étranger.

Selon les informations recueillies, l'article 5 de la directive 1999/37/CE du Conseil européen du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation de tous les véhicules préciserait en son aliéna 2: "En vue de la nouvelle immatriculation d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre, les autorités compétentes exigent la remise de l'ancien certificat d'immatriculation dans tous les cas".

La DIV ne fait dès lors aucune distinction entre une immatriculation classique d'un véhicule récent en provenance de l'étranger et l'immatriculation d'un véhicule âgé de plus de 25 ans et dès lors considéré comme ancêtre. De ce fait, tous les documents automobiles des ancêtres en provenance de l'étranger doivent être remis à la DIV qui les détruit endéans les six mois malgré leur caractère historique. Je comprends parfaitement le souci de la DIV, d'une part, de respecter strictement la directive européenne et, d'autre part, de lutter contre le trafic d'automobiles volées mais je crois que dans le cas de l'immatriculation de véhicules très anciens à caractère historique un peu de souplesse pourrait s'imposer et être de rigueur.

Selon ma vision des choses, les documents historiques d'origine d'un véhicule automobile ancien immatriculable en tant qu'ancêtre représentent un intérêt historique pour le collectionneur en premier ordre. Par ailleurs, ce carnet d'immatriculation est la fiche historique de l'automobile ancienne (son pedigree, son curriculum vitae, sa fiche de santé, son histoire, sa vie) pour les personnes intéressées qui ont un attrait pour ce type d'objet. Savoir que les documents historiques d'immatriculation d'anciens véhicules vont ainsi directement au destructeur de documents pour respecter intégralement une directive européenne semble triste alors que des personnes peuvent être attachées à ce type de documents.

Pourquoi ne pas simplement annuler et rendre nuls ces carnets d'immatriculation par la pose d'un cachet par exemple? Pourquoi ne pas les trouser comme on le faisait avant avec tous les carnets d'épargne dans certaines banques? Pourquoi ne pas trouver une solution respectant la directive et la conservation de ces documents?

Monsieur le ministre, avec votre administration, comment comptez-vous prendre ce dossier à bras-le-corps et peut-être trouver une solution proportionnée pour tous?

06.08 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, cher collègue, j'ai reçu une réponse assez négative de l'administration. Je ne vais pas vous la lire mais je vous propose de demander à l'administration d'étudier les différentes possibilités, tout en respectant la directive.

Si vous n'êtes pas d'accord avec moi maintenant, je ne sais plus quoi faire!

06.09 Melchior Wathelet (cdH): Si je comprends bien, le ministre n'est pas contre le principe que je propose mais il a reçu une réponse négative de son administration?

Monsieur le ministre, si on trouve une solution optimale qui peut convenir à tout le monde, vous n'y êtes pas opposé?

06.10 Renaat Landuyt, ministre: Je demanderai à l'administration d'approfondir la question.

06.11 Melchior Wathelet (cdH): Je suis très content. Je vous remercie.

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

07 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "het wegvignet" (nr. 14894)

07 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la vignette routière" (n° 14894)

07.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de discussie over het wegenvignet is al drie weken achter de rug. Het wegenwet werd onder impuls van de Nederlanders door Vlaanderen afgeblazen. Dat heeft toch wat commotie teweeggebracht. Ik weet ook dat het geen expliciet federale bevoegdheid is, integendeel, maar ik vind toch dat een federale insteek mogelijk moet zijn, al was het maar omdat in het regeerakkoord stond ingeschreven dat de regering in het vervoer een drastische verschuiving zou doorvoeren van de vaste naar de variabele kosten. Tegen deze achtergrond wou ik mijn vragen stellen. De regering wil ook een overleg met de Gewesten opstarten over de mogelijkheid om het wegenvignet voor vrachtwagens te vervangen door een variabele bijdrage. Daarover gaan mijn vragen.

Ten eerste, heeft de Belgische federale regering voorafgaand aan de aankondiging van de minister-president van de Vlaamse regering overleg met Nederland gepleegd? Zo ja, wat is het resultaat daarvan geweest? Ten tweede, gelet op de verklaring in het federaal regeerakkoord waarnaar ik verwees, wou ik vragen wat u denkt van een intelligente kilometerheffing? Daarover is ook wat te doen geweest. Mijn vraag is of u nog steeds tegen bent, zoals ik meen te hebben begrepen uit een bijeenkomst van deze commissie in het verleden? Ik dacht dat u toen hebt gezegd dat u daarvan geen grote voorstander was.

07.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Padt, ten eerste, ik heb net zoals u de situatie in de media kunnen volgen. Ik heb geen weet van een specifiek overleg hierover tussen wie dan ook, ook niet tussen de Belgische en Nederlandse regering.

Ten tweede, ik zal mij uiteraard schikken naar het standpunt ter zake van de Gewesten, die in deze materie exclusief bevoegd zijn. Ik blijf als socialist wel bij het standpunt dat men de mensen niet te veel moet laten betalen.

De **voorzitter:** Zeer geloofwaardig.

07.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik wil de minister bedanken voor zijn uitgesproken liberale ideologie. Hij is waarschijnlijk als liberaal geboren. Het is inderdaad zo dat men de mensen niet te veel mag laten betalen. Het is echter ook zo dat Kyoto eraan komt. Wij hebben vandaag allemaal kunnen vaststellen dat onze autosnelwegen nog meer aan het dichtslippen zijn dan wenselijk en goed is. Ik heb akte genomen van het feit dat iets wat in het regeerakkoord was ingeschreven niet tot uw favoriete item behoort.

07.04 Minister Renaat Landuyt: Ik wil er toch nog iets filosofisch aan toevoegen. Ik ben nogal een aanhanger van Ivan Illich. Hij heeft ooit gezegd dat de fietsen toch zullen winnen, omdat de auto's door de files geblokkeerd zullen staan. Hij heeft veel meer gelijk dan men 30 jaar geleden ooit dacht.

De **voorzitter:** Wij eindigen nu zelfs met een profetie.

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

08 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de slaapproblemen van chauffeurs" (nr. 14984)

08 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les troubles du sommeil des chauffeurs" (n° 14984)

08.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, het slaapprobleem is op zichzelf wellicht minder erg dan de gevolgen die eruit kunnen voortvloeien.

Een onderzoek van de Gentse universiteit heeft aangetoond dat meer dan de helft van de truckers te kampen heeft met slaapproblemen. Meer dan de helft klopt ook weken van minstens 50 uur en bijna een kwart weken van zelfs meer dan 60 uur. Een op de drie chauffeurs verklaart regelmatig in te dommelen tijdens het rijden. Deskundigen verklaren dat de werkelijkheid vermoedelijk nog erger is. Die feiten mogen of moeten toch aanleiding geven tot reflectie, omdat ze uiteraard ernstige consequenties heeft voor de veiligheid op de wegen.

Ik denk dat het dan ook nodig is om te zeggen dat de studieresultaten de overheid moeten aanzetten tot

inspanningen, terwijl ook de sector zelf de verplichting heeft om hier preventief mee om te gaan. Vandaar een aantal vragen.

Ten eerste, welke conclusies en aandachtspunten puurt de minister uit de studie? Is hij bereid en van plan om sensibilisatie-inspanningen te verrichten? Zo ja, welke acties worden concreet in het vooruitzicht gesteld? Wat zal de inhoud ervan zijn?

Ik kom dan bij een tweede reeks vragen. In welke mate werd de controle op de wetgeving over de rij- en rusttijden in 2005, 2006 en 2007 uitgevoerd? Hoeveel controles werden er uitgevoerd en hoeveel overtredingen werden er vastgesteld? Er is enige discussie over een opsplitsing tussen Belgische en buitenlandse chauffeurs.

Ten slotte, in welke mate werden er tijdens dezelfde jaren alcoholcontroles bij vrachtwagenchauffeurs uitgevoerd? Hoeveel overtredingen werden er met dezelfde opsplitsing vastgesteld?

08.02 Minister **Renaat Landuyt**: Collega, wat uw eerste vraag betreft, een van de conclusies van de studie is volgens mij dat er in verband met het personeelsbeleid in vervoersbedrijven wel een en ander loos is. In een vervoersbedrijf is de bedrijfsvloer moeilijker te benaderen, omdat iedereen in de vrachtwagen zit. Uit de studie blijkt wat vele jaren geleden ook bleek in andere bedrijven, namelijk dat er misschien te veel nadruk wordt gelegd op rendement en snelheid in plaats van op de kwaliteit van het werk. Ik denk dat de bedrijven zelf een enorm grote verantwoordelijkheid hebben en een stukje verantwoord ondernemerschap in de richting van meer veiligheid op de weg moeten introduceren.

Ik merk dat de verenigingen dat meer en meer proberen te verhelpen. Als overheid werken wij daaraan mee in het kader van de "ikbenvoor-acties".

Wat uw tweede vraag betreft in verband met controles, kwam de studie er net vóór de nieuwe Europese regels van kracht werden. De regels uit de studie worden gecombineerd met gezamenlijke controleacties van de verschillende Europese landen.

Ik geef een paar van de door u gevraagde cijfers. In 2005 werden bijna 42.000 vrachtauto's en 3.000 autocars gecontroleerd en bedroeg het aantal overtredingen ongeveer 9.000.

Ik kan u specifieke cijfers bezorgen. Wat de verhouding van de controles betreft, werden ongeveer 16.000 Belgische vrachtwagens gecontroleerd ten opzichte van ongeveer 25.000 buitenlandse vrachtwagens.

Bij de autocarbedrijven is het precies dezelfde verhouding. Er werden telkens iets meer buitenlandse dan binnenlandse voertuigen gecontroleerd.

De overtredingen werden ook in grotere mate gedaan door buitenlanders. Van de 8.927 overtredingen waren er 3.484 in België ingeschreven voertuigen en 5.443 in het buitenland ingeschreven voertuigen.

In 2006 werden de controles opgedreven. Het is de bedoeling dat elk jaar te doen. Het gaat in 2006 om 47.000 gecontroleerde vrachtwagens, waarvan 16.000 Belgische en 31.000 buitenlandse.

Ongeveer 3.400 autocars werden langs de weg gecontroleerd, waarvan 1.900 buitenlandse en 1.500 Belgische.

Het aantal overtredingen van vrachtwagens lag iets lager. Er werd meer gecontroleerd en er waren minder overtredingen. Er waren ongeveer 8.000 overtredingen, waarvan 3.000 Belgische en 5.000 buitenlandse.

Ik had nog niet vermeld dat er ook bij de autocars minder overtredingen waren in 2006. In 2005 waren er ongeveer 493 overtredingen en in 2006 478.

Ik wijs erop dat wij, op mijn verzoek, vergunningen zijn beginnen intrekken bij autocarbedrijven wegens flagrante overtredingen van hun vergunningstelsels.

08.03 **Guido De Padt** (VLD): Hebt u daar ook cijfers van?

08.04 Minister **Renaat Landuyt**: Nee, ik zie dat die cijfers niet in het voorbereide antwoord staan. Maar we

hebben er waarschijnlijk al een vijftal ingetrokken, naar aanleiding van die enorm lange vervoeren naar het buitenland, soms naar thuislanden.

Voor 2007 is het de bedoeling om tot ongeveer zestigduizend gecontroleerde voertuigen te komen. We zijn systematisch de inspanningen aan het opdrijven. Dat gebeurt ook in samenspraak met het buitenland, waardoor ook de controle op Europees niveau nog opgedreven kan worden. Eigenlijk vervangt ook de ene de andere, op een of andere manier, zodanig dat er een veel grotere pakkans is en een veel groter controlegevoel over heel Europa.

Wat uw derde vraag betreft, daar zijn geen aparte statistieken over op dit moment. Wij zullen ook niet meteen zeggen dat de vrachtwagenchauffeurs de grote problemen vormen inzake alcoholgebruik. Zij worden in de normale alcoholcontroles opgenomen. Dat is nog niet in de cijfers gespecificeerd; het wordt tot op heden ook niet op die manier bijgehouden.

Ik denk dat de grootste les uit die studie is dat er een probleem is met personeelsmanagement. In die studie lees ik wat ik vroeger las over andere bedrijven.

08.05 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, ik weet niet of ik die cijfers nog schriftelijk kan krijgen, dan wel of ze tot de geheimen van uw administratie behoren, maar ik neem aan dat ik een kopie kan krijgen.

Ik kan het met u eens zijn dat er een grote verantwoordelijkheid rust bij de bedrijven, maar dat geldt ook voor de overheid. Ik verwijs naar de vele sensibiliseringsacties die ondernomen worden. Voor ongevallen op het werk, ook arbeidsongevallen, worden er vanuit de overheid signalen gegeven en sensibiliseringsacties ondernomen, ten opzichte van bedrijven en openbare besturen, om de mensen erop te wijzen om bijvoorbeeld regelmatig een helm of goede schoenen te dragen. Welnu, ook op dit vlak – en ik meen dat dat ook het advies is van een deskundige of een wetenschapper – zou er een tweesporenbeleid moeten zijn. De overheid moet een aantal signalen geven, omdat het ook te maken heeft met het gebruik van het openbaar domein, op het vlak van de verkeersveiligheid met mogelijk vrij ernstige consequenties. Ik denk dat we ter zake dan ook wat gas zouden moeten kunnen bijgeven, eventueel via het BIVV, waar u voorzitter van bent. Ik denk ook dat die inspanningen moeten worden verdeeld.

Daarnaast denk ik dat wij dat gegeven met onze blijvende aandacht en zorg in het oog moeten houden, opdat het niet escaleert. In die zin zou het goed zijn om aan de politiediensten de opdracht te geven om een opsplitsing te maken op het vlak van alcoholverbruik wanneer het om vrachtwagenchauffeurs gaat, om daarmee, beleidsmatig, op een goede manier te kunnen omgaan.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Questions jointes de

- **M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "les dernières statistiques en matière de réussite du permis de conduire" (n° 14987)**

- **M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "les dernières statistiques en matière de réussite du permis de conduire" (n° 15014)**

09 Samengevoegde vragen van

- **de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de jongste statistieken over het slaagpercentage voor het rijexamen" (nr. 14987)**

- **de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de jongste statistieken over het slaagpercentage voor het rijexamen" (nr. 15014)**

09.01 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, selon les chiffres dévoilés par l'Association des automobilistes flamands, le VAB, ayant fait l'objet d'un communiqué Belga ce 2 avril dernier, moins de 40% des candidats conducteurs ayant choisi la filière libre réussissent leur examen pratique de conduite dès le premier essai.

Selon le VAB, la situation ne fait que se dégrader. La moyenne de réussite dès le premier essai atteignait en effet 56% en 2000 et, selon des chiffres de l'Institut belge de la sécurité routière, ce pourcentage était déjà retombé à 43% en décembre dernier, au moment de l'entrée en vigueur de la réforme de l'examen de conduite.

Monsieur le ministre, quels enseignements tirez-vous de ces chiffres?

Quelles mesures allez-vous proposer face à ces chiffres qui sont, pour le moins, interpellants?

09.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, cher collègue, il convient de souligner que nous avons changé la formation permettant d'obtenir le permis de conduire en privilégiant davantage l'expérience. Pour juger de la qualité du travail accompli, ce n'est pas le nombre de passages à l'examen qu'il faut prendre comme critère. Le but n'est pas de faciliter l'obtention du permis de conduire, pas plus qu'il n'est de la rendre moins aisée. La formation a été changée en insistant davantage sur l'expérience.

Cela étant dit, les chiffres ne sont pas modifiés. Les centres d'examens m'ont expliqué - comme je l'ai déjà relaté à la commission il y a quelques mois - que rien ne changeait fondamentalement. Le seul élément qui varie porte sur l'examen pratique. Les deux phases qui existaient auparavant ont été réduites à une seule étape. En triant en une seule fois, au lieu de le faire en deux phases, le chiffre de 40 ou 50% de réussite se maintient. Par conséquent, ceux qui produisent des chiffres pour essayer de prouver qu'ils avaient raison se montrent trop présomptueux. Nous ne pouvons retirer quoi que ce soit de ces données.

09.03 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. Mais vous ne m'enlèverez pas de l'idée qu'un changement de méthode dans la formation des conducteurs a pour objectif de leur faire mieux réussir l'examen, qui reste le même.

09.04 Renaat Landuyt, ministre: Non, même l'examen est modifié. Ce sont deux problèmes distincts.

09.05 Melchior Wathelet (cdH): Les manœuvres sont exécutées sur la voie publique.

09.06 Renaat Landuyt, ministre: Nous avons changé la formation, avec pour objectif principal d'augmenter l'importance de l'expérience. Ensuite, nous avons changé l'examen afin de mieux mesurer la capacité d'un candidat à conduire sur la route.

09.07 Melchior Wathelet (cdH): Mais avant, il y avait quand même...

09.08 Renaat Landuyt, ministre: Cela rend la discussion facile pour les démagogues, mais difficile pour ceux qui s'occupent vraiment...

09.09 Melchior Wathelet (cdH): Vous considérez donc qu'elle est difficile pour moi!

09.10 Renaat Landuyt, ministre: Non! Parce que ce n'est pas vous qui avez lancé des chiffres pour mélanger le tout! Vous, vous faites votre travail de parlementaire. Vous apprenez des nouvelles par la presse, vous entendez des rumeurs. Par conséquent, vous demandez des explications au ministre concerné ainsi que ses intentions. En ma qualité de ministre, je dis au parlementaire de faire attention parce que les chiffres ne reflètent pas la réalité. Moi aussi, il m'intéresse de savoir si les personnes qui possèdent leur permis de conduire sont plus aptes qu'auparavant. Tel est le but: être certain que ceux qui possèdent leur permis de conduire maîtrisent la conduite d'une voiture.

09.11 Melchior Wathelet (cdH): Je suppose que c'est effectivement l'objectif poursuivi par tous! Je constate que le nouveau système d'examen, d'évaluation et le nouveau système d'apprentissage en filière libre génèrent 40% de réussite au premier passage. Cela signifie que 60% d'entre eux ne sont pas aptes à prendre la route et n'apprennent pas mieux. Dans ce cas, ils représentent un danger potentiel pour la sécurité routière. Car le but est d'optimiser le volet sécurité routière. C'est à cela que sert la formation, il ne faut pas se leurrer! S'il est judicieux d'avoir de l'expérience, celle-ci doit servir à réussir l'examen et à ce que ces personnes ne représentent pas un risque majeur sur la route. Si 40% des postulants réussissent le premier examen, cela signifie que 60% d'entre eux ne reçoivent peut-être pas la formation la plus adéquate pour pouvoir véritablement circuler sur la route!

09.12 Renaat Landuyt, ministre: Pourquoi ne peut-on pas savoir et tirer des conclusions de ces chiffres? L'essentiel de notre action a été d'octroyer davantage de temps aux postulants pour apprendre à rouler. Ceux qui, à présent, publient des statistiques en la matière sont ceux qui n'ont pas pris le temps. Ils veulent comme auparavant obtenir leur permis en un délai record. Il convient d'être sérieux! On peut être démagogue, on peut s'amuser et essayer de comprendre ce qui se passe réellement. En effet, ceux qui, à

l'heure actuelle, passent leur examen sont ceux qui n'ont pas utilisé la nouvelle formation, dont l'essentiel consiste en une augmentation du temps d'apprentissage.

09.13 Melchior Wathelet (cdH): Plus ils passent du temps sur la route, moins ils peuvent se tromper. C'est clair!

09.14 Renaat Landuyt, ministre: Vous sous-entendez que ceux qui n'ont pas de permis de conduire se trouvent sur la route.

09.15 Melchior Wathelet (cdH): J'espère qu'ils apprennent et qu'ils mettent à profit leur expérience. Si on les laisse plus longtemps et qu'ils ne l'utilisent pas sur la route, cela ne sert vraiment à rien!

09.16 Renaat Landuyt, ministre: Celui qui a réussi son examen est autorisé à rouler seul sur la route. Ceux qui sont en formation sont toujours accompagnés.

09.17 Melchior Wathelet (cdH): Je l'espère!

09.18 Renaat Landuyt, ministre: Il faut néanmoins toujours compter que certains enfreignent les règles.

09.19 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, le fait de pouvoir choisir son guide et que ce guide soit moins responsabilisé qu'avant...

09.20 Renaat Landuyt, ministre: Je n'ai pas dit cela! Il est plus responsabilisé qu'avant et je vais vous dire pourquoi.

09.21 Melchior Wathelet (cdH): C'est un autre débat!

09.22 Renaat Landuyt, ministre: C'est l'essentiel! On pense qu'auparavant tout était mieux.

09.23 Melchior Wathelet (cdH): J'ai dit cela?

09.24 Renaat Landuyt, ministre: Vous comparez avec le passé. La comparaison doit se faire avec l'avenir mais on n'y est pas encore.

09.25 Melchior Wathelet (cdH): Je vous avoue que si l'on compare avec un système qui n'existe pas, le système que vous avez mis en place est bon! Quand on compare avec quelque chose qui n'est pas comparable...!

09.26 Renaat Landuyt, ministre: Je retire mes mots; j'essayais seulement de parler comme vous! Ce que je veux vraiment dire, c'est que ces chiffres-là ne disent rien!

09.27 Melchior Wathelet (cdH): Nous demanderons dès lors au VAB de réaliser une nouvelle étude, sérieuse cette fois avec des chiffres qui signifient quelque chose.

Vous ne m'enlèverez pas de la tête que si seuls 40% des personnes réussissent du premier coup, c'est vraiment très dangereux.

09.28 Renaat Landuyt, ministre: Le seul chiffre qui compte est la diminution des accidents.

09.29 Melchior Wathelet (cdH): Il serait tout de même dommage de se contenter de cela! Il est évidemment positif de voir le nombre d'accidents diminuer mais il faut aussi faire en sorte que la formation soit optimale. Monsieur le ministre, vous pensez certainement comme moi. Même si le nombre d'accidents diminue, il y en a toujours trop. En conséquence, il faut constamment se battre pour qu'ils continuent à diminuer. Or, la seule solution passe par la formation. Il faut faire en sorte que la formation soit la plus optimale possible et que les examens soient les mieux réussis possibles. Quand je vois que seuls 40% des personnes réussissent du premier coup, cela me laisse penser qu'il y a un problème au niveau de la formation. Il en est de même pour les examens scolaires!

09.30 Renaat Landuyt, ministre: Ces chiffres ne datent pas d'aujourd'hui et ne disent rien! Sommes-nous

d'accord?

09.31 Melchior Wathelet (cdH): Vous excuserez le VAB d'avoir réalisé ces statistiques!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "de toestand van de spoorweg in Zillebeke" (nr. 15017)

10 Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "l'état de la voie ferrée à Zillebeke" (n° 15017)

10.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik stel mijn vraag aan de minister van Mobiliteit, omdat er verschillende aspecten aan het dossier zijn. Het dossier kan ook uit handelsrechtelijk standpunt worden bekeken en ook de diensten van het leger zijn bij het dossier betrokken. Er rijst echter een mobiliteitsprobleem voor de passage ter hoogte van Hill 60 in Zillebeke, dat voor de minister bekend terrein is.

Daar precies immers loopt de trein tussen Ieper en Komen systematisch vertraging op. Nu zou een aannemer zijn aangesteld om de nodige werken aan de bedding uit te voeren, wat zou toelaten dat de trein bij het voorbijrijden opnieuw tegen een redelijke en normale snelheid zijn gang kan gaan.

Door de onstabiele situatie van de ondergrond en de meer dan waarschijnlijke aanwezigheid van bommen uit de Eerste Wereldoorlog zou de aannemer echter niet langer bereid zijn de werken uit te voeren.

Het probleem rijst dus binnen voornoemde complexiteit. Daarom heb ik de volgende vragen voor de minister.

Ten eerste, wat is de exacte, technische reden dat de treinen nabij Hill 60 zo traag rijden?

Ten tweede, waarom weigert de aangestelde aannemer om de werken uit te voeren?

Ten derde, werd in dat geval een nieuwe aannemer aangesteld, die binnenkort de werken zal afronden?

Ten vierde, wat is de timing voor de werken? Wanneer kunnen ze worden afgerond? Met andere woorden, wanneer kan voor het stuk tussen Ieper en Komen opnieuw een reguliere treinbediening worden verwacht?

10.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, sta mij toe te zeggen dat de vraag voor mij heel gevoelig ligt. De Hill 60 in Zillebeke is immers de plaats waar ik altijd speelde, nog met bommen gooide en pas achteraf ontdekte dat ik dat beter niet deed. Het is mijn geboortestreek. Daarom ook was ik, al ben ik niet bevoegd, geïnteresseerd om op de vraag te antwoorden.

Dat mag u ook eens weten.

De **voorzitter**: Het is dus een precedent.

10.03 Minister Renaat Landuyt: Ik beantwoord de vraag dus om sentimentele redenen.

In ieder geval, wat betreft de specifieke situatie, is de snelheid tussen kilometerpalen 28.550 en 28.750 ter plaatse beperkt tot 40 km per uur. Dat is het geval sinds 17 november 2006. Dat betekent per traject een tijdverlies van 1 minuut en 20 seconden.

De geplande sanering kon in het weekend van 24 en 25 maart 2007 inderdaad niet doorgaan.

Dat had opnieuw te maken met de aanwezigheid van oorlogsmunitie. Ik ken het terrein zeer goed. Het was er toen. Het is er nu nog steeds.

Omwille van veiligheidsoverwegingen - ik kom tot uw vragen 3 en 4 – wordt er nu onderhandeld met een firma gespecialiseerd in het detecteren en opruimen van oorlogsmunitie. Het was een verrassing tijdens het weekend van 24 en 25 maart laatstleden. Nu zoekt men een oplossing om te voorkomen dat men nogmaals

stuit op oorlogsmunitie.

10.04 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw toelichting van het dossier.

Betekent dit concreet dat wij moeten wachten tot de onderhandeling met de firma die de oorlogsmunitie kan verwijderen rond is, om die opdracht effectief toe te wijzen aan die firma? Ik neem aan dat er voor die zeer specifieke opdracht geen algemene aanbesteding meer zal zijn. Ik had ook graag geweten wat de rol van de gespecialiseerde diensten van het leger daarin is.

Als alles dan opgeruimd is - ik neem aan dat dit een vertraging met zich meebrengt van minstens enkele weken of maanden - gaat men dan verder met dezelfde aannemer of moet er opnieuw een aanbestedingsprocedure worden uitgeschreven, wat uiteraard de termijnen enorm zal verlengen?

Het is belangrijk dat wij duidelijkheid kunnen geven. Men begrijpt immers niet altijd waarom men niet voortwerkt. Gezien de specifieke omstandigheden is daarvoor uiteraard enig begrip op te brengen.

Kunt u daarover nog iets meer zeggen?

10.05 Minister Renaat Landuyt: Gelet op de specifieke situatie is er een onderhandelingsprocedure opgestart met een gespecialiseerde firma. Dat betekent dat zodra die firma het werk daaromtrent gedaan heeft, de normale aannemer zijn terecht bezwaar van veiligheid niet meer inroept.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Mobiliteit over "het beroep dat werd gedaan op het advocatenkantoor van ULB-professor Marc Uyttendaele" (nr. 15026)

11 Question de M. Francis Van den Eynde au ministre de la Mobilité sur "le recours aux services du bureau d'avocats de M. Marc Uyttendaele, professeur à l'ULB" (n° 15026)

11.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, eind februari stelde ik dezelfde vraag aan al uw collega's, namelijk welke dossiers tijdens deze legislatuur - tussen 2003 en 2006 - door hun kabinetten werden toevertrouwd aan het advocatenkantoor Uyttendaele uit Brussel. Dat is het advocatenkantoor van de heer Marc Uyttendaele, professor grondwettelijk recht aan de ULB.

Ik heb een schriftelijk antwoord gekregen van een aantal van uw collega's, van anderen nog niet. Aangezien we in tijdsnood raken gelet op het einde van deze legislatuur, stel ik mijn vraag opnieuw mondeling.

Mijnheer de minister, kunt u mij vertellen hoeveel dossiers in die periode werden toevertrouwd aan advocaat Uyttendaele? Hoeveel bedroegen de betaalde erelonen?

11.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer Van den Eynde, de keuze van een advocaat ligt normaal bij de administratie.

Wat de heer Uyttendaele betreft, werden sinds ik minister ben in 2005 2 op 64 zaken toevertrouwd aan het kantoor Uyttendaele. U mag niet vergeten dat dit kantoor een bijzondere specialisatie heeft. In 2006 waren er 0 zaken op 42. In 2003 waren er twee dossiers. In 2004 waren er dubbel zoveel dossiers. Dertien dossiers werden toevertrouwd aan het kantoor Uyttendaele.

11.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): In totaal werden dertien dossiers toevertrouwd aan het kantoor Uyttendaele?

11.04 Minister Renaat Landuyt: Neen, ik weet niet van welke periode die dossiers dateren. Ik ben pas midden 2004 aan boord gekomen. Er waren 2 dossiers op 57 in 2003, 13 op 100 in 2004, 2 op 64 in 2005 en 0 op 42 in 2006.

11.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): En het bedrag van de erelonen?

11.06 Minister **Renaat Landuyt**: Ik heb daarvan geen duidelijk overzicht. Ik vraag bijvoorbeeld duidelijke overzichten inzake vliegtuigdossiers, waarin de heer Uyttendaele nooit optreedt, maar hier beschik ik in globo over geen betrouwbare cijfers. Dat is een administratief probleem.

11.07 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Is het mogelijk snel een overzicht te krijgen?

11.08 Minister **Renaat Landuyt**: Ik zal het proberen zodat u het tijdig kunt gebruiken.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

12 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "problemen met de ijking van toestellen voor alcoholcontrole" (nr. 15038)**

12 **Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les problèmes d'étalonnage des appareils utilisés pour les contrôles d'alcoolémie" (n° 15038)**

De **voorzitter**: Mijnheer Van den Berghe, u krijgt het woord.

12.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, u zou op het einde van deze legislatuur mogen weten dat het Van den Bergh is.

De **voorzitter**: 't Is erg, 't is erg.

12.02 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik ben daar nogal gevoelig voor, sorry.

De **voorzitter**: Het is waarschijnlijk ziekelijk.

12.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zou nog eens willen terugkomen op een dossier dat in de loop van het jaar 2006 heel wat aandacht heeft gekregen, namelijk de ijking van de toestellen voor alcoholcontroles, de zogenaamde ademanalysetoestellen.

In de loop van 2006 is daarover heel wat te doen geweest. Uiteindelijk werd er duidelijkheid gecreëerd en werd de opdracht exclusief teruggegeven aan het BIVV, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, en dit op basis van het KB van 18 februari 1991. Dit was ook het gevolg van rechtsspraak in de maand september. Op dat moment heeft de dienst Metrologie, dat onder Economische Zaken valt, haar ijkingen stopgezet en werd alles toevertrouwd aan het BIVV. Er is toen een periode geweest van onduidelijkheid over de vraag of de toestellen, die in de voorgaande maanden door de dienst Metrologie waren geijkt, nog eens moesten worden herijkt door het BIVV. In het begin leek het erop dat dit wel het geval was en er was zelfs een brief van de procureurs-generaal om dit te bevestigen. Later is gebleken dat een herijking eigenlijk overbodig was. U heeft dat zelf ook verklaard als antwoord op een vraag van collega De Padt in november. Ook de rechtsspraak heeft nadien bevestigd dat die herijkingen eigenlijk overbodig waren.

In elk geval hebben vooral de lokale politiezones heel wat toestellen laten herijken bij het BIVV tegen een bepaalde kost die vroeger niet werd aangerekend, namelijk 185,92 euro per toestel. Het gaat hier om de 7.500 Belgische frank uit het KB van '91. Die toestellen zijn vervroegd bij de fabrikant vertrokken want de meeste toestellen dateerden van februari. Die toestellen hebben jaarlijks ook een onderhoudsbeurt nodig. Dit betekent dat deze toestellen in februari 2007 door de fabrikant werden opgevraagd voor onderhoud. Ondertussen zijn veel van die toestellen door de lokale politiezones in het najaar van 2006 naar het BIVV gebracht voor die zogenaamd noodzakelijke herijking die achteraf niet noodzakelijk bleek te zijn. Zij worden of zouden nu opnieuw binnengebracht moeten worden voor het onderhoud. Veel lokale politiezones vragen zich nu echter af of dit nu opnieuw nodig is.

Dat betekent dus drie ijkingen op een jaar tijd voor twee onderhoudsbeurten, met alle gevolgen van dien. Bovendien bestaan er bij het BIVV blijkbaar ook lange wachtlijsten voor toestellen voor ademanalyse. Naar verluidt zouden toestellen tot meer dan drie maanden blijven liggen bij de diensten van het BIVV, zo vernemen we van verschillende politiezones. Ik noem er een paar: Hageland, Bonheiden, Berlaar, Nijlen, Vilvoorde, Machelen, Voorkempen. Heel wat politiezones hebben klachten over de ijking van de apparaten en vooral over de duur van de procedure. De ademanalysetoestellen zijn lang onbeschikbaar om effectief controle te kunnen uitvoeren op de wegen, wat uiteraard nefast is voor het handhavingsbeleid.

Ik heb dan ook een aantal concrete vragen, mijnheer de minister. Ten eerste, hoeveel ademanalysetoestellen liggen er momenteel exact te wachten op ijking bij het BIVV?

Ten tweede, wat is de precieze reden van de vertraging? Er is een periode geweest waarin men ademanalysetoestellen aan de lopende band kon ijken, namelijk de periode voor de BOB-campagne. Men heeft toen blijkbaar extra inspanningen kunnen leveren om alles tijdig in orde te krijgen. Sinds Nieuwjaar blijken de vertragingen serieus op te lopen.

Ten derde, wanneer zullen de vertragingen weggewerkt zijn?

Tot slot - dit is de essentiële vraag -, u hebt al aangekondigd dat u het monopolie van het BIVV met betrekking tot de ijking zou willen doorbreken. Een KB daarvoor werd opgemaakt en er is zeker al positief geadviseerd door de Vlaamse regering. Het blijft echter wachten op de publicatie.

12.04 Minister **Renaat Landuyt**: Vooreerst signaleert u bepaalde feiten die niet in uw vraag waren aangekondigd, met name als ik het goed begrepen heb iets over onderhoud door Dräger.

12.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): ...

12.06 Minister **Renaat Landuyt**: Ik zal dat navragen. Ik hoop dat Dräger geen achterhoedegevechten organiseert.

12.07 **Jef Van den Bergh** (CD&V): (...) extra moeten binnengebracht worden. Er is extra controle en als dat dan drie maanden duurt, ...

12.08 Minister **Renaat Landuyt**: Welke extra controle?

12.09 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ze moeten jaarlijks onderhouden worden. Ze zijn echter tussentijds alweer binnengebracht voor ijking door het BIVV wegens de onzekerheid over de geldigheid van de vroegere ijking door de metrologische dienst. Achteraf gezien moest dat niet. Men heeft ze echter intussen opnieuw laten ijken. Bij het tussentijdse ijken werd het tussentijdse onderhoud niet uitgevoerd.

12.10 Minister **Renaat Landuyt**: Ik versta de link niet tussen onderhoud en ijking.

12.11 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Als de toestellen hun jaarlijkse onderhoudsbeurt hebben gekregen, moeten ze ook opnieuw geijkt worden. Dat ligt zo vast. Daar kunt u niet onderuit.

12.12 Minister **Renaat Landuyt**: Neen, onderhoud heeft niets te maken met ijking. Daarom zeg ik dat u mij een nieuw probleem aankaart. Ik wil dat wel eens nagaan. Alle machines die geijkt zijn, moeten onderhouden worden, maar er is niet altijd een verband tussen het onderhoud van een machine en de ijking van de machine.

12.13 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Als men een toestel onderhoudt, wil dat zeggen dat men aan dat toestel komt en dat het dus opnieuw geijkt moet worden. Dat is toch de evidentie zelve.

12.14 Minister **Renaat Landuyt**: Dat zou dan betekenen dat de toestellen hersteld worden en dat men dan opnieuw ijkt. Dat begrijp ik. Dat zou betekenen dat Dräger materiaal afgeleverd heeft dat men opnieuw moet herstellen en dat er dan geijkt moet worden. Dat zou kunnen, maar ik ga daar niet op vooruitlopen. Ik zal het eens navragen.

12.15 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De essentie van het probleem is natuurlijk de looptijd van de ijking bij het BIVV. Als het dan nog eens een extra keer op een jaar moet binnenkomen, wordt het helemaal problematisch.

12.16 Minister **Renaat Landuyt**: De normale looptijd bij het BIVV – dat is ook de eis die ik gesteld heb – is twee weken. Als er politiezones zijn die problemen hebben, heb ik gezegd dat ze die politiezones eerst moeten nemen. Dat doen ze ook. Er is dus een hele inhaalbeweging geweest, naar aanleiding van de BOB-campagne uiteraard en naar aanleiding van het proces, die de ijking door Dräger zelf in eerste instantie

ongeldig heeft verklaard. Ik had daar ook een juridische opinie over, zoals u geciteerd hebt. Dat waren de feiten.

De normale doorlooptijd is twee weken. Als er problemen zijn met politiezones – zo zegt het BIVV mij en zo eis ik het ook – is er een rechtstreeks contact om het probleem direct op te lossen.

In de toekomst is er volop concurrentie.

Ik kom tot uw vierde vraag. Het KB werd op 12 april door collega Verwilghen en mezelf getekend en op dezelfde datum overgemaakt aan de minister van Justitie. Ik verwacht dat het deze maand gepubliceerd zal worden.

12.17 Jef Van den Bergh (CD&V): Dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. Vooral dat laatste punt lijkt mij belangrijk. Ik denk dat het nodig zal zijn om toch wat schot in de zaak te krijgen. Misschien kan er ook iets gedaan worden aan die extra kosten van 185,92 euro, die erbij zijn gekomen, want bij de vroegere ijking werd er geen vergoeding gevraagd. Voor de politiezones is dat immers toch wel vervelend.

U zegt dat politiezones die problemen hebben, dat moeten signaleren en dat het dan snel zal opgelost worden. Ik heb ook vernomen dat de politiezone van Heist-op-den-Berg serieuze problemen had, dat ze dat bij u heeft aangekaart en dat het heel snel opgelost was.

Het zegt natuurlijk iets over uw daadkracht of over uw invloed bij het BIVV, maar anderzijds is het natuurlijk geen normale manier van werken. Moeten nu alle politiezones bij u komen aankloppen als zij wat lang moeten wachten op hun ademanalysetoestellen? Dat is natuurlijk niet de normale manier van werken.

12.18 Minister Renaat Landuyt: U zou ervan schrikken wat een minister soms allemaal moet doen.

12.19 Jef Van den Bergh (CD&V): U verwijst ook nog naar de ijking die door Dräger zelf gebeurt. Dat is natuurlijk niet correct. Het was de metrologische dienst die in het laboratorium van Dräger en vroeger bij Vandeputte in het laboratorium kwam iken. Ik meen dat dit ook wel eens gezegd mag worden, want u hebt de voorbije maanden al heel wat gezegd over Dräger dat absoluut niet correct was.

U sprak over een normale looptijd van twee weken. Ik heb van de federale politie gehoord dat zij onlangs, op 6 april, 56 toestellen teruggekregen hebben. Die toestellen waren op 12 januari binnengebracht. Dat zijn dus geen twee weken, maar drie maanden. Ik meen dat er dus nog altijd een probleem van doorlooptijd is en dat wij niet te snel mogen poneren dat alles op twee weken afgehandeld wordt.

12.20 Minister Renaat Landuyt: Voor een goed beleid is het interessant om dergelijke feiten aan mij mee te delen, zodat wij dat kunnen controleren. Het gaat niet op om vragen te stellen aan de minister en dan met allerlei gegevens voor de dag te komen. Dat is niet ernstig. Als u echt constructief iets wilt doen aan de situatie, deel dan de minister, waarmee u een rechtstreekse lijn hebt, zo vlug mogelijk mee wat er gebeurt, zodat wij kunnen optreden. U hebt nu niets anders gedaan dan verhalen verteld die niet eens in uw vraag staan en die u zomaar hier eventjes op de banken gooit, terwijl ik niet eens de kans krijg om ze te controleren.

Ik herhaal het, ik heb tegen het BIVV gezegd dat het twee weken moet zijn. Ieder probleem dat mij signaleerd wordt, pak ik aan, maar ik trek er ook lessen uit. Als u nu echter zomaar eventjes na de vraag nog eens anekdotes aanhaalt en zegt dat u van die dit en dat hebt vernomen, dan vind ik dat niet helemaal ernstig.

12.21 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw reactie, maar ik wil er toch wel op wijzen dat het toch maar normaal is dat ik 's ochtends, voor mijn vraag in de commissie aan bod komt, nog eens even informeer naar de stand van zaken. Misschien waren alle problemen al opgelost en was de vraag overbodig geworden. Het is dus niet zo'n vreemde manier van werken als u wilt doen geloven. Ik signaleer een probleem en het verheugt mij dat u het ter harte zult nemen. Het verheugt mij ook dat het KB op het einde van de maand wellicht zal verschijnen in het Staatsblad. Laat ons hopen dat daarmee alle problemen de wereld uit geholpen zijn.

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

13 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de vakbekwaamheid van beroepschauffeurs" (nr. 15055)

13 Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "les aptitudes professionnelles des chauffeurs professionnels" (n° 15055)

13.01 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wij hebben de Europese richtlijn via een KB omgezet. Dat KB werd op de Ministerraad goedgekeurd op 8 december 2006. Het zou moeten verschijnen. Ik heb niet nagekeken of het al verschenen is. Het strekt ertoe de vakbekwaamheid van de bestuurders in het goederen- en personenvervoer over de weg te garanderen door middel van, enerzijds, een examen voor de toegang tot het beroep en, anderzijds, een systeem van opleiding gedurende de uitoefening van het beroep.

In het kader van de omzetting van de richtlijn wordt ook bepaald dat de toegang daartoe eigenlijk gebeurt via de open markt. Eigenlijk kunnen dus verschillende instanties opleidingen organiseren tot het afleveren van die brevetten. Wat is het probleem? Artikel 78 van het KB zou bepalen waaraan die erkenningsexameninstellingen zouden moeten voldoen. Ook de centra voor alternerend leren willen heel graag die opleidingen aanbieden. Alleen stellen zij op dit ogenblik vast dat zij niet op de hoogte zijn van de juiste criteria tot het verkrijgen van die erkenning. Dat is natuurlijk wel een probleem, want die opleiding of beroepsvorming zou eigenlijk moeten ingaan begin volgend jaar. Wanneer deze centra zich nu moeten organiseren met de leerplanning en de openstelling voor de leerlingen voor het komende jaar, dienen zij wel degelijk te weten wanneer zij een vergunning zouden krijgen om die opleidingen te verschaffen.

Is het mogelijk dat de exameninstellingen, de opleidingscentra en de centra voor alternerend leren nu reeds kunnen beschikken over de concrete voorwaarden tot erkenning, bijvoorbeeld de aanvraagformulieren, de vereisten voor lokalen, de uitrusting, het wagenpark en de terreinen, want op die manier kunnen zij zich voorbereiden, zodat het KB wel degelijk stipt op tijd in werking kan treden.

13.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, hebben wij hierna nog een commissie met vragen? Ik zou het antwoord liever schriftelijk bezorgen, omdat ik de situatie beter wil nakijken.

13.03 Hilde Vautmans (VLD): Voor alle duidelijkheid, ik werd aangesproken door de centra voor alternerend leren. Zij willen nu wel degelijk hun planning opmaken. Zij denken te voldoen aan de voorwaarden, maar zij zeggen dat zij die voorwaarden nergens terugvinden. Als zij zich willen organiseren, zodat zij klaar zijn en kunnen meedingen, dan moet nu bepaald worden wat de voorwaarden zijn.

Ik kan met uw voorstel akkoord gaan, maar dan wel binnen een redelijke termijn, mijnheer de minister.

13.04 Minister Renaat Landuyt: Ik zal het anders doen. Ik antwoord dat ik mijn administratie zal vragen om nu reeds de voorwaarden die in ontwerp zijn, mee te delen, maar dan op voorwaarde dat men er geen rechten uit afleidt. Om tegemoet te komen aan uw vraag, moet ik zeker zijn dat ik de definitieve voorwaarden heb. Dit is hetgeen mij een beetje zorgen baart: het antwoord van de administratie is iets te vaag op het vlak van timing.

13.05 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de minister, laten wij afspreken dat u mij nadien schriftelijk exacte gegevens bezorgt. Ik ben alvast verheugd. Ik denk immers dat het belangrijk is dat onze Belgische centra zich kunnen voorbereiden, zodat ze kunnen meedingen om die contracten binnen te halen.

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

14 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "projecten om het aantal dodehoekongevallen te verminderen" (nr. 15056)

14 Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "les projets visant à réduire le nombre d'accidents dus à l'angle mort" (n° 15056)

14.01 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u weet dat ik begaan ben met de zinloze ongevallen op onze wegen. Elke maand sterft in ons land minstens een fietser en raken verschillende fietsers zwaargewond bij dodehoekongevallen. In 2000 – voor de invoering van de verplichte

dodehoekspiegel op het voertuig zelf – waren het er zelfs 23 per jaar. Dat zijn heel veel mensen. Dodehoekongevallen maken ongeveer de helft uit van het aantal dodelijke verkeersongevallen met fietsers en vrachtwagens.

Preventie en sensibilisering zijn daarin belangrijk, en dat gebeurt ook wel tamelijk goed. Infrastructurele maatregelen zijn voor mij echter ook absoluut noodzakelijk om een goede verkeersveiligheid in ons land te garanderen en te voorkomen dat fietsers onder vrachtwagens terechtkomen.

Er zijn heel wat studies uitgevoerd. U zult ze wel kennen, mijnheer de minister. De meeste vrachtwagenchauffeurs bekennen dat ze een concrete ervaring hebben met het probleem van de dode hoek. Drie op vier zegt daarmee al problemen te hebben ondervonden en ervaren te hebben dat die beperkte zichtbaarheid een probleem is. Wat meer is, 78% zegt reeds meerdere keren verrast te zijn door het verkeer in de dode hoek. Wij kennen het allemaal. Men wil afslaan, men kijkt een eerste keer, ziet niets, men kijkt vlug nog een tweede keer en ziet dan pas de fietser. Ik heb het zelf ook al meegemaakt. Ik denk dat de meeste mensen heel voorzichtig zijn als zij een fietspad langs rechts moeten kruisen.

Mijnheer de minister, in Amsterdam loopt sinds 2004 een proefproject. U weet dat ik nogal voorstander ben van proefprojecten. Ik geloof er sterk in om naar het buitenland te kijken. In Amsterdam heeft men de blackspotmirror ingevoerd. Onder het groene licht van het verkeerslicht heeft men een bolle spiegel geïnstalleerd. Die zit perfect op de hoogte van de vrachtwagens. De infrastructurele ingreep is dus niet zo groot, want de verkeerslichten staan er al. Men moet dus niet bijkomend een paal of doosje installeren. Dat geeft heel goede resultaten. 70% van de chauffeurs in Nederland zegt dat zij hierdoor heel veel zien. Natuurlijk blijft de dodehoekspiegel op de vrachtwagen staan. Die geeft echter meer zicht van langzij. De bolle spiegel geeft een ruimer gezichtsveld dan eerder wat men kan installeren, ook omdat het op de juiste hoogte zit. Men heeft in Amsterdam en Rotterdam beslist om dit proefproject uit te breiden naar 100 spiegels.

Op Vlaams niveau is minister Peeters ook al bezig met een proefproject. Helaas heeft hij slechts vijf of zes spiegels op aparte paaltjes geplaatst, dus niet op de verkeerslichten zelf. Dat zijn lifesavingmirrors. Die spiegels werden bij mijn weten nog niet geëvalueerd.

Mijnheer de minister, mijn vraag is of u bereid bent om naar Nederland te kijken en te overwegen of in ons land ook een proefproject met blackspotmirrors kan worden opgezet, want iedere fietser die wij daarmee kunnen redden is een gewonnen leven.

14.02 Minister **Renaat Landuyt**: Waarde collega, er moet op twee vlakken gewerkt worden rond de blinde hoek. Enerzijds, moet er wat de federale bevoegdheid betreft, gewerkt worden aan de kwaliteit van de vrachtwagens. Op Europees niveau wensen wij nog een stap verder te gaan dan wat België reeds gedaan heeft vanaf 1 januari 2003, met name de vereisten inzake de dodehoekspiegel op nieuwe vrachtwagens veel meer uitbreiden. Er zijn ook al discussies bezig om de voorkant van de vrachtwagen ook voor de chauffeur zichtbaar te maken. Tot zover de vereisten aan het voertuig, wat mijn bevoegdheid is.

Anderzijds, is er wat de infrastructuur betreft, wat een regionale bevoegdheid is, een initiatief genomen op Vlaams niveau, waaruit men nog geen conclusies durft te trekken maar die wel aan te raden is volgens mij omdat wij ons niet afhankelijk mogen maken van het naleven door de vrachtwageneigenaar van de vereisten inzake vrachtwagens.

Ik meen dat wat u zegt iets zeer goeds is. Ik meen te weten dat men in Amsterdam naar een 100-tal installaties gaat in 2007-2008, wat mij een zeer interessant en te volgen project lijkt.

14.03 **Hilde Vautmans** (VLD): Wat mag ik daaruit concluderen?

14.04 Minister **Renaat Landuyt**: Dat ik mij voorzichtig uitlaat over de bevoegdheden van een collega.

14.05 **Hilde Vautmans** (VLD): U hebt toch regelmatig overlegd met uw Vlaamse collega? Ik zal natuurlijk een collega van het Vlaams Parlement die vraag aan Vlaams minister Peeters laten stellen. Ik zit niet in het Vlaams Parlement, dus ik moet het hier wel doen.

14.06 Minister **Renaat Landuyt**: Daarom heb ik gezegd dat het probleem van de dodehoekspiegel niet enkel het probleem is van de vrachtwagens maar ook een probleem van de infrastructuur.

14.07 Hilde Vautmans (VLD): Natuurlijk. Enerzijds, is voor vrachtwagens sensibilisering heel belangrijk, en anderzijds, is er de infrastructuur. Bij uw volgende overleg met uw collega's van het bevoegde niveau, neem ik aan dat u dat ter sprake brengt? Misschien kan uw administratie de resultaten van Nederland al eens opvragen zodat het heel vlot kan gaan. Ik dank u voor dit voorzichtig positieve nieuws!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de vereenvoudiging van het verkeersreglement" (nr. 15057)

15 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la simplification du Code de la route" (n° 15057)

15.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega, in de vorige commissie met vraagstelling had ik het onderwerp "de vereenvoudiging van het verkeersreglement" ook al aangekaart, naar aanleiding van het advies van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid dat ook op de Staten-generaal van de verkeersveiligheid was voorgelegd, namelijk om de vereenvoudiging van de wegcode uit te stellen en een aantal maanden extra te geven om dat grondig en op een goed doordachte manier te doen. U antwoordde toen dat er nog een overleg was geweest en dat alles nog wel in orde zou komen.

Ik heb ondertussen begrepen dat de wegcode niet langer wegcode zou heten, maar verkeersveiligheidscode.

Wij blijven ons toch afvragen of het dossier van de vereenvoudiging een dossier is dat "rijp genoeg om af te ronden" genoemd kan worden en dat gepubliceerd kan worden in het Staatsblad.

De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid stelt, met al haar leden in een misschien nog nooit zo geziene eensgezindheid, dat zij te weinig tijd heeft gehad om dat allemaal goed door te zoeken. De aanbeveling stond ook in de aanbevelingen van de Staten-generaal, mede door u ondertekend.

Er zijn heel wat inhoudelijke vragen. Het is niet zomaar een herschrijving van de wegcode, denk ik. Er zitten nogal wat fundamentele dingen in die toch bepaalde effecten zullen hebben.

In het ontwerpadvies van de Vlaamse regering is bijvoorbeeld te zien dat ook de Vlaamse regering bedenkingen heeft bij het ontwerp van koninklijk besluit.

Er kunnen toch wel de grootst mogelijke twijfels worden geuit bij de gereedheid van het dossier. Er wordt bijvoorbeeld gesteld dat het voorliggend ontwerp van koninklijk besluit bijzonder onzorgvuldig is opgesteld en redactioneel nog niet op punt staat. Het bevat tal van slordigheden, zowel qua taalgebruik als logische opbouw en structuur. Zo klopt de nummering op vele plaatsen niet, enzovoort, enzovoort.

Ik denk dat we dat toch moeten vermijden. Als we de grote oefening maken om de wegcode logisch op te bouwen, te herschrijven, duidelijker en eenvoudiger te maken – op zich is dat een goede en nobele doelstelling –, dan moeten we er ook voor zorgen dat ze perfect in mekaar zit en dat wij niet binnen de kortst mogelijke tijd met bepaalde juridische consequenties zitten die niet zo positief zijn.

Ik haal er één concreet inhoudelijk element uit. Tijdens de commissie vorige week, waar we het hadden over de motorrijders op de busbanen, had ik voorgesteld om, via amendement, de bijzonder overrijdbare beddingen eruit te halen. U hebt dat idee toen gesteund, omdat er inderdaad een apart verkeersreglement geldt op die bijzonder overrijdbare bermen en dat het daarom wellicht beter zou zijn om die eruit te halen.

Nu moeten we vaststellen dat in de nieuwe wegcode, of verkeersveiligheidscode zo u wil, die bijzonder overrijdbare bermen en die busbanen eigenlijk worden samengesmolten. Er wordt dus geen onderscheid meer gemaakt tussen de twee, wat op zich verwarrend is omdat we dan twee soorten busbanen zullen hebben, namelijk die met een aparte lichtaanduiding en die waar de bussen gewoon de normale verkeersregels volgen. Daarover ontstaat nogal wat verwarring. Dat is maar een van de voorbeelden om aan te tonen dat wij ervan overtuigd zijn dat het dossier niet klaar is en dat het geen tijd is om dit er nog snel, snel door te jagen voor het einde van deze legislatuur.

Ik zou van de minister dan ook graag vernemen of hij het ontwerp van KB over het vereenvoudigde verkeersreglement nog voor de ontbinding van de Kamer ter ondertekening zal voorleggen aan de koning.

15.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, alles is nog mogelijk. We zitten nog binnen de termijn.

15.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het antwoord van de minister zegt voldoende.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

16 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "fraude met Z-platen" (nr. 15058)**

16 **Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la fraude aux plaques Z" (n° 15058)**

16.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's zijn er verder niet meer, deze vraag is gebaseerd op een bericht van vorige week dat mij toch wel wat verwonderde. Het gaat over fraude met Z-platen.

Autoconstructeurs, autohandelaars, garagisten en koetswerkherstellers mogen, zoals algemeen bekend, bij de technische controle van de voertuigen commerciële nummerplaten, de zogenaamde Z-platen, gebruiken. Om hiervoor in aanmerking te komen, dus om die Z-platen te mogen gebruiken, moet men minstens 12 auto's per jaar aan particulieren verkopen. Pas dan voldoet men aan de definitie van autohandelaar of garagist.

Personen met een handelsrekeningnummer moeten echter pas na twee jaar verantwoording afleggen. Omdat er pas na twee jaar verantwoording moet worden afgelegd, blijkt er nogal wat fraude te bestaan met Z-platen. Zogenaamde vennootschappen verdwijnen immers vaak na één jaar of na anderhalf jaar. De nummerplaten worden op dat moment niet terug ingeleverd. Hierdoor ontstaat er een lucratief handeltje in het verhuren van nummerplaten.

Naar verluidt zouden er in de Brusselse keuringstations dagelijks eigenaars van Z-platen staan te leuren met hun garageplaten. Aan degenen die hiervan gebruik willen maken wordt een prijs gevraagd van ongeveer 120 euro. De Z-platen worden dan op de wagen bevestigd en na de keuring opnieuw verwijderd. Zo rinkelt de kassa.

Het spreekt voor zich dat deze handel niet kan toegelaten worden. Vooral, het is nefast voor de bonafide handelaars en garagisten die hiervan mee het slachtoffer dreigen te worden. Blijkbaar wordt er te weinig of niet gecontroleerd op het gebruik van die Z-platen die niet meer vasthangen aan officiële vennootschappen. Nochtans bestaan er lijsten van constructeurs, handelaars, garagisten en koetswerkherstellers die gemachtigd zijn om Z-platen te gebruiken.

Mijnheer de minister, ik zou dan ook graag van u willen vernemen welke initiatieven u wenst te ondernemen of zal ondernemen om dergelijke misbruiken in de toekomst te voorkomen. De garagisten en autohandelaars zijn zelf vragende partij voor een strengere controle op het misbruik met deze Z-platen.

Ik neem dus aan dat u in dat verband wel enige initiatieven zult willen nemen.

Het is maar een van de pistes, maar mogelijk kunnen de keuringsstations waar de auto's met Z-platen worden aangeboden, zelf controleren of de Z-platen nog wel rechtsgeldig zijn.

16.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, de passage in de vraag van de heer Van den Bergh "In Brusselse keuringsstations staan er dagelijks eigenaars van Z-platen te leuren met hun garageplaten, waarbij de gangbare prijs zowat 120 euro bedraagt. De Z-platen worden op de wagens bevestigd en na de keuring opnieuw verwijderd, waarna de kassa rinkelt", zal ik, behoudens de woorden "kassa rinkelt", doorsturen naar de procureur des Konings in Brussel.

Het is immers een voorbeeld van een feit dat aan de procureur moet worden gesignaleerd, die daarna moet beslissen of hij het de moeite vindt om het te onderzoeken. Naar mijn bescheiden oordeel is het feit de

moeite om te onderzoeken.

Er kunnen tien regels worden uitgevonden, maar indien de controlediensten niet controleren wat zij moeten controleren, ontstaat er een probleem.

Hier in het Parlement worden nu strafbare feiten aan de minister gesignaleerd. De minister zal ze aan de procureur des Konings, de heer Bulthé, in Brussel doorsturen.

(...): (...).

16.03 Minister **Renaat Landuyt**: Dat weet ik niet.

Er is veel sprake van misbruiken met Z-platen. Er kan echter maar iets tegen worden gedaan, in de mate dat er via juiste processen-verbaal en via politiediensten vaststellingen worden gedaan.

Heel wat organisaties opperen dat zij tegen de Z-platen zijn. Zij zouden beter de concrete situaties aan de bevoegde diensten melden. Op die manier worden zij tenminste gecontroleerd.

16.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil de minister danken voor de wat cryptische manier om te zeggen dat hij het probleem wel ernstig wil nemen en dat hij het probleem ook erkent.

16.05 Minister **Renaat Landuyt**: Dat is nu het verschil. We kunnen niet blijven zeggen dat er een probleem is zonder het te controleren. Ik heb hier een concreet verhaal – ik weet niet waar het vandaan komt – maar zo'n verhalen stuurde ik als volksvertegenwoordiger direct door naar de procureur. Soms heeft men hiervan een resultaat. Iedereen zegt dat het gebeurt maar men doet er niets tegen. Het keuringscentrum waarvan sprake dat dit allemaal laat gebeuren, zal dan misschien ook wel problemen krijgen. Ik wil dat wel laten onderzoeken. Ik vind het voldoende de moeite om het te laten onderzoeken. Ik kan me daar heel kwaad in maken en in ergeren. Als het waar is, is dat de hypocrisie die wordt beschreven. Ik ben bereid om te vragen aan de procureur van Brugge om alle Z-platen die rondrijden in Knokke ook te laten onderzoeken.

16.06 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, u heeft uiteraard gelijk als u zegt dat Justitie en de politiediensten kunnen worden ingeschakeld, maar het zou zeer efficiënt kunnen gebeuren via de keuringsstations. De wagens worden daar nagekeken op technische mankementen en dergelijke. Men zou toch net zo goed het statuut van die Z-platen kunnen laten nakijken?

16.07 Minister **Renaat Landuyt**: We moeten opletten. Wij zeggen wel wie moet controleren, maar ondertussen blijft een en ander gebeuren. Er zijn controlediensten en er zijn bewijzen. Er is eigenlijk maar een middel, met name met zo'n concreet verhaal moet men de concrete situatie in Anderlecht laten onderzoeken. Dat is het enige middel maar dan moet het wel gebeuren. Men mag dan ook niet zeggen dat zij andere verkeersovertredingen belangrijker vinden. Ik zal de procureur vragen om dit eens te laten onderzoeken.

16.08 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Waarvoor dank. Is het uw bedoeling om ondertussen ook werk te maken van een eventuele automatische controleregistratie via GOKA?

16.09 Minister **Renaat Landuyt**: Ik zal u zelfs meer zeggen. Naar mijn bescheiden oordeel zijn zij nu, wanneer zij een misdrijf zien, verplicht dat te signaleren. We hoeven niet iets te regelen; iedereen moet zijn verantwoordelijkheid nemen.

Ik zeg dat, als dat waar is, er een probleem is in het keuringscentrum. Als u dat via via weet, moeten zij dat daar nog beter weten. Een misdrijf moet altijd worden aangegeven. Dat is een maatschappelijke taak. Er klopt hier dus iets niet.

16.10 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Er is nog een verschil tussen een vermoeden van een misdrijf en het systematisch toetsen van de Z-platen.

16.11 Minister **Renaat Landuyt**: Er gebeurde automatisch iets met de nummerplaten die niet klopten. Ze werden parket per parket gesignaleerd. Ik denk dat men dat nu in sommige regio's niet meer doet, omdat er nooit iets mee gebeurde. Er bestond in het verleden een soort automatisme, maar er werd niet opgetreden.

Hiermee hebben we nu een mooie toets.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.11 uur.

La réunion publique de commission est levée à 16.11 heures.