



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

23-01-2006

Après-midi

maandag

23-01-2006

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Agenda	1
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité, Jan Mortelmans	
Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "l'homologation des adaptations techniques des véhicules pour circuler sur les chantiers" (n° 9028)	2
<i>Orateurs:</i> François Bellot, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	
Question de Mme Pierrette Cahay-André au ministre de la Mobilité sur "les moyens consacrés à la lutte contre les 'conducteurs fantômes'" (n° 9310)	4
<i>Orateurs:</i> Pierrette Cahay-André, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	
Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "les formalités à remplir lors de l'acheminement en Belgique d'un véhicule acheté d'occasion à l'étranger" (n° 9556)	6
<i>Orateurs:</i> Melchior Wathelet , président du groupe cdH, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le 'car-pass'" (n° 9718)	7
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	
Questions jointes de	9
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le traitement réservé aux motocyclistes dans la brochure 'jesuispour.be' de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière" (n° 9820)	9
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les motocyclistes et la brochure 'jesuispour.be'" (n° 9856)	9
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la suppression éventuelle de la priorité de droite sur les routes où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 70 km/heure" (n° 9721)	13
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	
Question de M. Benoît Drèze au ministre de la Mobilité sur "la discrimination selon le lieu de résidence en matière de conduite accompagnée" (n° 9729)	14
<i>Orateurs:</i> Benoît Drèze, Renaat Landuyt ,	

INHOUD

Agenda	1
<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit, Jan Mortelmans	
Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de homologatie van de technische aanpassingen aan de voertuigen bestemd voor het gebruik op bouwerven" (nr. 9028)	2
<i>Sprekers:</i> François Bellot, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Vraag van mevrouw Pierrette Cahay-André aan de minister van Mobiliteit over "de middelen die ingezet worden ter bestrijding van de 'spookrijders'" (nr. 9310)	4
<i>Sprekers:</i> Pierrette Cahay-André, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de te vervullen formaliteiten bij het naar België overbrengen van een voertuig dat tweedehands werd aangekocht in het buitenland" (nr. 9556)	6
<i>Sprekers:</i> Melchior Wathelet , voorzitter van de cdH-fractie, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de 'car-pass'" (nr. 9718)	7
<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Samengevoegde vragen van	9
- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de behandeling van motorrijders in de brochure 'ikbenvoor.be' van het Belgisch Instituut voor de Veiligheid" (nr. 9820)	9
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "motorrijders en de brochure 'ikbenvoor.be'" (nr. 9856)	9
<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "een mogelijke afschaffing van de regel betreffende de voorrang van rechts op wegen met een maximumsnelheid hoger dan 70 km per uur" (nr. 9721)	13
<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Vraag van de heer Benoît Drèze aan de minister van Mobiliteit over "de discriminatie op grond van de verblijfplaats in het kader van de rijopleiding met begeleider" (nr. 9729)	14
<i>Sprekers:</i> Benoît Drèze, Renaat Landuyt ,	

ministre de la Mobilité

minister van Mobiliteit

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

du

LUNDI 23 JANVIER 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 23 JANUARI 2006

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.28 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.28 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Agenda
01 Agenda

01.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, op de agenda staan twee interpellaties over de rij-opleiding. Mijnheer de minister, tijdens de begrotingsbesprekingen hebt u het engagement aangegaan om het debat, ook over het KB, in de commissie te voeren. Als u dat engagement nakomt, dan lijkt het mij aangewezen om de beide interpellaties in te trekken en dan kunnen wij hierover een grondig debat, een themadebat, voeren in de commissie. Ik zou in dat geval wel graag een timing krijgen.

01.02 Minister Renaat Landuyt: Het systeem is zodanig eenvoudig dat ik het onthoud. Ik hoef mij zelfs niet voor te bereiden. Ik ben voorbereid. Ik kan het debat nu voeren.

De **voorzitter:** Ik mag ervan uitgaan dat wij een debat organiseren en dat de aanwezige leden van de oppositie hun interpellatie intrekken? Zoals Voltaire zei: "Tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes".

01.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, wanneer zal het debat plaatsvinden?

De **voorzitter:** Binnen de twee weken, wij zullen proberen op 1 februari. Is dat goed?

01.04 Minister Renaat Landuyt: Ik heb nog nooit een debat meegemaakt in de commissie.

01.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik neem aan dat u voorbereid bent op het debat. Het zou erg zijn als u niet voorbereid zou zijn op deze materie. Het lijkt mij echter niet onverstandig om een aantal mensen uit de sector te horen.

01.06 Minister Renaat Landuyt: Ik kom u tegemoet. Er is ook een deel wettekst, door het zeer belangrijke principiële artikel in de wet in verband met het eerste jaar zero tolerance. Op dat ogenblik zullen wij misschien een nuttig debat kunnen voeren.

De **voorzitter**: Tegen wanneer zou dat dan zijn?

01.07 Minister **Renaat Landuyt**: Het dossier is nu naar de Gewesten gestuurd. Zij hebben een tweetal maanden nodig. Het zou dus maart 2006 kunnen zijn.

De **voorzitter**: Ik kijk naar de collega's.

01.08 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik stel toch voor om het debat alvast te voeren. Op het moment dat de wetswijziging eraan komt, kunnen we dan eventueel hoorzittingen organiseren.

01.09 Minister **Renaat Landuyt**: Voor mij niet gelaten.

De **voorzitter**: Dat is goed, als iedereen het ermee eens is. Ik kijk rond.

01.10 Minister **Renaat Landuyt**: Ik weet echter niet of u veel zult kunnen debatteren, want iedereen gaat akkoord.

01.11 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): (...). Er zijn nog andere aspecten aan het hele debat verbonden. Over de rijopleiding zelf valt ook nog een en ander te vertellen. Het is misschien niet oninteressant om ook over dat thema een aantal betrokkenen te horen.

De **voorzitter**: Het debat onmiddellijk plannen, is geen probleem, aangezien de minister akkoord gaat. Over de hoorzittingen moet echter eerst de commissie stemmen. Voor een hoorzitting moet de commissie een beslissing bij volstrekte meerderheid nemen.

Ik zou dus voorstellen dat wij dat punt ter sprake brengen de eerstvolgende keer dat wij samenkomen voor wetgevend werk. Ik mag daarover niet eenzijdig en op eigen initiatief beslissen, ook niet wanneer de minister akkoord zou gaan. We moeten de commissie daarover laten beslissen. Dat is het Reglement.

Een debat over het dossier op 1 februari 2006 past echter voor de minister en voor de commissieleden.

Le **président**: Un débat sur la réforme de la formation à la conduite aura lieu le mercredi 1^{er} février prochain au sein de notre commission; c'est dans ce cadre qu'interviendront MM. Van den Bergh et Mortelmans, qui renoncent donc à développer aujourd'hui leurs interpellations 757 et 762 sur le sujet. Quant à d'éventuelles auditions à ce propos, il appartiendra à la commission de se prononcer mercredi.

02 Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "l'homologation des adaptations techniques des véhicules pour circuler sur les chantiers" (n° 9028)

02 Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de homologatie van de technische aanpassingen aan de voertuigen bestemd voor het gebruik op bouwerven" (nr. 9028)

02.01 **François Bellot** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, l'évolution du prix du carburant routier incite les entreprises à trouver des moyens de réduire leur consommation de carburant et d'amoinir leur coût de fonctionnement.

Ainsi, des entreprises du secteur de la construction m'indiquent que des grues hydrauliques montées sur un châssis de camion et actionnées par le moteur du véhicule peuvent fonctionner avec du mazout de chauffage durant toute la durée du chantier, hors voirie publique. Par contre, lorsque le véhicule est déplacé d'un chantier vers un autre, l'usage de mazout de roulage est obligatoire.

Pour pouvoir rendre aisée cette utilisation à la fois de mazout de roulage sur la route et de mazout de chauffage sur chantier, la

02.01 **François Bellot** (MR): De evolutie van de brandstofprijzen noopt de bedrijven hun verbruik en werkingskosten terug te schroeven.

De in de bouwsector gebruikte mobiele hydraulische kranen (gemonteerd op vrachtwagens) werken op stookolie op de bouwplaats, maar moeten op reguliere diesel rijden tijdens de verplaatsingen van de ene bouwplaats naar de andere. Om

solution la plus commode est d'avoir un double réservoir avec une vanne d'inversion suivant que la grue se trouve sur le chantier ou entre les chantiers sur la voie publique.

L'administration des Douanes et Accises a déposé un projet de circulaire pour résoudre ce problème. Toutefois, des services de l'administration des Douanes et Accises se sont mis en rapport avec l'administration du SPF Mobilité, compétente en matière d'homologation des systèmes techniques permettant cette inversion.

En effet, l'administration des Douanes stipule qu'avant tout déplacement d'un véhicule d'un chantier à un autre, la vanne du réservoir contenant du mazout rouge doit être scellée par ses services. Or, pour pouvoir procéder à une adaptation technique, une autorisation de vos services est nécessaire.

Pouvez-vous m'indiquer où en est la procédure alors que l'administration des Douanes patiente le temps nécessaire pour que vos services homologuent le système de choix des carburants sur le véhicule?

Pouvez-vous me faire connaître vos intentions et dans quel délai vous comptez répondre au SPF Finances à ce propos?

dat mogelijk te maken moeten deze voertuigen voorzien zijn van een dubbele brandstoftank met terugloopventiel. Voor de kraan verplaatst wordt naar een andere bouwplaats, moet het ventiel van de tank door de diensten van de administratie der Douane en Accijnzen verzegeld worden. Voor technische aanpassingen moeten uw diensten hun toestemming verlenen.

De administratie der Douane en Accijnzen heeft nu een ontwerp-omzendbrief dienaangaande ingediend en heeft contact opgenomen met de voor de homologatie van de technische systemen bevoegde administratie bij de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de procedure? Wat zijn uw intenties in dat verband, en wanneer denkt u de FOD Financiën een antwoord te geven?

02.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, voici ma réponse.

Le système et les réservoirs de carburant d'un véhicule font partie intégrante de la procédure d'homologation de chaque type de véhicule.

Aussi longtemps qu'ils répondent aux conditions nationales et européennes en vigueur, il n'y a aucun problème. Actuellement, des véhicules équipés de deux réservoirs sont homologués. Si un véhicule existant doit être transformé en ce sens, il est nécessaire de demander l'approbation du constructeur.

Après vérification, il s'avère que mes services n'ont nulle trace d'un projet de circulaire émis par l'administration des Douanes et Accises. Mes services entament les démarches pour obtenir de plus amples informations.

02.02 Minister Renaat Landuyt: De homologatieprocedure van de voertuigen omvat ook de brandstoftanks en –systemen. Als deze apparatuur aan de nationale en Europese vereisten voldoet, is er geen probleem.

Nu worden voertuigen met twee tanks gehomologeerd maar als een bestaand voertuig moet worden gewijzigd, is de instemming van de constructeur vereist.

Mijn diensten vinden blijkbaar geen spoor terug van de rondzendbrief waarnaar u verwijst. Zij zullen verder navraag doen.

02.03 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Certes, les constructeurs demandent l'homologation pour les véhicules conçus et réalisés par leurs soins, mais en ce qui concerne certains véhicules spécifiques, ils ne la demandent pas, parce que la procédure est très longue.

En cas d'intervention, la douane vient simplement sceller le circuit, mais il semblerait que pour tout véhicule non homologué, à savoir des véhicules de chantier, un problème se pose. En effet, pour ce type de véhicule adapté aux besoins spécifiques des entreprises, un examen

02.03 François Bellot (MR): Autoconstructeurs vragen inderdaad om een homologatie voor hun voertuigen maar doen dat niet voor bepaalde specifieke voertuigen omdat de procedure veel tijd in beslag neemt.

Bij een optreden van de douane wordt de toevoer verzegeld maar

au cas par cas devrait être pratiquement exercé. C'est à ce niveau que l'on rencontre une difficulté.

Pour ma part, je me renseignerai, car je suis en possession du texte d'un projet de circulaire de l'administration des Douanes. Je leur demanderai de quel service cette problématique dépend ou vous transmettrai éventuellement les documents en ma possession.

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

03 Question de Mme Pierrette Cahay-André au ministre de la Mobilité sur "les moyens consacrés à la lutte contre les 'conducteurs fantômes'" (n° 9310)

03 Vraag van mevrouw Pierrette Cahay-André aan de minister van Mobiliteit over "de middelen die ingezet worden ter bestrijding van de 'spookrijders'" (nr. 9310)

03.01 Pierrette Cahay-André (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, en reprenant ce dossier, j'ai constaté qu'il me préoccupait depuis 1999, c'est-à-dire bien avant votre arrivée, monsieur le ministre. Au fond, je le laisse parfois dormir jusqu'à ce que j'entende un matin à la radio qu'il y a un conducteur fantôme sur la E411 par exemple. À ce moment-là, je me dis qu'il faut ressortir ma question. C'est la raison pour laquelle je reviens sur le sujet dans cette commission.

D'après les statistiques, il n'était pas courant de rencontrer des conducteurs fantômes en 2001. On relevait 15 accidents corporels ayant entraîné la mort de 6 personnes. C'est tout de même important: il s'agit de six vies. Toutefois, des statistiques plus récentes relèvent 410 conducteurs fantômes en 2003. Si je reviens en 1998, bien avant, elles font état de 14 tués et de 26 blessés graves. Il est vrai que ceux qui n'ont pas provoqué d'accident n'entrent peut-être pas dans les statistiques. Ce n'est pas une raison pour ne pas s'y intéresser. En effet, je lisais encore récemment qu'un camion a fait 22 kilomètres en sens inverse sur une autoroute et qu'il a dû être arrêté par la gendarmerie, ce qui représente un danger également pour les forces de l'ordre.

Pour retracer le processus, je dirai qu'on connaît plus ou moins les raisons de ces conducteurs qui prennent l'autoroute à contresens: il s'agit d'une consommation d'alcool, de drogue ou de médicaments mais il s'agit parfois aussi de distraction ou d'un problème d'âge. Comme je suis moi-même dans la catégorie des personnes âgées, je n'en parlerai pas.

Comme l'a fait Mme Durant à l'époque, vous pourrez me répondre que la gestion des infrastructures routières relève de la compétence des autorités régionales. Je fais les questions et les réponses, monsieur le ministre.

Je dois néanmoins revenir à la réalité. Il est vrai que cela relève des compétences des autorités régionales mais vous avez certainement aussi un pouvoir normatif.

En revenant de Luxembourg, à la sortie d'une autoroute, j'ai vu ce panneau affichant une main fluorescente très visible. J'en ai

pour de bouwplaatsvoertuigen moet elk geval afzonderlijk worden bekeken, wat voor problemen zorgt.

Ik heb een kopie van het ontwerp van rondzendbrief van de administratie der douane. Ik zal ook verder informeren.

03.01 Pierrette Cahay-André (MR): Dit dossier hield me al in 1999 bezig. Ik zie me echter genoodzaakt er regelmatig op terug te komen.

In 2001 deden zich vijftien verkeersongevallen met spookrijders voor, waarbij zes slachtoffers vielen. In 2003 werden echter 410 spookrijdersesignaleerd. In 1998 waren spookrijders verantwoordelijk voor veertien dodelijke slachtoffers en zesentwintig zwaargewonden.

De redenen waarom een chauffeur de autoweg tegen de rijrichting oprijdt, zijn bekend: inname van alcohol, drugs of geneesmiddelen, verstrooidheid of gevorderde leeftijd.

U zal me ongetwijfeld antwoorden dat het beheer van de weginfrastructuur een gewest-bevoegdheid is.

U bent echter ook bevoegd om regels uit te vaardigen.

Onlangs zag ik een bord met een fluorescerende hand dat erg in het oog sprong. Kan u het BIVV en de beheerders van de snelwegen niet aanmoedigen om die borden overal te plaatsen? Ze kosten in ieder geval minder dan andere maatregelen, waar vaak een niet onaardig prijskaartje aan hangt. Ik

également vu un à Namur dernièrement mais je n'en vois pas partout. Je me demande donc, monsieur le ministre, si, dans le cadre de vos compétences, vous ne pourriez pas mener une concertation avec l'IBSR et les gestionnaires d'autoroutes en vue de trouver une solution et de les inciter à placer ces panneaux.

Ces panneaux, me semble-t-il, doivent être moins coûteux que d'autres dispositifs très onéreux que j'ai vus dans la presse, notamment un air-bag automatique, c'est-à-dire, qu'à partir du moment on l'on emprunte l'autoroute à contresens, il se met en route. Une vie humaine épargnée vaut la peine de mettre un panneau. C'est la raison pour laquelle je vous demande d'organiser cette concertation.

03.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, le 23 décembre 2005, le gouvernement fédéral a pris l'option de diminuer le nombre de panneaux. De fait, si pour chaque risque des panneaux doivent être installés, il y en aura trop. C'est la raison pour laquelle je dis dans mon introduction qu'il faut opérer un choix en fonction des risques et diminuer le nombre de panneaux.

Par ailleurs, je veillerai à une logique en la matière. Par conséquent, nous devons faire ce que vous préconisez, à savoir une concertation accélérée avec les Régions, en vue de déterminer s'il y a lieu d'entreprendre quoi que ce soit au niveau de l'infrastructure réelle des routes.

03.03 Pierrette Cahay-André (MR): Monsieur le ministre, vous répondez à la question que je vous ai posée, certes, en l'accentuant. Ce que je vous ai demandé, c'est effectivement une concertation accélérée. Je suis d'accord avec vous pour dire qu'il y a beaucoup de panneaux, parfois beaucoup trop. Dans ce dernier cas, on ne les voit plus, ce qui n'est pas indiqué non plus.

Le panneau que madame avait en main tout à l'heure est très visible. Cela ne me semble pas constituer un excès de panneaux.

03.04 Renaat Landuyt, ministre: Ceux qui ont vu ces panneaux sont ceux qui...

03.05 Pierrette Cahay-André (MR): ...se sont engagés? Non, je ne me suis pas engagée, même si je suis âgée!

03.06 Renaat Landuyt, ministre: Si vous avez déjà vu ce panneau, il y a un problème!

03.07 Pierrette Cahay-André (MR): Non, parce que parfois on peut passer à côté de la bretelle d'autoroute.

A mes yeux, la concertation est essentielle avec des spécialistes comme l'IBSR et les gestionnaires des autoroutes. J'attends donc que des mesures soient prises en la matière et je ne manquerai pas de

dring dan ook aan op overleg.

03.02 Minister Renaat Landuyt: Op 23 december 2005 besliste de federale regering om het aantal verkeersborden terug te brengen. Als men voor ieder risico een bord moet plaatsen, ziet men door de bomen het bos niet meer. Daarom moet men een keuze maken op grond van de risico's en moet men het aantal borden verminderen.

Ik zal erop toezien dat op dit vlak logisch wordt gehandeld. Vandaar dat we gevolg moeten geven aan uw voorstel om met de Gewesten overleg te plegen.

03.03 Pierrette Cahay-André (MR): U komt inderdaad tegemoet aan mijn verzoek. Ik ben het met u eens dat er soms te veel borden langs de weg staan, waardoor men ze eigenlijk niet meer ziet.

03.06 Minister Renaat Landuyt: Maar als men dat bepaalde bord ziet staan, rijdt men in de verkeerde richting!

03.07 Pierrette Cahay-André (MR): Het is dus van wezenlijk belang dat overleg wordt gepleegd met deskundigen van het BIVV en de beheerders van de snelwegen. Ik verwacht dat u ter zake

vous interroger à nouveau si la situation n'évolue pas assez rapidement.

maatregelen neemt en zal u opnieuw ondervragen als er niet snel genoeg verbetering komt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "les formalités à remplir lors de l'acheminement en Belgique d'un véhicule acheté d'occasion à l'étranger" (n° 9556)

04 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de te vervullen formaliteiten bij het naar België overbrengen van een voertuig dat tweedehands werd aangekocht in het buitenland" (nr. 9556)

04.01 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, il s'agit d'un thème que j'ai abordé avec le ministre, voici quelques mois et nous avons eu à cette occasion une discussion constructive.

En réponse à ma question orale n° 5973 relative aux formalités à remplir lors de l'acheminement en Belgique d'un véhicule acheté d'occasion à l'étranger, vous m'indiquiez qu'"aucun problème ne se pose lorsque le véhicule est importé par le propriétaire étranger. La situation se complique lorsqu'il est importé par l'acquéreur belge". Ici, nous sommes dans le cas de la problématique de l'acquéreur belge. Vous aviez même constaté à cette occasion que, "si l'on veut assurer la libre circulation des biens, il faut changer notre réglementation en la matière".

Vous me précisiez également que vous étiez en train de réexaminer la problématique des plaques commerciales. En effet, il était souvent requis pour la personne qui voulait importer sa voiture d'utiliser une plaque commerciale afin de lui permettre d'arriver sur le territoire belge et, seulement là, l'immatriculer. Mais avec le problème que la voiture devait avoir été assurée pour obtenir une immatriculation alors que l'assureur réclamait l'immatriculation pour établir un contrat d'assurance. On tournait donc en rond et la seule possibilité restait de recourir à ces plaques commerciales.

Monsieur le ministre, je reviens sur ce point: où en est votre réflexion à l'égard de la problématique des plaques commerciales et de son aspect international, du moins transfrontalier au sein de l'Union européenne? Des initiatives ont-elles été prises afin de faciliter l'importation par des acquéreurs belges de véhicules achetés d'occasion à l'étranger? Si oui, lesquelles? Si non, comment comptez-vous réagir?

04.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, cher collègue Wathelet, je m'excuse de ne pas pouvoir être précis aujourd'hui. Nous sommes en train d'en discuter actuellement dans deux sens: d'une part, dans le cadre de la réforme de la DIV et, d'autre part, dans le cadre de la restructuration concernant le contrôle technique.

Ce petit dossier est inclus dans ces discussions assez larges et, dès lors, je ne peux pas vous fournir actuellement de réponse plus concrète que la dernière fois.

04.03 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, pouvez-vous

04.01 Melchior Wathelet (cdH): U antwoordde op mijn vraag nr. 5973 (zie "Beknopt Verslag" nr. 550 van 11 april 2005, blz. 16 en 17) dat er geen probleem is, wanneer een in het buitenland aangekochte tweedehands auto door de buitenlandse eigenaar wordt ingevoerd, maar dat de procedure een stuk ingewikkelder is als het om een Belgische koper gaat, die zijn voertuig naar ons land overbrengt. U stelde bij die gelegenheid vast dat de regelgeving moet worden gewijzigd en voegde er aan toe dat u zich op dat ogenblik opnieuw over de problematiek van de commerciële platen boog. Op dit ogenblik is dat nog steeds de enige manier om een voertuig in te voeren zonder problemen met de verzekering. Wat is tot op heden het resultaat van die denkoefening?

04.02 Minister Renaat Landuyt: Ik kan daar op dit ogenblik helaas nog niet meer over kwijt. Deze aangelegenheid wordt zowel in het kader van de hervorming van de DIV als van de technische keuring besproken.

04.03 Melchior Wathelet (cdH):

au moins indiquer un délai pour parvenir à une solution?

Wanneer zal u meer details kunnen geven?

04.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Non, mais je vous donnerai une réponse écrite dès qu'il y aura du nouveau.

04.04 **Minister Renaat Landuyt**: Dat kan ik u nog niet zeggen, maar ik zal u schriftelijk op de hoogte brengen zodra vooruitgang wordt geboekt.

04.05 **Melchior Wathelet** (cdH): Monsieur le ministre, si vous ne le faites pas, je reviendrai vers vous avec une question. Je vous remercie.

04.05 **Melchior Wathelet** (cdH): Als ik niets meer hoor, zal ik opnieuw een vraag tot u richten.

04.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Je n'en doute pas, monsieur Wathelet.

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

05 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de 'car-pass'" (nr. 9718)**
05 **Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le 'car-pass'" (n° 9718)**

05.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, onlangs kwamen wij te weten dat er in 2004 zo'n 54.000 wagens in een van de 76 Belgische keuringsstations werden betrapt op kilometerfraude. De keuringscentra geven dergelijke dossiers normaal gezien door aan de politie, maar daar wordt niet altijd prioriteit aan deze problematiek gegeven. De parketten vervolgen in de meerderheid van de gevallen dan ook niet of nauwelijks.

05.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): En 2004, les centres de contrôle belges ont constaté une fraude au compteur kilométrique pour 54.000 véhicules. La police et le parquet ne réservent toutefois guère de suite à ces constats de fraude. Le ministre peut-il communiquer des chiffres pour illustrer la politique des poursuites menée en la matière?

Het instrument om de kilometerfraude tegen te gaan, is al enkele jaren geleden bedacht, met name de car-pass. In 2004 werd hiervoor ook een wet goedgekeurd in het Parlement. Met dit systeem zou van elke auto het kilometeraantal worden bijgehouden in een databank. Wegens het uitblijven van de nodige uitvoeringsbesluiten is die car-pass nog altijd geen feit.

En 2004, une loi a été votée pour l'instauration d'un Car Pass, de sorte que le nombre de kilomètres de chaque véhicule puisse être enregistré dans une banque de données. Pourquoi aucun arrêté d'exécution n'est-il paru à ce jour? Comment se déroulent les contacts à ce sujet avec les ministres Van den Bossche et Verwilghen? Le système pourra-t-il entrer en vigueur en septembre?

Minister Van den Bossche, die terzake de bevoegdheid deelt met zijn collega, de minister van Consumentenzaken, heeft onlangs verklaard dat die car-pass er in september zou komen.

Ik zou ook van u een aantal antwoorden willen krijgen op de volgende vragen, mijnheer de minister.

Ten eerste, hoeveel dossiers van kilometerfraude werden er in 2004-2005 ingediend bij de politiediensten? Hoeveel hiervan werden er daadwerkelijk vervolgd?

Ten tweede, waarom laten de uitvoeringsbesluiten toch zolang op zich wachten, terwijl de cijfers aantonen dat er toch heel wat fraude plaatsvindt?

Ten derde, hoever staan de gesprekken met uw collega's Verwilghen en Van den Bossche over het op punt stellen van deze uitvoeringsbesluiten?

Denkt u dat de car-pass in september 2006 zal kunnen worden ingevoerd?

05.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, wat de eerste vraag betreft over de indeling van de vervolgingen en misdrijven, kan ik een klassiek antwoord geven. Onze parketten zijn niet altijd goed gewapend om hierover cijfers te geven. Het is in ieder geval zo dat op het vlak van de kilometerfraude een zeker defaultisme is ontstaan bij de verbalisanten omdat de parketten dit veel te weinig opvolgen.

Men heeft echter geen car-pass nodig om kilometerfraude vast te stellen. Bij de technische controle kan men meteen zien of er een wanverhouding bestaat tussen de teller en de staat van het voertuig. Er wordt echter geen bewuste vervolgingspolitiek gevoerd, met als resultaat dat aan deze problematiek minder aandacht wordt besteed dan nodig.

Hoe proberen wij dit op te lossen? Heel de hervorming van de keuring is erop gericht de doorsnee burger niet meer dan nodig lastig te vallen. Door de vrijgekomen tijd kan men echter doen wat eigenlijk moet gebeuren en controleren wat moet worden gecontroleerd, namelijk de probleemgevallen.

Een van de probleemsituaties is de tweedehandsverkoop, waarbij de kennis van kilometerfraude interessant wordt. De bedoeling is om de vrijgekomen tijd van de controlecentra in te vullen met een nauwgezetere controle van tweedehandsvoertuigen zowel inzake veiligheid als kwaliteit. Wellicht geeft dat aanleiding – dat willen wij ook – tot een strakkere controle op de kilometerfraude. Ik herhaal dat hiervoor zelfs geen car pass nodig is, maar dat er nu al voldoende mogelijkheden voor zijn. Alleen moet er wel een bewuste vervolgingspolitiek in gevoerd worden. De stap binnen mijn bevoegdheid is dat dit mee een van de doelstellingen van de hervorming van de keuring wordt, want bij de huidige keuringen is dit een van de pijnpunten.

Dan zijn er de uitvoeringsbesluiten en het tempo daarvan. Navraag bij mijn collega's leert mij dat dit te maken heeft met hun enorm geloof in overleg met de sector. Zodra men overlegt met een sector die men iets wil opleggen, is er enorm veel tijd nodig om na te denken en in de planning en tijd te voorzien voor de implementering. Op een bepaald moment moet een overheid ook knopen kunnen doorhakken. Ik heb van mijn collega's de tekst van de KB's gekregen. Ik denk dat mevrouw Van den Bossche het ontwerp van tekst ondertussen heeft verzonden naar de Raad van State, waardoor dit kan worden afgerond. Kwestie van principe: men kan niet blijven wachten tot iedereen akkoord gaat.

Uw vierde vraag. Het is geen kwestie van denken, maar van duidelijke beslissingen te nemen. De optie is september en de tegenwerking is groot. Ik stel altijd met verwondering vast dat officiële organisaties zo moeilijk meestappen in het opzetten van systemen die erop gericht zijn fraudeurs tegen te houden. Ik verwacht van de autosector dat zij de serieuze mensen verdedigen en niet de fraudeurs. Daarom begrijp ik niet dat men voortdurend bijkomend om tijd vraagt om een en ander te implementeren. Het antwoord op uw vierde vraag is dus een opdracht en een druk: wij moeten september halen.

05.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, u spreekt een sterk engagement uit en ik steun dat ten volle.

05.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Nous ne disposons pas de chiffres suffisants pour illustrer le rapport entre les délits et les poursuites. Il est toutefois certain que le contrôle technique permet de constater de nombreux cas de fraude kilométrique et que les poursuites sont néanmoins particulièrement rares.

La réforme du contrôle technique vise à décharger le citoyen de certaines futilités et à consacrer notamment le temps libéré à un contrôle plus approfondi des véhicules d'occasion pour vérifier si le compteur kilométrique a éventuellement été trafiqué. Un tel constat peut également s'opérer sans Car Pass mais requiert dans ce cas des poursuites plus actives par la police et le parquet.

Les arrêtés d'exécution se font attendre parce que le secteur met beaucoup de temps à formuler les avis. Les autorités doivent finir par trancher. Entre-temps, j'ai reçu le texte des arrêtés royaux et je présume qu'ils sont à l'examen au Conseil d'État.

Nous comptons toujours faire entrer la loi en vigueur en septembre mais il est étonnant de voir à quel point l'opposition du secteur est importante. C'est comme si on souhaitait protéger les fraudeurs. Le lobbying est important mais nous nous mettons la pression: nous devons atteindre l'objectif de septembre.

05.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Je me félicite de

l'engagement ferme du ministre.

05.04 Minister **Renaat Landuyt**: Ik weet niet of u het mij niet kwalijk gaat nemen als het mislukt tegen september, want het staat enorm onder druk. Als het over auto's en vrachtwagens gaat, mag men de lobbying en de druk niet onderschatten. 4 x 4 is in vergelijking hiermee nog maar klein bier.

05.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik moet zeggen dat het mij wat verbaast dat er obstructie zou zijn vanuit de sector. Kunt u wat specifieker zijn of zou ons dat te ver leiden?

05.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mais je m'étonne de l'obstruction à laquelle se livre le secteur.

05.06 Minister **Renaat Landuyt**: Die sector is niet zo groot.

05.07 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Wat de vervolgingspolitiek betreft, u verwijst naar de hervorming van de autokeuring.

05.07 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Peut-être la réforme du contrôle automobile pourrait-elle aller de pair avec l'introduction du Car Pass. Je me félicite de la volonté affichée de consacrer davantage de temps au contrôle des véhicules d'occasion mais, dans ce cas, la Justice doit être disposée à engager des poursuites plus activement. Le ministre devra donc également se concerter avec la ministre Onkelinx.

Die moet volgens mij samen worden gezien met de invoering van de car-pass. Samen kunnen die voor interessante gevolgen zorgen.

Een ernstiger controle en meer tijd voor de controle van tweedehandsvoertuigen is een eerste stap, maar dan hebben we nog altijd geen ernstig vervolgingsbeleid. Daarover zal nog overleg nodig zijn met uw collega van Justitie.

Ik hoop dat het inderdaad lukt tegen september en ik zal u daarbij ook steunen.

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

De **voorzitter**: Wij hebben nog altijd geen nieuws van mevrouw Vautmans. Zij is experimenteel aan het werken en is zich aan het perfectioneren in de verkeersdeskundigheid. Zij staat stil in het verkeer door een verkeersongeval.

06 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Guido De Padt** aan de minister van Mobiliteit over "de behandeling van motorrijders in de brochure 'ikbenvoor.be' van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid" (nr. 9820)

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Mobiliteit over "motorrijders en de brochure 'ikbenvoor.be'" (nr. 9856)

06 **Questions jointes de**

- M. **Guido De Padt** au ministre de la Mobilité sur "le traitement réservé aux motocyclistes dans la brochure 'jesuispour.be' de l'Institut Belge pour la Sécurité Routière" (n° 9820)

- M. **Jef Van den Bergh** au ministre de la Mobilité sur "les motocyclistes et la brochure 'jesuispour.be'" (n° 9856)

06.01 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de heer Drèze voor zijn toegeeflijkheid om mij te laten voorgaan. Ik dank ook de heer Van den Bergh, die samen met mij dit agendapunt wilt behandelen.

Mijnheer de minister, de actie "ikbenvoor.be", gecoördineerd door het BIVV in opdracht van de ministers van Mobiliteit, wil burgers en organisaties verenigen die willen meewerken aan meer verkeersveiligheid, wat uiteraard een goede zaak is.

06.01 **Guido De Padt** (VLD): L'action "je suispour.be" de l'Institut belge pour la sécurité routière vise à rassembler les Belges qui souhaitent apporter leur collaboration à l'amélioration de la sécurité routière. Il est ainsi proposé d'organiser des comptages pour mesurer la sécurité dans une rue. Il est

In een recente brochure worden voorbeelden en tips gegeven om acties te ondernemen, ook ten opzichte van de media.

Zo worden er bijvoorbeeld tips gegeven om het verkeer te tellen. Aan de verschillende soorten voertuigen worden punten toegekend met als doel op basis van het totaal aantal punten de veiligheid van de straat in kwestie te beoordelen. Hoe hoger het aantal punten, des te onveiliger is de straat voor de zwakke weggebruikers, aldus de mededeling.

Bij de toekenning van de punten wordt voorgesteld om vier punten toe te kennen per auto, acht per vrachtwagen, bus of motorrijder en een half punt per fietser of motorfietser.

Blijkbaar worden motorrijders dus als een even gevaarlijk vervoermiddel beschouwd als vrachtwagens. Daarover gaat mijn vraag.

De vereniging van motorrijders heeft alvast laten weten zich te distantiëren van die actie.

Mijnheer de minister, om die reden stel ik de volgende vragen.

Op welke criteria baseert het BIVV zich om motorrijders in de brochure gelijk te stellen aan een vrachtwagen of aan een bus?

Bent u er zich van bewust dat die brochure de perceptie van motorrijders als zeer gevaarlijke weggebruikers ten aanzien van de burgers en de verenigingen verspreidt?

Bent u eventueel van plan om die actie wat bij te sturen?

06.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil mij volledig aansluiten bij de vraag van collega De Padt. Ik had mijn vraag schriftelijk ingediend. Toen ik zag dat collega De Padt over dat onderwerp een mondelinge vraag indiende, heb ik mijn vraag in een mondelinge vraag omgezet.

Inhoudelijk gaat het over hetzelfde. Het is onbegrijpelijk dat een motorrijder op hetzelfde niveau wordt gezet als een vrachtwagen wat betreft verkeersonveiligheid in een bepaalde straat. Ik wil er dan ook samen met mijn collega tegen protesteren.

Mijnheer de minister, kunt en wilt u daaraan iets doen?

06.03 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, ik zal de bewuste passage geven, die gebaseerd is op de wetenschappelijke gegevens van het BIVV, over de verhouding tussen ongevallen met voetgangers en fietsers.

Hetzelfde BIVV heeft een andere actie dan de actie "ikbenvoor.be" samen met de motorrijders gevoerd. De motorrijders worden in die actie als een zwakke weggebruiker aanzien omdat zij ten opzichte van de auto heel zwak, zelfs verrassend zwak zijn.

In ieder geval zal het niet de bedoeling geweest zijn van het BIVV om ten opzichte van motorrijders stoute dingen te doen of een andere indruk te wekken. Ten andere, als motorrijder zou ik dat niet

frappant à cet égard que l'IBSR attribue le même nombre de points négatifs à un motocycliste qu'à un camion, ce qui ne réjouit guère les motocyclistes.

D'où vient cet alignement? A-t-on véritablement conscience que l'on présente ainsi le motocycliste comme un usager de la route dangereux? Le ministre est-il disposé à adapter cette action?

06.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Il est en effet incompréhensible que l'on considère qu'un motocycliste représente le même danger dans la rue qu'un poids lourd. Comment le ministre rectifiera-t-il la situation?

06.03 Renaat Landuyt, ministre: Le passage en question est basé sur des données scientifiques de l'IBSR relatives aux accidents impliquant des piétons et des cyclistes. Dans le cadre d'autres campagnes, l'IBSR considère les motocyclistes comme des usagers faibles de la route par rapport aux voitures, mais une moto représente apparemment un danger dans la rue pour les cyclistes et les piétons. L'IBSR n'a

aanvaarden, tenzij de realiteit terzake echt zo hard zou zijn, maar dat is niet het geval.

Als dat zo overkomt bij de motorrijders, moeten wij dat in een volgende druk corrigeren.

Ik dacht dat er meer protest zou komen tegen het feit dat er suggesties geformuleerd worden aangaande de vraag hoe goede acties gevoerd kunnen worden. Ik dacht dat een burgemeester als collega De Padt zou protesteren omdat we tips geven hoe in de gemeenten acties gevoerd kunnen worden voor verkeersveiligheid.

Mijnheer de burgemeester, het siert u dat u die acties eerder positief onthaalt.

06.04 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, de perceptie is toch gemaakt.

Mijnheer de minister, u bent voorzitter van het BIVV. Ik denk ook aan de communicatie, die recentelijk heeft plaatsgegrepen en waarvan u zich ook gedistantieerd hebt, met de te lange teksten langs de autostrades.

06.05 Minister Renaat Landuyt: Dat is van de administratie van minister Peeters.

(...)

Schoenmaker, blijf bij uw leest.

Wat dat betreft, wil ik toch nog even een en ander verduidelijken. Wat zegt het BIVV? U zegt dat de perceptie is gemaakt. Het zou heel erg zijn voor het BIVV en voor de actie Ikbenvoor, waarvoor er een zeer goede relatie bestaat met de motorverenigingen, om nu te zeggen dat er door die passage een kwalijke perceptie ten opzichte van de motorrijders zou bestaan. Men legt hierin uit hoe men de verkeerssituatie in zijn buurt moet inschatten. Men vertaalt de ongevallenstatistieken en oorzaken in aantal punten. Als de cijfers van de ongevallen, ten opzichte van voetgangers en fietsers, zich in een dergelijk puntensysteem omzetten, dan is dat ook zo. Al onze sympathie voor de motorrijder mag er niet toe leiden dat we niet met de juiste analyses werken. Straks gaat u vragen dat we werken met objectieve analyses van ongevallen. Welnu, het komt uit de analyse van de ongevallen. Ik moet mij ook niet laten leiden door mijn liefde voor de motor en de waarheid verstoppen. Dat zou ook geen goede methode van werken zijn.

Ik denk dat het toch wel een punt van discussie is. Het is niet omdat we de motorrijder sympathiek vinden, dat we de harde waarheid niet onder ogen willen zien. Ten opzichte van alle anderen, is de motorrijder een zwakke weggebruiker, maar uit de ongevallenanalyses blijkt dat zij ten opzichte van de voetganger gelet op het effect van de ongevallen, zeer gevaarlijk zijn.

Dat is geen verwijt. Er wordt enkel het gevaar ingeschat van het verkeer dat voorbij de plaats komt waar men tellingen doet. Om dat in te schatten, geeft men een auto vier punten en een motor en een vrachtwagen acht punten. Dat is gebaseerd op de analyse van de ongevallen. Het is het één of het ander. Als wij objectieve analyses vragen om effectief de situatie te kennen, dan mogen we niet

certainement pas eu l'intention de créer une fausse image des motocyclistes. Je suggérerai de modifier le passage dans la deuxième édition de la brochure.

06.04 Guido De Padt (VLD): Quoi qu'il en soit, une certaine perception a été créée. Le ministre est le président de l'IBSR.

06.05 Renaat Landuyt, ministre: L'IBSR entend entretenir de bonnes relations avec les associations de motocyclistes et ne va donc certainement pas diffuser une image négative à dessein. Ce passage est basé sur des statistiques d'accidents qui ne peuvent être niées. Malgré toute notre sympathie pour les motocyclistes, nous devons oser effectuer une analyse fidèle de la situation.

verwijten dat die dan ook worden gebruikt.

Ik zit een beetje verveeld met uw opmerking. Het is alsof we de statistieken niet mogen gebruiken als het kwalijk uitkomt voor een bepaalde categorie. Dat is ook niet goed.

06.06 Guido De Padt (VLD): Dat is juist, mijnheer de minister, maar het aspect gevaar houdt ook een verantwoordelijkheids- en aansprakelijkheidsaspect in. In ons land weten we hoegenaamd nog niet in welke omstandigheden de meeste ongevallen gebeuren. De politie weet dat een beetje en de verzekeringsmaatschappijen weten dat, maar officiële instanties weten dat momenteel nog niet. Vanuit die gedachtegang en ook vanuit mijn eigen ervaring, zou het nooit bij mij opkomen om in mijn eigen straat, die omringd is door scholen, een bromfiets als even gevaarlijk te beschouwen als een vrachtwagen of een bus.

Die motorrijders benaderen dat vanuit die invalshoek. Zij vergelijken zichzelf niet als dusdanig.

06.07 Minister Renaat Landuyt: Als een ongevallenanalyse ons nooit verrast, waarom doen we dan nog een ongevallenanalyse? Wij zijn vragende partij om een ongevallenanalyse te doen omdat wij niet meer met de natte vinger willen werken en omdat wij moeten weten waarover het gaat. Hier doet men dat en men is verrast. Als een ongevallenanalyse ons nooit in onze eigen inschatting verrast, dan moet ze er niet zijn.

06.08 Guido De Padt (VLD): De vraag is natuurlijk of die ongevallenanalyse bestaat?

06.09 Minister Renaat Landuyt: Ik mag nog tien keer voorzitter zijn van een organisatie, die organisatie wil serieus werken. Het gaat over het inschatten van een situatie in een speelstraat. Men mag ook niet te fanatiek voor zijn eigen groep opkomen. Ik ben zelf motorrijder, maar ik heb daartegen nog geen bezwaar gemaakt. Er staan ergere suggesties in dat boekje.

De **voorzitter:** Ik heb dit al een tijdje laten aanslepen, maar het is een vraag en geen debat. De heer Van den Berg heeft ook nog recht op een repliek.

06.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ten eerste, ik noteer het engagement om dit toch uit de tweede druk te laten, zoals de minister in het begin heeft aangekondigd.

06.11 Minister Renaat Landuyt: Ik censureer ze. Ik heb gezegd dat ik daarover overleg zou plegen. Ik herhaal: ik ben niet bereid om de ongevallenanalyse terzijde te schuiven. Men moet respect hebben voor het feit dat die mensen serieus willen werken en dat ze analyses maken. Dat die analyses voor ons verrassend zijn, is des te beter. Dat is een teken dat ze nuttig zijn. Ik zal deze aangelegenheid wel bespreken en misschien kan er een andere suggestie worden gedaan.

06.06 Guido De Padt (VLD): Les motos peuvent être dangereuses, mais il faut également prendre en compte l'aspect des responsabilités. Les instances officielles ne connaissent pas encore suffisamment les circonstances qui entourent les accidents. Je ne peux imaginer qu'il faille considérer un cyclomoteur comme étant aussi dangereux qu'un camion.

06.07 Renaat Landuyt, ministre: Si les résultats de l'analyse d'un accident n'étaient jamais surprenants, autant ne jamais effectuer d'analyse.

06.09 Renaat Landuyt, ministre: Le passage incriminé porte d'ailleurs sur l'appréciation du risque dans une rue réservée aux jeux d'enfants. Il ne faut pas non plus défendre avec trop de fanatisme les intérêts d'un groupe déterminé d'usagers de la route.

06.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Si j'ai bien compris, le ministre compte adapter la formulation plutôt malheureuse dans la deuxième édition.

06.11 Renaat Landuyt, ministre: J'évoquerai le problème, mais je ne souhaite pas pour autant laisser de côté l'analyse objective.

De suggestie bestaat ook omtrent een manier om de snelheid te meten in de straat. Men trekt twee strepen en men meet de tijd om van de ene streep naar de andere streep te gaan. Dan kan men de snelheid meten. Als de burgemeester geen radar wil zetten, kan men dat op die manier meten en zo het aantal overtredingen in zijn eigen straat nagaan. Die suggestie zal voor de volgende keer zijn.

06.12 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik wou toch nog even terugkomen om de redenering die u maakt, met betrekking tot de ongevalanalyse. De cijfers van 2002 zijn de laatst bekende bij het BIVV. Daaruit kan men bijvoorbeeld afleiden dat de motorrijders oververtegenwoordigd zijn in de ongevalstatistieken. Daaruit kan men volgens mij echter niet afleiden dat zij een groter gevaar creëren in een straat. Zij zijn een kwetsbare groep. Ze worden oververtegenwoordigd in de statistieken, maar dat betekent niet dat zij een groter gevaar zijn in een straat. Ik denk dat daar een fout zit in de redenering en dat dit opnieuw moet worden bekeken. U kunt de ongevalanalyse waarnaar u verwijst misschien eens presenteren?

06.12 Jef Van den Bergh (CD&V): S'il y a surreprésentation des motocyclistes dans les statistiques les plus récentes de l'IBSR relatives aux accidents, cela ne signifie cependant pas qu'ils constituent un danger plus important sur la route, mais c'est au contraire une illustration de leur vulnérabilité. Le raisonnement tenu par le ministre ne tient donc pas tout à fait. Le ministre pourrait-il nous présenter l'analyse des accidents à laquelle il fait référence?

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "een mogelijke afschaffing van de regel betreffende de voorrang van rechts op wegen met een maximumsnelheid hoger dan 70 km per uur" (nr. 9721)

07 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la suppression éventuelle de la priorité de droite sur les routes où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 70 km/heure" (n° 9721)

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, onlangs lanceerde senator Koninckx het voorstel om de voorrang van rechts af te schaffen op wegen waar een maximumsnelheid geldt die hoger ligt dan 70 km/uur, zo staat het hier, maar het moet eigenlijk 69 km/uur zijn, want het is vanaf 70 km/uur.

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Le ministre partage-t-il l'idée du sénateur Koninckx de supprimer la priorité de droite sur les routes où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 70 kilomètres par heure? Quand cette suppression aura-t-elle lieu?

U hebt min of meer gereageerd met de stelling dat dit een goede suggestie is. Ik wilde u vragen op welke manier u het ziet om dit veralgemeend te gaan opleggen, te gaan verplichten. Hoe wilt u die voorrangsregel aanpassen? Wanneer zal dat dan gebeuren?

07.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, collega's, het voorstel van de heer Flor Koninckx wordt bestudeerd in het kader van ons project Verkeersvereenvoudiging. Men is een analyse aan het maken van alle mogelijke verkeersborden om te zien welke wij kunnen afschaffen en welke niet.

07.02 Renaat Landuyt, ministre: La proposition de M. Flor Koninckx est étudiée dans le cadre du projet de simplification routière qui vise à supprimer les panneaux de signalisation inutiles.

Op wegen waar men 70 km/uur mag rijden en waar de weg duidelijk qua structuur een hoofdweg is ten opzichte van de zijwegen, kan men eventueel overwegen om een algemene regel in te voeren, in die mate dat het ook zichtbaar is en aansluit - dit is de hoofdbedoeling van het project Verkeersvereenvoudiging - bij het aanvoelen van de bestuurders. In die zin heb ik dat voorstel niet zomaar van de hand gewezen.

Nous envisageons d'instaurer une règle de priorité générale sur les routes où la vitesse maximale autorisée est supérieure à 70 kilomètres par heure et qui constituent clairement des routes

principales, et cela en adéquation avec la perception des conducteurs. Nous examinerons donc cette proposition.

07.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, zal een eventuele invoering van de regel dan gebeuren via het reglement van de wegbeheerder?

07.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Le cas échéant, la règle sera-t-elle instaurée par le biais du code du gestionnaire?

07.04 Minister Renaat Landuyt: Wij nemen het voorstel mee in de totale operatie Verkeersvereenvoudiging. Het is de bedoeling dat wij in juni een basistekst hebben waarvan we zeggen wat basiswet en wat basis-KB is met gids voor de wegbeheerder.

07.04 Renaat Landuyt, ministre: L'objectif consiste à disposer d'un texte de base pour le projet de simplification routière d'ici au mois de juillet 2006, ainsi que d'un guide à l'intention du gestionnaire de la voirie.

In eerste instantie proberen wij regels te vereenvoudigen, waardoor men minder borden moet plaatsen. Het voorstel van collega Flor Koninckx kan men inderdaad ook interpreteren als gaande in de richting van het plaatsen van minder borden, in de mate dat men die logica volgt. Op de meeste wegen waar 70 km/uur ingevoerd is, zijn er elke keer borden geplaatst om te zeggen dat er een voorrangsweg is en, omgekeerd, dat er geen voorrangsweg is. Natuurlijk, als men die logica kan vereenvoudigen en kan zeggen dat er op de hoofdweg automatisch voorrang is, dan heeft men per kruispunt minstens 2 à 3 borden bespaard. In die zin lijkt het een logica.

La simplification des règles permet de réduire le nombre de panneaux de signalisation. La proposition de M. Koninckx peut également être interprétée comme suit: nous avons dans ce cas besoin de deux à trois panneaux de moins par carrefour.

07.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Het lijkt natuurlijk een logica, maar gezien het verdrag van Wenen kan men niet zomaar veralgemenen en zeggen dat die voorrang van rechts daar niet meer geldt, wettelijk veralgemeend vastgelegd. Dan zal het uiteindelijk toch met verkeersborden moeten opgelost worden. Uw strijd naar minder verkeersborden gaat daaraan niet veel bijdragen.

07.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Cette règle ne peut toutefois être généralisée car nous devons tenir compte de la Convention de Vienne. Cette proposition ne peut donc être mise en œuvre que si d'autres panneaux sont placés.

07.06 Minister Renaat Landuyt: Alvorens u nogmaals het Verdrag van Wenen citeert, moet u het lezen en moet u de woorden van Jos Ansoms indachtig zijn. Het verkeersreglement moet zo logisch mogelijk zijn. Als men op een goed uitgeruste weg rijdt, is het voor iedereen logisch dat men voorrang heeft.

07.06 Renaat Landuyt, ministre: Si l'on veut citer la Convention de Vienne, il faudrait d'abord qu'on la lise en que l'on ne perde pas de vue les déclarations de Jos Ansoms à ce sujet. Le Code de la route doit être le plus logique possible.

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

08 Question de M. Benoît Drèze au ministre de la Mobilité sur "la discrimination selon le lieu de résidence en matière de conduite accompagnée" (n° 9729)

08 Vraag van de heer Benoît Drèze aan de minister van Mobiliteit over "de discriminatie op grond van de verblijfplaats in het kader van de rijopleiding met begeleider" (nr. 9729)

08.01 Benoît Drèze (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, l'arrêté royal du 23 mars 1998 stipule en ses articles 6 et 10 que le guide doit répondre aux conditions de l'article 3 §1^{er}, notamment les conditions de résidence – et non les conditions de domicile – de tout candidat au permis de conduire belge et également

08.01 Benoît Drèze (cdH): Zal de door de minister beoogde hervorming paal en perk stellen aan de discriminatie van Belgen die in een andere lidstaat van de

de son guide. Actuellement, une personne de nationalité belge mais résidant dans un autre État membre de l'Union européenne ne peut être guide dans le cadre de la conduite accompagnée. Pourtant, ce citoyen a le droit d'aller et venir en Belgique sans formalités et sans limite de temps. Il serait donc tout à fait à même d'assurer le rôle de guide.

Dans la réforme que vous envisagez, en particulier en vue de favoriser la filière libre, avez-vous l'intention de mettre fin à cette discrimination et de permettre à l'avenir à tout Belge résidant dans un autre État membre de l'Union européenne et détenteur d'un permis de conduire valable d'être guide pour un candidat au permis de conduire belge?

08.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, cher collègue, pour être clair, je crois qu'il ne serait ni bon ni équitable d'aider une personne qui s'inscrit à l'étranger et qui réside en Belgique. Pour ceux qui s'inscrivent à l'étranger, il y a des règles à suivre et pas seulement en matière de fiscalité.

Unie verblijven en die in het kader van de vrije begeleiding geen begeleider mogen zijn van een kandidaat voor het Belgische rijbewijs?

08.02 Minister Renaat Landuyt: Ik ben geen voorstander van een versoepeling. Als men ervoor kiest om in het buitenland te gaan wonen, moet men daar de gevolgen van dragen, niet alleen op fiscaal vlak.

08.03 Benoît Drèze (cdH): Vous faites un amalgame. Je vous parle d'un cas bien précis où il s'agit d'accompagner quelqu'un pour l'obtention du permis de conduire. Mon intervention se base sur un cas réel, comme souvent. Il s'agit de quelqu'un qui est belge, qui a obtenu son permis en Belgique, qui a longtemps conduit en Belgique et dont les enfants vivent en Belgique – et qui est allé vivre à l'étranger.

08.03 Benoît Drèze (cdH): De betrokkene heeft lange tijd in België gewoond en kan prat gaan op een jarenlange rijervaring. Zijn kinderen wonen in België, hijzelf woont in het buitenland.

08.04 Renaat Landuyt, ministre: Il habite au Luxembourg!

08.04 Minister Renaat Landuyt: Hij woont in Luxemburg!

08.05 Benoît Drèze (cdH): Mais tout cela est légal.

08.05 Benoît Drèze (cdH): Dat is volkomen wettelijk.

08.06 Renaat Landuyt, ministre: C'est légal mais cela entraîne des conséquences.

08.06 Minister Renaat Landuyt: Ik herhaal dat zijn keuze gevolgen heeft.

Si on refuse la nationalité belge pour des raisons fiscales, il ne faut dès lors pas se plaindre des désavantages.

08.07 Benoît Drèze (cdH): Cela me choque un peu de voir que l'on mélange ici de la morale et du droit. Je ne suis pas juriste mais vous, monsieur le ministre, vous l'êtes. Je suis donc légèrement interloqué.

08.07 Benoît Drèze (cdH): Men mag recht en moraal niet verwarren!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De vragen nr. 9498 en nr. 9561 van mevrouw Vautmans worden uitgesteld.

La réunion publique de commission est levée à 15.13 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.13 uur.