



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

woensdag

24-03-2004

24-03-2004

Après-midi

Namiddag

*Le Compte rendu analytique est un résumé des débats.
Des rectifications peuvent être communiquées par écrit
avant le*

/2004, à 16 heures.

au Service de Traduction du CRA-BV

Fax: 02 549 82 33

e-mail: trad.crabv.corrections@laChambre.be

*Het Beknopt Verslag geeft een samenvatting van de
debatten. Rechtzettingen kunnen schriftelijk meegedeeld
worden vóór*

/2004, om 16 uur.

aan de dienst Vertaling BV-CRA

Fax: 02 549 82 33

e-mail: vert.crabv.correcties@deKamer.be

* Est joint à la version définitive du compte rendu intégral (les documents CRIV, sur papier blanc)

* Wordt gevoegd bij de definitieve versie van het integraal verslag (CRIV-reeks, op wit papier)

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

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

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

SOMMAIRE

- Question de Mme Hilde Dierickx au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le port de la ceinture de sécurité" (n° 1746)
Orateurs: **Hilde Dierickx, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale
- Question de Mme Hilde Dierickx au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "une liaison ferroviaire Puurs-Termonde-Alost" (n° 1885)
Orateurs: **Hilde Dierickx, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale
- Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'obtention d'une autorisation pour les transports exceptionnels" (n° 1902)
Orateurs: **Sabien Lahaye-Battheu, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale
- Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la législation linguistique en matière de signalisation routière" (n° 2104)
Orateurs: **Annick Saudoyer, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale
- Question de M. Cemal Cavdarli au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la reconnaissance des permis de conduire étrangers" (n° 2106)
Orateurs: **Cemal Cavdarli, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale
- Question de M. Dirk Claes au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les services de sécurité de l'aéroport de Zaventem" (n° 2206)
Orateurs: **Dirk Claes, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale
- Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la suppression des 'amendes à caractère harcelant'" (n° 2237)
Orateurs: **Jos Ansoms, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale
- Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la zone 30 après le sommet de Raversijde" (n° 2238)
Orateurs: **Jos Ansoms, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale
- Question de Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les quotas de bruit à Bruxelles-National" (n° 2252)

INHOUD

- Vraag van mevrouw Hilde Dierickx aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het dragen van de autogordel" (nr. 1746)
Sprekers: **Hilde Dierickx, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie
- Vraag van mevrouw Hilde Dierickx aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "een treinverbinding Puurs-Dendermonde-Aalst" (nr. 1885)
Sprekers: **Hilde Dierickx, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie
- Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het bekomen van een vergunning voor uitzonderlijk vervoer" (nr. 1902)
Sprekers: **Sabien Lahaye-Battheu, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie
- Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de taalwetgeving inzake verkeerstekens" (nr. 2104)
Sprekers: **Annick Saudoyer, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie
- Vraag van de heer Cemal Cavdarli aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de erkenning van buitenlandse rijbewijzen" (nr. 2106)
Sprekers: **Cemal Cavdarli, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie
- Vraag van de heer Dirk Claes aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de veiligheidsdiensten op de luchthaven van Zaventem" (nr. 2206)
Sprekers: **Dirk Claes, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie
- Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de schrapping van de 'pestboetes'" (nr. 2237)
Sprekers: **Jos Ansoms, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie
- Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de zone-30 na de top van Raversijde" (nr. 2238)
Sprekers: **Jos Ansoms, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie
- Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de quota's inzake geluidshinder op Brussel-

Orateurs: **Marie Nagy, Bert Anciaux**, ministre
de la Mobilité et de l'Economie sociale

Nationaal" (nr. 2252)

Sprekers: **Marie Nagy, Bert Anciaux**, minister
van Mobiliteit en Sociale Economie

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

du

MERCREDI 24 MARS 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 24 MAART 2004

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14h.37 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de Mme Hilde Dierickx au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le port de la ceinture de sécurité" (n° 1746)

01.01 Hilde Dierickx (VLD): Le gouvernement a déjà pris de nombreuses mesures en vue d'augmenter la sécurité routière. Dans la pratique, cependant, bon nombre de conducteurs prennent des libertés quant au port de la ceinture de sécurité, pourtant obligatoire. Or, une enquête de l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) révèle que si le nombre de personnes qui attachent leur ceinture augmentait de 20 pour cent, le nombre de victimes de la route reculerait de pratiquement 15 pour cent.

Le ministre est-il disposé à multiplier les contrôles relatifs au port de la ceinture de sécurité ou à prendre d'autres mesures, comme par exemple l'obligation d'équiper les voitures d'un système d'avertissement produisant un bruit énervant, comme c'est déjà le cas dans certaines automobiles ?

01.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Le port de la ceinture, qui est en effet obligatoire à l'avant comme à l'arrière, est un des moyens les moins chers et les plus simples de réduire le nombre de tués sur les routes. C'est la raison pour laquelle notre politique en fait une priorité.

Le respect de l'obligation de porter la ceinture fait à présent l'objet d'une évaluation annuelle. L'IBSR a effectué le premier comptage sur le plan national en 2003 sur la base d'une observation de

De vergadering wordt geopend om 14.37 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van mevrouw Hilde Dierickx aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het dragen van de autogordel" (nr. 1746)

01.01 Hilde Dierickx (VLD): De regering heeft al een heleboel gedaan om de verkeersveiligheid te verhogen. In de praktijk wordt echter een loopje genomen met het dragen van de autogordel, hoewel de gordel verplicht is. Uit een studie van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) blijkt nochtans dat er bijna 15 percent minder verkeersslachtoffers zouden zijn indien 20 percent meer mensen zich zou vastklikken in de auto.

Is de minister bereid om meer controles op de gordeldracht in te voeren of om andere maatregelen te nemen, zoals bijvoorbeeld het verplicht inbouwen in auto's van een verklikstelsysteem met een enerverend geluidssignaal, zoals dat in sommige auto's nu al het geval is?

01.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Het dragen van de gordel, dat inderdaad voorin en achterin verplicht is, is een van de goedkoopste en eenvoudigste manieren om het aantal verkeersdoden terug te dringen. Daarom vormt het ook een prioriteit in het beleid.

Er werd een jaarlijkse meting van de gordeldracht ingevoerd. Het BIVV deed de eerste nationale meting in 2003, op grond van een observatie van het gebruik van de gordel vooraan in de wagen, en

l'utilisation de la ceinture à l'avant du véhicule et a constaté que 60,3 pour cent des conducteurs et 61,5 pour cent des passagers avaient bouclé leur ceinture.

En outre, l'IBSR organise chaque année une campagne de sensibilisation sur le port de la ceinture. On encourage également les services de police à faire respecter cette obligation. Le 20 janvier 2004, un workshop a été organisé à l'intention des services de police. Le plan national "sécurité routière" de la police prévoit une augmentation de 10 pour cent du nombre des contrôles. Cette matière relève toutefois de la compétence du ministre de l'Intérieur. Nous nous concertons à ce sujet.

En ce qui concerne les sièges pour enfants, il faut se concentrer sur leur bonne utilisation. Et les efforts dans ce sens pourraient être intégrés aux actions que nous menons pour promouvoir le port de la ceinture de sécurité.

Entre-temps, une série d'initiatives ont été prises. Il a été décidé par arrêté royal que tous les véhicules immatriculés pour la première fois doivent être équipés de ceintures de sécurité sur tous les sièges. Et par un autre arrêté royal, nous avons pris la décision d'abolir la règle suivant laquelle les enfants de moins de douze ans ne comptent que pour deux tiers dans le calcul servant à fixer le nombre de sièges dans un véhicule.

Il ne nous paraît pas opportun d'accorder la priorité au placement obligatoire de systèmes signalant au conducteur et aux passagers qu'ils ont omis d'attacher leur ceinture. Une obligation en la matière serait éventuellement envisageable à long terme quoiqu'il faille attendre longtemps avant qu'une mesure de ce type porte ses fruits en raison du fait que le parc automobile ne se renouvelle que progressivement.

01.03 Hilde Dierickx (VLD): Je me réjouis d'entendre que les contrôles seront renforcés. Dans le cadre de la lutte contre l'insécurité routière, le port de la ceinture de sécurité doit faire l'objet d'une attention permanente.

Rendre obligatoires des systèmes indiquant que la ceinture n'est pas bouclée me semble une initiative positive. Nous devrions certainement explorer cette piste.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Hilde Dierickx au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "une

stelde vast dat 60,3 percent van de bestuurders en 61,5 percent van de inzittenden de gordel droeg.

Verder voert het BIVV jaarlijks een sensibiliseringscampagne rond het dragen van de gordel. Ook wordt de politie aangemoedigd om de gordelplicht te handhaven. Op 20 januari 2004 werd een workshop georganiseerd voor de politiediensten. In het Nationaal Actieplan Verkeersveiligheid van de politie wordt voorzien in het opdrijven van het aantal controles met 10 percent. Het is echter de minister van Binnenlandse Zaken die bevoegd is voor de politie. Ik pleeg overleg met mijn collega.

Wat kinderzitjes betreft, moet worden gefocust op het correcte gebruik ervan. Dit kan in de acties rond de veiligheidsgordel geïntegreerd worden.

Ondertussen werd een aantal initiatieven genomen. Bij KB werd bepaald dat alle nieuw ingeschreven voertuigen uitgerust moeten zijn met veiligheidsgordels op alle zitplaatsen. Met een ander KB werd de tweederdenregel afgeschaft die kinderen onder de twaalf maar voor twee derden meetelde om het aantal zitplaatsen in een voertuig te bepalen.

Verplichte gordelverklikkers worden niet als een prioritaire maatregel beschouwd. Een verplichting kan eventueel worden overwogen op lange termijn, al duurt het erg lang voor een dergelijke maatregel effect heeft, omdat het wagenpark maar geleidelijk vernieuwt.

01.03 Hilde Dierickx (VLD): Het verheugt me dat de controles worden opgevoerd. De veiligheidsgordel verdient permanente aandacht in de strijd voor meer verkeersveiligheid.

Verklikssystemen voor gordels verplichten lijkt mij een goede zaak, die zeker zou moeten worden overwogen.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Hilde Dierickx aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over

liaison ferroviaire Puurs-Termonde-Alost"
(n° 1885)

02.01 Hilde Dierickx (VLD): En 1964, la ligne de chemin de fer Termonde – Alost a été remplacée par une ligne de bus. En 1980, ce fut le tour de la ligne Puurs – Termonde. Les liaisons par autobus sont bonnes, mais lentes, ce qui gêne considérablement les nombreux navetteurs qui habitent la région.

Le BTTB (*Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers*) demande depuis assez longtemps la réouverture de cette ligne de chemin de fer. La ligne Puurs-Termonde pourrait être rouverte rapidement puisqu'elle existe encore. Le ministre est-il au courant de la requête du BTTB ? Le ministre a-t-il connaissance de l'étude qui a été réalisée à la demande du cabinet Durant ? Le ministre a-t-il l'intention de rouvrir les deux lignes ?

02.02 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Je suis au courant de la demande de réouverture de lignes.

La SNCB a réalisé en 2001 une étude de faisabilité concernant la réouverture de six lignes de chemins de fer, dont la ligne Puurs-Alost transitant par Termonde. L'étude a montré que le degré de couverture des coûts était particulièrement faible pour les lignes concernées. En juillet 2001, le conseil d'administration de la SNCB et la ministre Durant en ont reçu les résultats. J'ignore s'ils en ont tiré des conclusions. Ma cellule stratégique se penche actuellement sur cette étude et j'évaluerai la question sur cette base.

02.03 Hilde Dierickx (VLD): Les travaux de voirie en cours dans le triangle Anvers – Bruxelles – Gand occasionneront probablement de nombreux embarras de circulation. Une réouverture des lignes serait également opportune dans ce contexte.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'obtention d'une autorisation pour les transports exceptionnels" (n° 1902)

03.01 Sabien Lahaye-Battheu (VLD): Pour les transports exceptionnels, la demande d'autorisation est obligatoire. Les autorités fédérales ne peuvent délivrer l'autorisation qu'après avoir demandé l'avis du gestionnaire de la voirie concernée. En outre, la

"een treinverbinding Puurs-Dendermonde-Aalst"
(nr. 1885)

02.01 Hilde Dierickx (VLD): In 1964 werd de treinlijn Dendermonde – Aalst vervangen door een buslijn. In 1980 volgde de treinlijn Puurs – Dendermonde. De busverbindingen zijn goed, maar traag, wat voor de vele pendelaars die in de streek wonen erg vervelend is.

De Bond van trein-, tram- en busgebruikers (BTTB) vraagt al geruime tijd om deze treinlijn weer te openen. Vooral voor de lijn Puurs-Dendermonde zou dat snel kunnen omdat de lijn er nog ligt. Is de minister op de hoogte van de vraag van de BTTB? Kent de minister de studie die in opdracht van het kabinet Durant hierover werd gemaakt? Is de minister van plan beide lijnen opnieuw te openen?

02.02 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Ik ben op de hoogte van de vraag om de lijnen opnieuw te openen.

De NMBS maakte in 2001 een haalbaarheidsstudie over de heropening van zes spoorweglijnen, waaronder de lijn Puurs – Aalst via Dendermonde. De studie toonde aan dat er voor de bestudeerde spoorlijnen een bijzonder zwakke dekkingsgraad van de kosten was. In juli 2001 kregen de raad van bestuur van de NMBS en minister Durant de resultaten op hun bureau. Ik weet niet of er iets mee gebeurd is. Mijn beleidscel buigt zich momenteel over de studie en op basis daarvan zal ik de zaak beoordelen.

02.03 Hilde Dierickx (VLD): Door alle wegwerkzaamheden in de regio Antwerpen – Brussel – Gent zijn heel wat verkeersmoeilijkheden te verachten. Ook in dat kader zou een heropening van de lijnen opportuun zijn.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het bekomen van een vergunning voor uitzonderlijk vervoer" (nr. 1902)

03.01 Sabien Lahaye-Battheu (VLD): Voor een uitzonderlijk transport moet altijd een vergunning worden aangevraagd. De federale overheid kan de vergunning enkel afleveren als ze het advies heeft gevraagd van de overheden die de betrokken

SNCB doit rendre un avis lorsque l'itinéraire traverse des lignes ferroviaires. Dès lors, la procédure à suivre s'avère longue et complexe et elle est source de mécontentement depuis des années déjà.

Le ministre a-t-il été informé que le site Internet du SPF Mobilité ne comprend aucun renseignement sur ladite procédure ? Les autorités fédérales ne pourraient-elles, en concertation avec les autorités locales et la SNCB, constituer une banque de données regroupant toutes les informations techniques relatives à nos routes ? A l'heure actuelle, des ingénieurs arrêtent les itinéraires et consultent les gestionnaires de voirie le cas échéant. Un formulaire de demande interactif comprenant un module intelligent pour le tracé des itinéraires ne constituerait-il pas une solution ?

03.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Le site internet www.mobilit.fgov.be publie peu d'information sur les transports exceptionnels. Pour être efficace, un site internet requiert une approche méthodique et bien préparée. Les coordonnées des fonctionnaires d'information du SPF et du directeur général Mobilité et Sécurité des transports se trouvent effectivement sur le site internet. Les fonctionnaires d'information peuvent orienter à leur tour. Le service Transport exceptionnel fournit en outre l'information demandée le plus rapidement possible. Les fédérations professionnelles et les services de la police fédérale disposent d'adresses utiles. Le formulaire de demande d'autorisation, avec son annexe, sera rapidement placé sur le site. D'autres informations sont ajoutées systématiquement.

Le SPF communique efficacement et régulièrement avec les gestionnaires d'infrastructure. L'information des gestionnaires, des ingénieurs et des projets de construction peut être consultée sous la forme d'une carte au SPF. Sur demande, on peut obtenir un atlas ou un CD-ROM. Des projets ont également été lancés pour améliorer la collaboration et l'échange de données entre les différentes administrations.

La circulation des transports exceptionnels reste une matière délicate qui demande un suivi attentif. Une solution sur mesure est très difficile, voire impossible. Pour pouvoir délivrer des autorisations, il faut continuellement reconnaître les trajets proposés et utilisés. Ce contrôle permet de fournir une information utile et efficace. Compte tenu des mesures et de la masse du véhicule, certaines "routes standard" requièrent peu de contrôle. D'autres exigent quant à elles une étude spécifique. Dans le cadre de son programme d'amélioration, le

wegen beheren. Ook de NMBS verleent een advies wanneer spoorlijnen het traject kruisen. De procedure is door dit alles lang en complex en zorgt al jaren voor ongenoegen.

Weet de minister dat er op de website van de FOD Mobiliteit niets te vinden is over de procedure? Kan de federale overheid, in samenwerking met de lokale overheden en de NMBS, geen databank opstellen waarin alle technische gegevens over onze wegen opgeslagen zijn? Momenteel stippelen ingenieurs de routes uit en vragen ze waar nodig advies aan de wegbeheerders. Biedt een interactief aanvraagformulier met een intelligente module voor het uitstippelen van routes geen oplossing?

03.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Op de website www.mobilit.fgov.be staat weinig informatie over het verkeer van uitzonderlijke voertuigen. Een doeltreffende website vraagt om een planmatige en goed voorbereide aanpak. De coördinaten van de informatieambtenaren van de FOD en van het directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid staan wel op de website. Die informatieambtenaren kunnen op hun beurt doorverwijzen. De dienst Uitzonderlijk Vervoer bezorgt bovendien zo snel mogelijk de gevraagde informatie. Ook de beroepsfederaties en federale politiediensten beschikken over nuttige adressen. Het aanvraagformulier voor vergunning, inclusief bijlage, zal snel op de site worden geplaatst. Andere informatie wordt stelselmatig toegevoegd.

De FOD communiceert op doeltreffende en regelmatige wijze met de infrastructuurbeheerders. De informatie van beheerders, ingenieurs en bouwprojecten kan als kaart worden geraadpleegd op de FOD. Op aanvraag is een atlas of cd-rom te verkrijgen. Er werden ook projecten opgestart om de samenwerking en gegevensuitwisseling tussen de diverse besturen beter te laten verlopen.

Het verkeer van uitzonderlijke voertuigen blijft een delicate en goed op te volgen materie. Een pasklare oplossing is zeer moeilijk, zonet onmogelijk. Om vergunningen te kunnen afleveren, moeten de voorgestelde en gebruikte reizen permanent verkend worden. Die controle zorgt ervoor dat de verstrekte informatie nuttig en doeltreffend is. Gelet op de afmetingen en de massa van het voertuig, vergen sommige 'standaardrijwegen' weinig controle. Andere vereisen dan weer een gevalstudie. In het kader

SPF souhaite toutefois revoir ce processus et tenir compte des nouvelles technologies.

03.03 Sabien Lahaye-Battheu (VLD): Selon moi, il est très important que les programmes d'amélioration soient mis en œuvre en tenant compte de l'évolution des technologies.

En effet, les transports exceptionnels doivent être sûrs, mais il faut aussi pouvoir travailler plus rapidement. En outre, on a souvent affaire à de fausses demandes. Je demande un assouplissement et une approche électronique.

Enfin, que chacun puisse demander la base de données sur carte ou sur cd-rom est une bonne chose.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la législation linguistique en matière de signalisation routière" (n° 2104)

04.01 Annick Saudoyer (PS): Dans notre pays, aucune disposition n'impose la traduction de certains panneaux routiers (« travaux », « gardez vos distances », etc.), alors qu'il est régulièrement traversé par des transports internationaux. Nous sommes même l'un des derniers pays d'Europe à ne pas disposer d'une telle législation. Etant donné que la prévention en matière de sécurité routière passe par une infrastructure de qualité, ne faudrait-il pas que ces panneaux en français ou néerlandais soient également traduits en d'autres langues ? La fédération belge des transporteurs partage cet avis.

04.02 Bert Anciaux, ministre (en français): Sur base de l'article 40 des lois relatives à l'emploi des langues en matière administrative, les avis et communications destinés au public sont rédigés en français et néerlandais.

Les panneaux routiers sont des communications aux usagers de la route, et sont donc rédigés dans les langues autorisées. Des panneaux dans d'autres langues sont contraires à la loi. Par ailleurs, les travaux ou autres avertissements sont signalés par des pictogrammes. Je ne compte donc prendre aucune mesure nouvelle en la matière.

04.03 Annick Saudoyer (PS): Nous sommes quand même l'un des derniers pays d'Europe à ne pas avoir modifié notre législation en la matière. Il est parfois difficile pour les étrangers de

van zijn verbeteringsprogramma's wil de FOD dit proces echter herzien en rekening houden met nieuwe technologieën.

03.03 Sabien Lahaye-Battheu (VLD): Ik vind het heel belangrijk dat de verbeteringsprogramma's worden uitgevoerd en dat daarbij rekening wordt gehouden met de technologische evolutie.

Uitzonderlijk vervoer moet inderdaad veilig zijn, maar men moet ook sneller kunnen werken. Bovendien heeft men vaak te maken met nepaanvragen. Ik dring aan op versoepeling en op een elektronische aanpak.

Ten slotte is het goed dat iedereen de databank op kaart en cd-rom kan aanvragen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de taalwetgeving inzake verkeerstekens" (nr. 2104)

04.01 Annick Saudoyer (PS): Hoewel ons land regelmatig door internationale transporten wordt doorkruist, bestaat er geen enkele bepaling die de vertaling van bepaalde verkeersborden ('werken', 'afstand houden' enz.) verplicht. We zijn zelfs een van de laatste Europese landen waar een dergelijke wetgeving ontbreekt. Zouden die Franstalige of Nederlandstalige borden niet in nog andere talen moeten worden vertaald, aangezien een infrastructuur van hoge kwaliteit bijdraagt tot de verkeersveiligheid? De Federatie van Belgische Transporteurs deelt die mening.

04.02 Minister Bert Anciaux (Frans): Op grond van artikel 40 van de wetten op het gebruik van de talen in bestuurszaken, worden de berichten en mededelingen aan de bevolking in het Frans en in het Nederlands opgesteld.

De verkeersborden zijn mededelingen aan de weggebruikers en worden dus in de toegelaten talen gesteld. Borden in andere talen zijn strijdig met de wet. Bovendien worden werken en andere waarschuwingen met pictogrammen aangegeven. Ik ben dus niet van plan hiervoor nieuwe maatregelen te nemen.

04.03 Annick Saudoyer (PS): België is toch één van de laatste landen in Europa waar de wetgeving ter zake niet werd gewijzigd. Onze verkeersborden zijn voor buitenlanders soms moeilijk te verstaan.

comprendre nos panneaux de signalisation.

L'incident est clos.

05 Question de M. Cemal Cavdarli au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la reconnaissance des permis de conduire étrangers" (n° 2106)

05.01 **Cemal Cavdarli** (sp.a-spirit): Il n'est pas rare que des permis de conduire étrangers ne soient pas reconnus en Belgique. J'ai notamment eu vent de problèmes relatifs aux permis thaïlandais et turcs. Depuis juillet 2003, la réglementation a été renforcée et les catégories les plus élevées de permis de conduire turcs ne sont plus reconnues. Le service des permis de conduire de l'administration fédérale de la circulation souhaite que l'Etat turc délivre au préalable une attestation uniforme. Actuellement, les autorités turques sont en effet particulièrement négligentes en ce qui concerne les attestations délivrées à l'issue de l'examen pratique de conduite.

En conséquence, de nombreux chauffeurs de bus et de poids lourds turcs restent inactifs tant qu'ils n'ont pas obtenu un nouveau permis de conduire belge de la bonne catégorie.

Le ministre peut-il instaurer une période de transition durant laquelle les détenteurs d'un permis de conduire étranger peuvent obtenir un permis belge ? Est-il possible de soumettre les détenteurs d'un permis étranger uniquement à l'examen de conduite, plutôt que de leur imposer la procédure normale comportant les cours de conduite obligatoires ? Financièrement et psychologiquement, cette procédure est difficile à supporter pour les intéressés qui ont des années de métier.

05.02 **Bert Anciaux**, ministre (*en néerlandais*): Les permis de conduire étrangers ne peuvent être reconnus qu'à la condition que les pays concernés aient ratifié la convention internationale de Genève ou de Vienne sur la circulation routière internationale. La Turquie et la Belgique ont ratifié le Convention de Genève qui ne règle cependant pas l'échange des permis de conduire.

L'échange en dehors de l'espace économique européen est régi par des accords bilatéraux. La Belgique et la Turquie ont conclu un tel accord le 10 octobre 1970, mais celui-ci ne prévoit pas de procédure d'échange. Un problème se pose lorsque des ressortissants turcs s'établissent sur le territoire belge, car la réglementation prévoit un

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Cemal Cavdarli aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de erkenning van buitenlandse rijbewijzen" (nr. 2106)

05.01 **Cemal Cavdarli** (sp.a-spirit): Buitenlandse rijbewijzen raken in België vaak niet erkend. Zo heb ik weet van problemen met Thaise en Turkse rijbewijzen. Sinds juli 2003 is er een strengere regelgeving en worden de hoogste categorieën van Turkse rijbewijzen niet meer erkend. De dienst Rijbewijzen van de federale verkeersadministratie wil dat de Turkse overheid eerst een eenvormig attest aflevert. Vandaag blijken de Turkse autoriteiten immers bijzonder slordig om te springen met attesten inzake het praktische rijexamen.

Het gevolg van dit alles is dat vele bus- en vrachtwagenchauffeurs van Turkse herkomst werkloos blijven tot ze een nieuw Belgisch rijbewijs van de juiste categorie hebben behaald.

Kan de minister een overgangperiode inbouwen waarbinnen de houders van een buitenlands rijbewijs een Belgisch rijbewijs kunnen behalen? Is het mogelijk om mensen met een buitenlands rijbewijs enkel een rijexamen te laten afleggen, in plaats van de normale procedure met verplichte rijlessen? Die laatste procedure weegt financieel en psychologisch zwaar, want de betrokkenen hebben in de praktijk een jarenlange ervaring.

05.02 Minister **Bert Anciaux** (*Nederlands*): Vreemde rijbewijzen kunnen pas worden erkend als de betrokken landen het internationaal Verdrag van Genève of Wenen inzake het internationaal wegverkeer ratificeerden. Turkije en België ratificeerden dat van Genève. Het verdrag regelt de omwisseling van rijbewijzen echter niet.

De omwisseling buiten de Europese economische ruimte wordt geregeld via bilaterale akkoorden. België en Turkije hebben sedert 10 oktober 1970 een bilateraal akkoord, dat evenwel niet voorziet in een procedure van omwisseling. Er ontstaat een probleem wanneer Turkse ingezetenen zich vestigen op Belgisch grondgebied, want de

échange obligatoire du permis de conduite turc contre un permis belge, ce qui occasionne des problèmes dans la pratique pour l'obtention des catégories belges C et D.

La Turquie délivre en effet des permis de catégorie E qui autorisent à la fois la conduite d'un camion (catégorie C) et d'un autobus (catégorie D). Ces catégories ne correspondent pas à la réglementation belge et à la réglementation européenne harmonisée, consacrée par la directive 91/439/CEE, qui exige des examens de conduite spécifiques. Dans l'attente de l'adaptation de la procédure turque aux dispositions européennes, l'échange est actuellement limité aux catégories A3 et B. Les permis de conduire constituent des documents de sécurité que les Etats membres de l'Union européenne ne peuvent délivrer que lorsqu'il est notamment satisfait aux conditions applicables en matière d'examens et d'aptitude médicale à conduire.

Etant donné que la Turquie a l'intention de s'aligner progressivement sur les normes européennes et que les besoins du secteur des transports sont connus, une concertation sera proposée à la Turquie en vue de parvenir à un système approprié dans l'attente de son adhésion éventuelle à l'Union européenne. La lettre à ce sujet adressée à l'ambassade turque est prête. Le projet d'arrêté royal transposant la directive européenne 2000/56 prévoit une simplification de la procédure relative aux permis de conduire étrangers. Ainsi, toute personne s'installant en Belgique obtiendra un permis belge par le biais des examens de théorie et de pratique prescrits, mais sans obligation d'écologie. J'espère que l'arrêté royal pourra être publié avant les vacances d'été.

05.03 Cemal Cavdarli (sp.a-spirit): Je remercie le ministre pour ses promesses convaincantes.

En raison des obstacles administratifs actuels, de nombreuses personnes sont obligées d'aller pointer au chômage. Une mesure transitoire ne pourrait-elle être imaginée ?

05.04 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): J'entends instaurer une mesure transitoire. Toutefois, je ne puis négliger les examens théoriques et pratiques. Les règles de circulation, qui sont d'ailleurs de plus en plus harmonisées, doivent être connues.

L'incident est clos.

reglementering voorziet in een verplichte omwisseling van het Turkse naar een Belgisch rijbewijs. Dit levert in de praktijk problemen op bij het verkrijgen van de Belgische categorieën C en D.

Turkije levert immers rijbewijzen categorie E af die toestaan om zowel te rijden met vrachtwagens (categorie C) als met autobussen (categorie D). Deze categorieën komen niet overeen met de Belgische en de geharmoniseerde Europese regelgeving van richtlijn 91/439/EEG, die specifieke rijexamens vereist. In afwachting van de aanpassing van de Turkse werkwijze aan de Europese is de omwisseling vandaag beperkt tot de categorieën A3 en B. Rijbewijzen zijn veiligheidsdocumenten die de lidstaten van de EU enkel kunnen uitreiken wanneer is voldaan aan onder meer de voorwaarden inzake examens en medische rijgeschiktheid.

Aangezien Turkije de intentie heeft om zich geleidelijk op de Europese normering af te stemmen en de noden van de transportsector gekend zijn, worden aan Turkije besprekingen voorgesteld voor een adequate regeling in afwachting van een mogelijke toetreding tot de EU. De brief hierover aan de Turkse ambassade is klaar. In het ontwerp van koninklijk besluit dat de omzetting van de Europese richtlijn 2000/56 regelt, wordt voorzien in een vereenvoudiging van de procedure voor vreemde rijbewijzen. Hierdoor zal wie zich hier vestigt via de voorgeschreven theorie- en praktijkexamens, maar zonder scholingsverplichting, een Belgisch rijbewijs krijgen. Ik hoop dat de publicatie van het koninklijk besluit rond is vóór de zomervakantie.

05.03 Cemal Cavdarli (sp.a-spirit): Ik wil de minister bedanken voor de overtuigende beloften.

Omwille van de huidige administratieve hinder zijn heel wat mensen gedwongen om te gaan stempelen. Kan er geen overgangsmaatregel worden ingebouwd?

05.04 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik wil een overgangsmaatregel invoeren. Ik kan de theoretische en praktische examens evenwel niet achterwege laten. Men moet de verkeersregels, die overigens steeds meer worden geharmoniseerd, kennen.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. Dirk Claes au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les services de sécurité de l'aéroport de Zaventem" (n° 2206)

06.01 **Dirk Claes** (CD&V): Le rapport d'activités de la direction générale de la Navigation aérienne est un instrument utile pour la confection d'un budget des prestations. Pourquoi la dernière édition n'a-t-elle été publiée qu'en juillet 2003 ? La qualité des photos est déplorable et le rapport est très déséquilibré. En matière de sécurité, il reste superficiel. Il y est fait référence au règlement européen 2320/2002 sur la sécurisation de la navigation aérienne. Il s'agit d'une « framework regulation » comportant des obligations très importantes pour les Etats membres, sur le plan tant de la réglementation que du contrôle qualitatif en matière de sécurisation de la navigation aérienne. Dans ce rapport sont aussi mentionnés une série de « workshops » et de cycles de formation dans le cadre de l'EASTI (European Aviation Security Training Institute).

Qu'impliquent les obligations européennes en matière de sécurisation de la navigation aérienne ? La Belgique satisfait-elle au prescrit du règlement européen 2320/2002 ? Quels cours sont dispensés dans le cadre de l'EASTI ? Combien de personnes y ont déjà participé ? Combien de temps cela a-t-il pris ? Pendant combien de temps par an aucun cours n'est-il dispensé ? A combien se monte le coût total de ces cours ? En a-t-il résulté une meilleure sécurisation des aéroports ? Faut-il déduire du fait que le fonctionnement de l'EASTI n'est abordé que très sommairement dans le rapport d'activités de la direction générale de la Navigation aérienne qu'il ne se passe pas grand-chose dans ce domaine ? Les investissements sont-ils rentables ? Quand le rapport annuel 2003 sera-t-il disponible ?

06.02 **Bert Anciaux**, ministre (*en néerlandais*): Le rapport de 2002 était le tout premier rapport publié par le directeur général de l'Aéronautique. Le rapport 2003 est encore en cours de préparation.

Le règlement de l'Union européenne n° 2320/2002 fait suite à une initiative de la Belgique. Il énonce les principes de base en matière de normes standard de sécurité et impose le développement d'un plan de sécurité national, en plus des plans de sûreté pour les aéroports, les compagnies aériennes et les agents de fret et l'organisation du contrôle de qualité. La Belgique s'efforce de respecter pleinement ce règlement. La sécurité de nos aéroports est assurée en coopération avec

06 Vraag van de heer Dirk Claes aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de veiligheidsdiensten op de luchthaven van Zaventem" (nr. 2206)

06.01 **Dirk Claes** (CD&V): Het activiteitenverslag van het directoraat-generaal van de Luchtvaart is een nuttig werkinstrument voor het opstellen van een prestatiebegroting. Waarom werd de jongste uitgave pas in juli 2003 gepubliceerd? De kwaliteit van de foto's is erbarmelijk en het verslag is ook inhoudelijk zeer onevenwichtig opgesteld. Als het gaat over veiligheid, blijft het verslag oppervlakkig. Er wordt verwezen naar de Europese verordening 2320/2002 inzake luchtvaartbeveiliging. Dit is een *framework regulation* met zeer belangrijke verplichtingen voor de lidstaten, zowel op het vlak van de regelgeving als van de kwaliteitscontrole inzake luchtvaartbeveiliging. Het verslag vermeldt ook een reeks *workshops* en opleidingscycli in het kader van EASTI (*European Aviation Security Training Institute*).

Wat houden de Europese verplichtingen op het vlak van de luchtvaartbeveiliging precies in? Komt België tegemoet aan de Europese verordening 2320/2002? Welke cursussen worden georganiseerd in het kader van EASTI? Hoeveel personen namen er al aan deel? Hoeveel tijd nam dit in beslag? Gedurende hoeveel tijd per jaar worden er geen cursussen ingericht? Wat zijn de totale kosten van deze cursussen? Hebben zij een betere beveiliging van de luchthavens tot gevolg? De EASTI-werking komt slechts zeer summier aan bod in het activiteitenverslag van het directoraat-generaal van de Luchtvaart – moeten we daaruit afleiden dat er weinig gebeurt? Rendeert de investering dan wel? Wanneer zal het jaarverslag 2003 beschikbaar zijn?

06.02 Minister **Bert Anciaux** (*Nederlands*): Het verslag van 2002 was het allereerste dat door het directoraat-generaal Luchtvaart werd gepubliceerd. Aan het verslag van 2003 wordt nog volop gewerkt.

De EU-verordening nr. 2320/2002 kwam er op Belgisch initiatief. Ze omvat de basisbeginselen inzake de standaardbeveiliging van de burgerluchtvaart en legt de uitwerking van een nationaal veiligheidsplan op, naast beveiligingsplannen voor luchthavens, luchtvaartmaatschappijen en vrachtagenten en de organisatie van de kwaliteitscontrole. België spant zich in om deze verordening volledig na te leven. De veiligheid van onze luchthavens wordt, in

d'autres services publics fédéraux. Le contrôle externe de la qualité est effectué par des inspecteurs certifiés du directeur général de l'Aéronautique, en collaboration avec les Régions pour les aéroports régionaux. Le contrôle de qualité au niveau européen est assuré par des inspecteurs de la Commission européenne, de la CEAC et de l'OACI.

L'EASTI est le centre de formation européen de l'OACI, l'Organisation de l'aviation civile internationale des Nations unies et de la CEAC, la Conférence européenne de l'aviation civile. Ces deux organisations internationales, ainsi que l'Union européenne, organisent presque tous les mois des séminaires et des formations à l'EASTI. Les cours sont financés par le minerval et par les contributions des organisations internationales concernées. Les inspecteurs y sont également formés. Le centre jouit d'une renommée internationale.

La formation du personnel belge en matière de sécurité est réglée par les arrêtés royaux du 3 mai 1999. Cette formation, organisée en collaboration avec le directeur général, BIAC, les entreprises de sécurité concernées et l'EASTI, est une des plus rigoureuses d'Europe. Son financement est réglé par l'arrêté royal du 14 février 2001.

samenwerking met andere federale overheidsdiensten, verzekerd. De externe kwaliteitscontrole wordt verzekerd door gecertificeerde inspecteurs van het directoraat-generaal Luchtvaart, samen met de Gewesten voor de regionale luchthavens. De kwaliteitscontrole op Europees vlak gebeurt door inspecteurs van de Europese Commissie en CEAC en ICAO.

EASTI is het Europese opleidingscentrum van ICAO, de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie van de VN, en CEAC, de Europese Burgerluchtvaartconferentie. Beide internationale organisaties, en ook de EU, organiseren vrijwel maandelijks seminars en opleidingen in EASTI. De cursussen worden gefinancierd door collegegeld en door bijdragen van de betrokken internationale organisaties. Ook de inspecteurs worden er opgeleid. Het centrum is wereldwijd befaamd.

De beveiligingsopleiding van het Belgisch personeel wordt geregeld door KB's van 3 mei 1999. Deze opleiding, die gebeurt in een samenwerkingsverband tussen het directoraat-generaal, BIAC, de betrokken beveiligingsbedrijven en EASTI, behoort tot de strengste opleidingen in Europa. De financiering wordt geregeld door het KB van 14 februari 2001.

06.03 Dirk Claes (CD&V): Ma question sur la rentabilité de l'EASTI demeure sans réponse. Le ministre pourrait-il me communiquer ultérieurement des données à cet égard ?

06.03 Dirk Claes (CD&V): Ik kreeg geen antwoord op mijn vraag of EASTI voldoende rendeert. Kan de minister mij later gegevens bezorgen?

06.04 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Il serait utile d'insérer ces renseignements dans le rapport de 2003.

06.04 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Het zou nuttig zijn dat op te nemen in het verslag van 2003.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la suppression des 'amendes à caractère harcelant'" (n° 2237)

07 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de schrapping van de 'pestboetes'" (nr. 2237)

07.01 Jos Ansoms (CD&V): J'ai pu voir dimanche dernier dans une interview sur Canal Z que le ministre défendait de manière émotionnelle les super amendes. A peine une heure plus tard, le premier ministre parlait lors du journal de «pestboetes» (amendes à caractère de harcèlement) qu'il fallait, à son avis, supprimer le plus rapidement possible. Au cours de la législature précédente, il aura pourtant fallu quatre années à la

07.01 Jos Ansoms (CD&V): Zondag zag ik een interview met de minister op Kanaal Z waar hij de superboetes op emotionele wijze verdedigde. Nog geen uur later lanceerde de eerste minister op het nieuws de term 'pestboetes', die naar zijn zeggen zo snel mogelijk moeten worden geschrapt. Nochtans werd tijdens de vorige regeerperiode samen met minister Durant vier jaar lang aan deze wet gewerkt. Nu hij dan van kracht is, komt de

ministre Durant et ses collaborateurs pour préparer cette loi. Alors que la loi est enfin entrée en vigueur, voilà donc le genre de message qu'entend faire passer le premier ministre.

On ignore quelles sont exactement les infractions relatives au stationnement non gênant ou dangereux qui seront ramenées du rang d'infractions du premier degré à celui d'infractions ordinaires. J'ai pu lire dans la presse que deux roues sur le trottoir coûtera 50 euros et trois ou quatre roues cent cinquante. Le stationnement dans une zone piétonne, qui représente un danger, demeure-t-il une infraction grave ? Et qu'en est-il du stationnement sur un arrêt de bus ou de tram ? Il n'y a peut-être pas de danger immédiat mais cela constitue une gêne pour la circulation des transports en commun. Le code de la route sera-t-il modifié ?

Quelles infractions du premier degré en rapport avec les papiers de bord seront-elles requalifiées en infractions ordinaires ?

Le ministre a annoncé que la requalification aurait un effet rétroactif au 1^{er} mars. Comment les contrevenants seront-ils remboursés ?

Cette requalification ne démontre-t-elle pas que le montant des amendes était tout bonnement trop élevé ? Ces artifices n'ont-ils pas pour objectif d'apaiser la population ?

Le ministre compte-t-il mettre un terme aux messages diffusés actuellement à la télévision à propos du stationnement sur le trottoir ? De nouveaux spots seront-ils réalisés dans la mesure où il ne s'agit plus d'une infraction grave mais bien d'une infraction ordinaire ? Qu'en est-il des services de police ? Ils ont pour mission de verbaliser jusqu'au 4 avril les automobilistes stationnés sur le trottoir. Cette action est-elle jetée aux oubliettes ?

Est-il exact que les contrevenants peuvent s'adresser au juge de paix pour réclamer le remboursement partiel de l'amende trop élevée qui leur a été infligée ?

07.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Je n'ai jamais rien affirmé de tel, je ne l'ai vu qu'écrit.

07.03 Jos Ansoms (CD&V): Est-ce exact? Des peines de substitution sont-elles envisageables pour les personnes à bas revenu? Les peines de substitution et le retrait du permis de conduire requièrent un haut coefficient de main-d'œuvre. L'objectif n'était-il pas de soulager les parquets?

eerste minister met een dergelijke boodschap op de proppen.

Het is onduidelijk welke precieze overtredingen in verband met het parkeren, die geen bijzondere hinder of gevaar inhouden, zullen degraderen van de eerste graad naar de gewone overtredingen. Via de pers verneem ik dat twee wielen op de stoep vijftig euro kosten en drie tot vier wielen honderdvijftig euro. Blijft het parkeren in een voetgangerszone, toch onveiliger, een zware overtreding? En wat met het parkeren op een bus- of tramhalte? Dat schept misschien geen gevaarlijke situatie, maar het openbaar vervoer wordt er wel door gehinderd. Wordt het verkeersreglement gewijzigd?

Welke overtredingen in verband met de boordpapieren zullen degraderen van eerste graad naar gewone overtreding?

De minister heeft aangekondigd dat de degradatie met terugwerkende kracht zal gebeuren tot 1 maart. Hoe zullen mensen hun geld terugkrijgen?

Is de degradatie niet het duidelijkste bewijs dat de boetes gewoon te hoog waren? Probeert men de weerstand van de bevolking niet te sussen via een aantal kunstgrepen?

Zal de minister de spotjes die momenteel te zien zijn op televisie over parkeren op de stoep, intrekken? Komen er nieuwe spotjes, aangezien het niet meer over een zware, maar over een gewone overtreding gaat? Wat met de politie? Die heeft als actiepoint tot 4 april om automobilisten die op de stoep parkeren, te verbaliseren. Wordt die actie afgeblazen?

Klopt het dat de mensen zich tot de vrederechter kunnen wenden om een deel van hun te hoge boete terug te vorderen?

07.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Dat heb ik nooit gezegd, ik heb het enkel geschreven gezien.

07.03 Jos Ansoms (CD&V): Klopt het? Zijn er alternatieve straffen mogelijk voor mensen met een laag inkomen? Alternatieve straffen en intrekken van het rijbewijs zijn zeer arbeidsintensief. Het was toch de bedoeling om de parketten de ontlasten?

Trois "super-amendes" consécutives sont muées en une infraction grave.

07.04 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Deux en trois ans, ai-je lu.

07.05 Jos Ansoms (CD&V): Comment va-t-on procéder? L'enregistrement des amendes n'est pas centralisé. Techniquement, c'est tout simplement impossible. Pourtant, le gouvernement annonce cette incongruité dans les médias.

07.06 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Je souhaite lever toute ambiguïté. Je fournirai donc une réponse transparente et détaillée. L'opposition insinue en effet que la loi relative à la police de la circulation routière est édulcorée et vidée de sa substance. Toutes les infractions graves de premier degré prévues par la loi de 1975 demeurent des infractions graves. Et toutes les infractions graves de deuxième degré contenues dans l'arrêté royal de 1995 sont maintenues également.

La majeure partie des infractions graves du troisième degré visées dans l'AR du 1^{er} décembre 1995 demeure inchangée. Seules quelques infractions graves de catégorie 1 sont redevenues des infractions ordinaires. Le nombre restreint de modifications n'affecte en rien l'entrée en vigueur de la loi.

Il est frappant de constater que M. Ansoms m'a reproché la semaine dernière d'avoir trop sévèrement puni certaines infractions. Il devrait donc à présent approuver ces modifications.

Il ne s'agit pas d'amendes destinées à harceler les automobilistes mais elles sont ressenties comme tel. C'est autre chose.

La notification du Conseil des ministres mentionne les infractions de stationnement qui n'occasionnent pas d'embarras ou de danger spécifique, l'absence des documents de bord requis dans le véhicule, les infractions relatives à une plaque d'essai ou une plaque « marchand » et la conduite d'un vélo sans éclairage. Ces infractions deviennent des infractions ordinaires. Concrètement, cela signifie que certains articles de l'arrêté royal du 22 décembre 2003 seront adaptés.

Les modifications n'auront pas d'effet rétroactif. Les personnes qui se sont déjà vu infliger une amende immédiate devront l'acquitter. Pour celles qui commettront l'une de ces trois infractions graves au cours des prochaines semaines et se verront

Drie pestboetes na elkaar worden omgezet in een zware overtreding.

07.04 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Twee in drie jaar, heb ik gelezen.

07.05 Jos Ansoms (CD&V): Hoe gaat men dat aanpakken? Boetes worden niet centraal geregistreerd. Technisch is dat gewoon niet mogelijk. Toch stuurt de regering deze nonsens de media in.

07.06 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik wil alle twijfel wegnemen. Daarom zal ik zuiver en gedetailleerd antwoorden. De oppositie wil immers de indruk wekken dat de verkeerswet wordt teruggeschroefd en uitgehold. Dat klopt niet. Alle zware overtredingen van de eerste graad uit de wet van 1975 blijven zware overtredingen. Alle zware overtredingen van de tweede graad uit het KB van 1995 blijven behouden.

De zware overtredingen van de derde graad van het KB van 1 december 1995 blijven grotendeels ongewijzigd. Slechts enkele zware overtredingen van categorie 1 worden nu gewone overtredingen. Het zeer beperkte aantal wijzigingen doet geen afbreuk aan de inwerkingtreding van de wet.

Opvallend is dat de heer Ansoms mij vorige week verweet dat enkele overtredingen te streng werden bestraft. Hij zou de wijzigingen dus moeten toejuichen.

Dit zijn geen pestboetes. Ze worden wel door de mensen ervaren als pesterijen. Dat is iets anders.

De notificatie van de Ministerraad vermeldt de parkeerovertredingen die geen bijzondere hinder of gevaar veroorzaken, het niet aan boord hebben van de nodige boordpapieren en overtredingen in verband met de proefritten- of handelaarsplaat, en het fietsen zonder licht. Dit worden gewone overtredingen. Concreet betekent het dat een aantal artikels van het KB van 22 december 2003 zal worden aangepast.

Er komt geen terugwerkende kracht. Wie dus reeds een onmiddellijke inning kreeg, zal de boete moeten betalen. Voor wie in de komende weken een van die drie zware overtredingen begaat en wordt beboet vooraleer het nieuwe KB is

infliger une amende avant la publication du nouvel arrêté royal, l'infraction sera considérée comme une infraction ordinaire. Il est toujours préférable de ne simplement pas commettre ces infractions et il n'est aucunement question d'insécurité juridique. Le gouvernement tient bien compte des signaux qui lui sont adressés par la population. Etant donné que les trois infractions précitées n'occasionnent pas d'embarras ou de danger spécifique, elles sont requalifiées en infractions ordinaires. Pour le surplus, j'exécuterai la loi intégralement et la campagne d'information de l'IBSR sera poursuivie.

Selon le texte actuel de la loi, le contrevenant qui ne peut payer la perception immédiate pour des motifs sociaux doit attendre de comparaître devant le juge de police. Celui-ci peut alors éventuellement décider de réduire le montant de l'amende. Si le juge de police n'accède pas à sa demande, le contrevenant risque de devoir payer au moins le montant minimum de l'amende.

C'est la raison pour laquelle nous devons examiner comment il est possible d'imposer plus rapidement des peines de substitution ou un retrait du permis. Il y a deux manières d'y parvenir. La police peut imposer une peine de substitution en lieu et place de la perception immédiate. La loi de 1968 devra toutefois être modifiée à cet effet. Deuxième possibilité, la police peut rédiger un procès-verbal et transmettre le dossier au parquet, qui à son tour peut proposer une peine de substitution.

Les possibilités du procureur du Roi sont actuellement limitées à la transaction, un traitement médical ou thérapeutique en cas de maladie, d'alcoolisme ou de toxicomanie et à une formation de maximum 120 heures.

Le procureur du Roi peut imposer une sanction adaptée sur la base de l'article 28^{quater} du Code d'instruction criminelle. Il évalue l'opportunité d'engager des poursuites et motive une décision de classement sans suite.

Les peines de substitution prononcées par le juge sont des peines de travail. En cas de peine de prison ou de travail, le juge de police peut assortir de conditions l'ajournement ou le sursis. L'IBSR examine leur application en cas de conduite sous influence de l'alcool et la conduite avec un «alcohol lock». La plupart des peines de prison ont cependant été supprimées dans le code de la route.

Il s'agit de déterminer rapidement comment nous pouvons efficacement imposer une peine de

gepubliceerd, zal de overtreding als een gewone overtreding worden behandeld. Het is altijd beter die overtredingen gewoon niet te begaan en er is geen sprake van rechtsonzekerheid. De regering luistert wel degelijk naar de signalen van de bevolking. Aangezien de drie genoemde overtredingen geen bijzondere hinder of gevaar veroorzaken, worden ze opnieuw als gewone overtredingen gecatalogeerd. Voor de rest voer ik de wet ten volle uit en gaat de BIVV-informatiecampagne voort.

Volgens de huidige wet moet de overtreder die de onmiddellijke inning om sociale redenen niet kan betalen, wachten tot hij voor de politierechter komt. Die kan dan eventueel onder het minimum gaan. Gaat de politierechter echter niet in op zijn vraag, dan loopt de overtreder het risico minstens het minimumbedrag van de boete voor de politierechtbank te moeten betalen.

Daarom moeten we onderzoeken hoe we sneller alternatieve straffen kunnen opleggen of het rijbewijs intrekken. Dat kan op twee manieren. De politie kan een alternatieve straf opleggen in plaats van onmiddellijke inning. Daartoe moet de wet van 1968 wel worden gewijzigd. De tweede mogelijkheid is dat de politie een proces-verbaal opstelt en het dossier overmaakt aan het parket, dat op zijn beurt een alternatieve straf kan voorstellen.

De mogelijkheden van de procureur des Konings zijn momenteel beperkt tot de minnelijke schikking, medische of therapeutische behandeling in geval van ziekte of alcohol- of drugverslaving en een vorming van maximum 120 uur.

De procureur des Konings kan een aangepaste sanctie opleggen op basis van artikel 28^{quater} van het Wetboek van strafvordering. Hij oordeelt over de opportuniteit van de vervolging en motiveert wanneer hij seponereert.

De alternatieve straffen die de rechter uitspreekt, zijn werkstraffen. In geval van een gevangenis- of werkstraf kan de politierechter voorwaarden verbinden aan het uitstel of de opschorting. Het BIVV onderzoekt de toepassing ervan met betrekking tot rijden onder invloed van alcohol, en rijden met een *alcohol lock*. Het probleem is dat de verkeerswet de meeste gevangenisstraffen heeft geschrapt.

We moeten snel duidelijk maken hoe wij mensen in een precaire sociale situatie op een efficiënte wijze een alternatieve straf op kunnen leggen zonder dat

substitution à des personnes se trouvant dans une situation sociale précaire sans qu'elles ne doivent se présenter devant le juge de police. Il ne s'agit pas de surcharger celui-ci de travail.

Je ne serais pas satisfait si deux infractions ordinaires étaient transformées en une infraction grave. En effet, il existe des systèmes de contrôle. Le secrétaire d'Etat Vanvelthoven examine la possibilité de lier à l'avenir la carte d'identité électronique au permis de conduire électronique.

Lorsqu'une personne roule à bicyclette sans feu, la police dresse un procès-verbal d'avertissement. Le contrevenant doit montrer dans un délai déterminé que le feu est réparé. Si le contrevenant ignore l'obligation et récidive, la police peut toujours saisir le parquet. Celui qui persiste à rouler sans feu aura à faire au juge de paix, qui pourra alors prononcer des amendes pénales.

Sur le plan juridique, il n'est pas possible actuellement de transformer des infractions ordinaires en une infraction grave en cas de récidive. Dans la pratique, le parquet peut toutefois requérir devant le tribunal de police. Dans ce cas, le juge dispose de davantage de possibilités et peut infliger des amendes très élevées.

07.07 Jos Ansoms (CD&V): Alors que le ministre de la Mobilité défendait sa politique de circulation totalement impopulaire, le premier ministre a lancé le concept d'"amende à caractère de harcèlement". C'est ce dédoublement que je reproche à ce gouvernement.

07.08 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Le ministre a parlé d'amendes qui sont considérées comme du harcèlement par la population. Ce n'est pas la même chose.

07.09 Jos Ansoms (CD&V): Subitement, trois infractions ne sont plus dangereuses. Je répète depuis deux ans que les amendes sont trop élevées. Le système des quatre catégories est bon. Toutefois, la société ne soutiendra jamais cette loi car les amendes minimales liées aux catégories sont trop élevées. A Raversijde, on s'est mis à improviser. Le ministre fait de même aujourd'hui. Je puis encore désigner trois amendes qui peuvent être cataloguées comme harcèlement.

Comment le ministre compte-t-il revoir à la baisse la catégorie de ces trois amendes ? Par le biais d'une circulaire ou d'un arrêté royal ? Par un arrêté royal apparemment.

ze bij de politierechter moeten komen. Het is niet de bedoeling die laatste extra te belasten.

Ik zou het geen goede zaak vinden dat twee gewone overtredingen worden omgezet in één zware overtreding. Er bestaan immers controlesystemen. Staatssecretaris Vanvelthoven onderzoekt of de elektronische identiteitskaart in de toekomst aan het elektronische rijbewijs kan worden gekoppeld.

Als iemand zonder licht fietst schrijft de politie een proces-verbaal van waarschuwing. De overtreder moet binnen een bepaalde termijn aantonen dat het licht is hersteld. Trekt de overtreder zich van die verplichting weinig aan en valt hij in herhaling, dan kan de politie nog steeds naar het parket stappen. Wie voortdurend weigert met verlichting te rijden, zal bij de politierechter belanden. Die kan dan boetes uitspreken.

Juridisch is het momenteel niet mogelijk om bij recidive gewone overtredingen om te zetten in een zware overtreding. In de praktijk kan het parket wel vorderen voor de politierechtbank. De rechter beschikt dan over meer mogelijkheden en kan zeer hoge boetes opleggen.

07.07 Jos Ansoms (CD&V): Terwijl de minister van Mobiliteit zijn allesbehalve populaire verkeersbeleid verdedigde, lanceerde de eerste minister het begrip 'pestboete'. Die gespletenheid verwijt ik deze regering.

07.08 Minister Bert Anciaux (Nederlands): De eerste minister had het over boetes die door de mensen als pesterijen worden beschouwd. Dat is iets anders.

07.09 Jos Ansoms (CD&V): Drie overtredingen zijn opeens niet meer gevaarlijk. Ik zeg al twee jaar dat de boetes te hoog zijn. Het systeem van vier categorieën is goed. Men zal echter nooit een maatschappelijk draagvlak vinden voor deze wet, omdat de minimumboetes verbonden aan de categorieën te hoog zijn. In Raversijde is men beginnen improviseren. De minister doet het nu zelfs hier. Ik kan nog drie andere overtredingen aanduiden die men kan catalogiseren als pesterijen.

Hoe gaat de minister de drie naar een lagere categorie brengen? Via een rondzendbrief of een koninklijk besluit? Een koninklijk besluit blijkbaar.

07.10 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Le dossier se trouve actuellement sur la table du Comité de concertation dont je ne maîtrise pas le calendrier. Je tente de le boucler dans les quinze jours.

07.11 Jos Ansoms (CD&V): Nous verrons bien. Dans l'intervalle, la police doit continuer à verbaliser les automobilistes stationnés sur le trottoir, et ce, jusqu'au quatre avril.

07.12 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Davantage de contrôles seront effectués en ce qui concerne les usagers circulant feux éteints.

Je ne tolère pas que l'on insinue que j'improviserai.

L'incident est clos.

08 Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la zone 30 après le sommet de Raversijde" (n° 2238)

08.01 Jos Ansoms (CD&V): Les abords des écoles doivent être aménagés en zones 30 avant le 1^{er} septembre 2005. L'arrêté royal de 1998 sera abrogé. Un panneau signalant la zone 30 sera placé sans modification de l'infrastructure. Il s'agit d'une mauvaise décision car le respect des règles ne peut être assuré qu'avec l'intervention de la police. Il n'est guère judicieux de ne signaler une zone 30 que par un signal routier. L'aménagement de la voirie est important.

Comment le ministre compte-t-il procéder ? Les tentatives de Mmes Lindekens et Durant ont échoué. La limitation de vitesse ne s'applique-t-elle qu'aux heures d'ouverture et de fermeture de l'école ? Il en résultera inévitablement des discussions interminables. En ce qui concerne la zone 30, 50 et 70 temporaire aux abords des camps de jeunesse, je ne vois pas ce qui a changé. Un bourgmestre peut d'ores et déjà prendre une telle décision.

08.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Toutes les conditions légales pour l'aménagement d'une zone 30 ne disparaissent pas. Il doit s'agir d'une zone résidentielle. Le gestionnaire de la voirie doit accorder la priorité à un usage non motorisé de la route. Il faut laisser le temps aux gestionnaires de réaliser les travaux d'aménagement prévus sans que cela ne constitue un obstacle à l'instauration de la zone 30. Il est apparu qu'il était illusoire de vouloir imposer le

07.10 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Dit verloopt via het Overlegcomité. Ik heb dat niet in de hand. Ik probeer het op veertien dagen rond te krijgen.

07.11 Jos Ansoms (CD&V): We zullen zien. Intussen moet de politie tot vier april het parkeren op het voetpad verder controleren.

07.12 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Er zullen meer controles komen op bijvoorbeeld rijden zonder verlichting.

Ik aanvaard niet dat ik het verwijt krijg dat ik hier sta te improviseren.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de zone-30 na de top van Raversijde" (nr. 2238)

08.01 Jos Ansoms (CD&V): Er moet vóór 1 september 2005 een zone 30 komen in alle schoolomgevingen. Het koninklijk besluit van 1998 wordt afgeschaft. Er komt een bord zone 30 in de schoolomgeving zonder dat er sprake is van infrastructuuringrepen. Dit is een slechte beslissing, want men kan het voorschrift alleen handhaven met politie-inzet. Het is verkeerd om een zone 30 enkel met een verkeersbord aan te duiden. De inrichting van de weg is belangrijk.

Hoe gaat de minister dit doen? De pogingen van mevrouw Lindekens en mevrouw Durant zijn mislukt. Geldt de snelheidsbeperking enkel bij het begin en het einde van de school? Dit leidt onvermijdelijk tot oneindige discussies. Wat de tijdelijke zone 30, 50 en 70 in de omgeving van jeugdkampen betreft, zie ik niet in wat daarvan het nieuwe is. Een burgemeester kan dit nu al beslissen.

08.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Niet alle wettelijke vereisten voor het inrichten van een zone 30 verdwijnen. De zone moet een verblijfsgebied zijn. De wegbeheerder moet de belangen van het niet-gemotoriseerd gebruik van de weg laten primeren. De wegbeheerders moeten de tijd kunnen nemen om over een aantal jaren heen de geplande inrichtingswerken uit te voeren, zonder dat dit een rem zet op het invoeren van de zone 30. Het is een illusie gebleken om met

respect de la zone 30 par des interventions physiques. C'est dans la tête des automobilistes que la zone 30 doit acquérir une véritable signification.

Je suis résolument favorable à une multiplication des zones 30. L'instauration généralisée de zones 30 aux abords des écoles devra encore faire l'objet de concertations. J'entends faire un important pas en avant au niveau national. L'avis du Conseil d'Etat sur la proposition de loi Lindekens n'était pas négatif. Il n'est pas opposé au principe d'une application généralisée et obligatoire de la mesure que j'ai proposée.

Les communes décident librement si les zones 30 se voient attribuer un caractère permanent ou ne sont d'application qu'au début et à la fin des cours. Mais il faudra alors veiller au placement de la signalisation nécessaire.

Les communes peuvent imposer dès à présent des limitations de vitesse aux abords des camps de jeunesse. Je souhaite leur offrir la possibilité d'intervenir préventivement et d'informer les usagers de la route sur les situations spéciales liées aux vacances, et ce, uniformément dans l'ensemble du pays. Je n'ai pas l'intention d'encombrer les mouvements de jeunesse d'obligations administratives supplémentaires en leur imposant une procédure en vue de tenir les communes au courant de leur arrivée. Toutefois, il va de soi que les communes doivent savoir quelles activités se dérouleront sur leur territoire. Je suis confiant : les communes prendront les mesures adéquates pour garantir la sécurité des citoyens sur leur territoire.

08.03 Jos Ansoms (CD&V): Les mouvements de jeunesse réagissent toujours en disant qu'il ne faut plus leur imposer d'obligations administratives supplémentaires mais les communes doivent bien savoir quels groupes elles peuvent accueillir et à quelle période, sans quoi elles ne peuvent prendre aucune mesure.

08.04 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Dans des communes comme la vôtre, où de très nombreux camps sont organisés, une limitation de vitesse zonale pourrait être instaurée pour toute la période estivale.

08.05 Jos Ansoms (CD&V): Il faut raison garder. Notre commune a une superficie de 9.000 hectares et compte 300 km de routes. Peu d'informations ont été dispensées au sujet des camps de vacances mais des arrêtés royaux seront pris.

remmende ingrepen respect voor zone 30 af te dwingen. Zone 30 moet in de hoofden van de mensen een betekenis krijgen.

Ik kies resoluut voor vele zones 30. De veralgemeende toepassing van de zone 30 in de schoolomgeving zal nog overleg vergen. Ik wil nationaal een grote stap vooruit zetten. Het advies van de Raad van State over het wetsvoorstel-Lindekens was mijns inziens niet negatief. Het spreekt zich niet uit tegen het principe van een verplichte veralgemeende toepassing van de door mij voorgestelde maatregel.

De gemeenten beslissen vrij of de zone 30 een permanent karakter krijgt of alleen geldt bij het begin en einde van de lessen. Ze moeten dan wel voor de nodige signalisatie zorgen.

De gemeenten kunnen nu al tijdelijke snelheidsbeperkingen opleggen in de buurt van jeugdkampen. Ik wil hen de mogelijkheid geven om preventief op te treden en de weggebruikers te informeren over speciale vakantiegebonden situaties, en dit uniform in heel het land. Ik heb niet de bedoeling om de jeugdbewegingen te belasten met bijkomende administratieve verplichtingen door hen een procedure op te leggen om de gemeente op de hoogte te brengen van hun komst. Het spreekt echter vanzelf dat de gemeenten moeten weten wat er op hun grondgebied te gebeuren staat. Ik ben er gerust op dat de gemeenten vervolgens de gepaste maatregelen zullen nemen om de veiligheid van de burgers op hun grondgebied te garanderen.

08.03 Jos Ansoms (CD&V): De jeugdbewegingen reageren altijd met te zeggen dat hen geen bijkomende administratieve verplichtingen mogen worden opgelegd, maar de gemeenten moeten wel weten welke groepen ze wanneer mogen verwachten, zoniet kunnen ze geen maatregelen nemen.

08.04 Minister Bert Anciaux (Nederlands): In gemeenten als de uwe, waar erg veel kampen worden georganiseerd, zou er voor de hele duur van de zomer een zonale snelheidsbeperking kunnen worden ingesteld.

08.05 Jos Ansoms (CD&V): Het moet zinvol blijven. Onze gemeente is 9.000 hectare groot en heeft 300 kilometer wegen. Er werd weinig informatie verstrekt over de jeugdkampen, maar er komen dus KB's.

Je maintiens qu'il n'est pas intéressant d'imposer une limite de 30 km/h sur des routes conçues pour rouler à 90 ou 100 km/h. C'est l'infrastructure qui doit convaincre les conducteurs de réduire leur vitesse.

08.06 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): J'entends bien, mais nous donnons au gestionnaire de la voirie jusqu'au 1^{er} septembre 2005 pour adapter l'infrastructure.

08.07 Jos Ansoms (CD&V): En ce qui concerne les écoles situées le long de voies régionales, la Région devra dans ce cas consentir les efforts nécessaires.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les quotas de bruit à Bruxelles-National" (n° 2252)

09.01 Marie Nagy (ECOLO): Lorsque je vous ai interrogé, le 2 février dernier, sur le suivi de l'arrêté sur les quotas de bruit nocturne de Bruxelles-National, qui aurait dû faire l'objet d'une mise à jour en automne dernier, vous m'avez répondu que vous n'aviez pas le pouvoir de fixer des quotas de bruit mais uniquement de confirmer des décisions prises par Biac en la matière. Dans une pareille hypothèse, la ministre Isabelle Durant n'aurait pu obtenir le remplacement de 50% des avions qui opèrent la nuit...

Avez-vous, entre-temps, relu le contrat de gestion de Biac et maintenez-vous que vous ne pouvez plus prendre de décision en la matière?

Vous avez promis à plusieurs reprises de revoir à la baisse les quotas de bruit par mouvement. Comment envisagez-vous de tenir votre promesse?

09.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Je répète ma réponse du 2 février dernier: vu la privatisation attendue de BIAC, on ne doit pas s'attendre à ce que le conseil d'administration de BIAC prenne une nouvelle décision concernant les quotas. Après la privatisation, le ministre de la Mobilité récupérera la compétence régulatrice de BIAC et pourra imposer une nouvelle décision. J'ai l'intention de réaliser ce processus dans les plus brefs délais.

Dans le projet de nouvelle licence, il est précisé que le quota count reste valable jusqu'à ce qu'un

Ik blijf erbij dat het niet goed is een snelheidsbeperking tot 30 km per uur op te leggen op wegen die ertoe uitnodigen 90 of 100 km per uur te rijden. De chauffeurs moeten er via de infrastructuur van worden overtuigd trager te rijden.

08.06 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Dat begrijp ik, maar wij geven de wegbeheerder tot 1 september 2005 de tijd om de infrastructuur aan te passen.

08.07 Jos Ansoms (CD&V): Voor scholen die aan gewestwegen liggen zal het Gewest dan de nodige inspanningen moeten doen.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de quota's inzake geluidshinder op Brussel-Nationaal" (nr. 2252)

09.01 Marie Nagy (ECOLO): Toen ik u op 2 februari jongstleden een vraag stelde over de voortgang van het besluit betreffende de nachtelijke geluidsquota rond Brussel-Nationaal - besluit dat de voorbije herfst had moeten worden aangepast - antwoordde u mij dat u niet bevoegd was om geluidsquota vast te leggen, maar alleen om de hierover door Biac genomen beslissingen te bekrachtigen. Als dat zo is, had minister Isabelle Durant onmogelijk de vervanging van 50 % van de 's nachts vliegende vliegtuigen kunnen bekomen...

Hebt u het beheerscontract van Biac ondertussen al herlezen en houdt u vol dat u hierover geen beslissing meer kunt nemen?

U hebt meermaals beloofd dat u de geluidsquota per beweging zou verlagen. Hoe denkt u uw belofte na te komen?

09.02 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Ik herhaal mijn antwoord van 2 februari jongstleden: gelet op de geplande privatisering van BIAC hoeft men geen beslissing van de raad van bestuur van BIAC te verwachten. Na de privatisering zal de minister van Mobiliteit de regelende bevoegdheid inzake BIAC opnieuw op zich nemen en een nieuwe beslissing kunnen opleggen. Ik ben voornemens dit proces zo snel mogelijk af te ronden.

In het ontwerp van de nieuwe vergunning wordt verduidelijkt dat de quota count geldig blijft tot een

nouvel arrêté ministériel soit pris. Le projet d'arrêté ministériel sera bientôt prêt pour une consultation avec les compagnies aériennes ou les organisations professionnelles représentatives.

(En néerlandais) Le projet d'arrêté ministériel a été transmis au Conseil d'Etat. Celui-ci a formulé plusieurs observations dont il a été tenu compte. Une concertation qui devrait durer deux à trois semaines sera à présent organisée. L'arrêté sur le *quota count* sera alors pris.

J'estime que la question de Mme Nagy est quelque peu alambiquée. Je ne suis pas au service de BIAC, bien au contraire. L'objectif de l'arrêté que j'ai pris n'est pas uniquement d'approuver une décision prise par le conseil d'administration de BIAC. La précédente ministre de la Mobilité avait tout bonnement omis de prolonger son arrêté ministériel si aucun autre n'était pris. Le nouvel arrêté apportera sans aucun doute une solution à ce problème.

09.03 Marie Nagy (ECOLO): En ce qui concerne les quotas de bruit la nuit, je vous trouve terriblement attentiste. L'article 35 du contrat de gestion prévoit que BIAC propose une méthode de calcul du bruit. Ensuite, le ministre l'approuve et détermine le niveau de bruit acceptable. C'est cette décision que je vous demande de prendre. L'arrêté ministériel en question reprend cette procédure.

Par ailleurs, BIAC est lié étroitement au gouvernement, ce qui crée des confusions d'intérêt par moment.

Je rappelle que BIAC est obligée de collecter les informations nécessaires à la détermination des quotas. Vous dites que BIAC discute de sa privatisation, sans plus de précisions. En fait, vous êtes passif lorsqu'il s'agit de protéger l'intérêt général. Vous n'avez rien décidé, et interprétez le contrat de gestion différemment de la loi.

L'administrateur délégué de BIAC doit fournir les éléments nécessaires à l'approbation des informations des compagnies aériennes, qui permettront de décider des quotas de bruit. A défaut, je continue à penser que le gouvernement sert exclusivement les intérêts de BIAC !

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17h.05.

nieuw ministerieel besluit is genomen. Over het ontwerp van ministerieel besluit zal binnenkort overleg worden gepleegd met de luchtvaartmaatschappijen of de representatieve beroepsorganisaties.

(Nederlands) Het ontwerp van ministerieel besluit is naar de Raad van State gestuurd. De Raad van State heeft een paar opmerkingen gemaakt en die zijn verwerkt. Nu volgen twee tot drie weken overleg. Dan zal het besluit over de *quota count* genomen worden.

Ik vind de vraag van mevrouw Nagy een beetje bij de haren getrokken. Ik ben niet in dienst van BIAC, integendeel. Mijn besluit is niet louter de goedkeuring van een beslissing van de raad van bestuur van BIAC. Mijn voorganger had simpelweg nagelaten haar ministerieel besluit te verlengen als er geen ander zou komen. Dat wordt in het nieuwe zeker opgevangen.

09.03 Marie Nagy (ECOLO): Wat de nachtelijke geluidsquota betreft vind ik dat u de kat tergend lang uit de boom kijkt. Volgens artikel 35 van het beheerscontract moet BIAC een methode voorstellen om het geluidsniveau te berekenen. De minister moet vervolgens de methode goedkeuren en het aanvaardbaar geluidsniveau bepalen. Ik vraag u die beslissing te nemen. Deze procedure staat ook in het desbetreffende ministerieel besluit.

Bovendien is BIAC nauw verbonden met de regering, waardoor soms belangenvermenging optreedt.

Ik herinner eraan dat BIAC de nodige informatie moet verzamelen om de quota te berekenen. U zegt zonder meer dat BIAC onderhandelt over zijn privatisering. In feite doet u niets om het algemeen belang te beschermen. U hebt niets beslist en interpreteert het beheerscontract niet in overeenstemming met de wet.

De gedelegeerd bestuurder van BIAC moet de nodige elementen aanreiken om de informatie van de luchtvaartmaatschappijen, aan de hand waarvan de geluidsquota kunnen worden bepaald, goed te keuren. Zoniet blijf ik denken dat de regering uitsluitend de belangen van BIAC dient!

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.05 uur.

