



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

16-06-2004

Après-midi

woensdag

16-06-2004

Namiddag

SOMMAIRE

Question de Mme Karine Lalieux à la ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable sur "un système de désactivation de GSM volés" (n° 3108)

Orateurs: **Karine Lalieux, Freya Van den Bossche**, ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable

Question de Mme Marleen Govaerts au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "les difficultés d'embarquement dans les véhicules des transports publics" (n° 2743)

Orateurs: **Marleen Govaerts, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de Mme Marleen Govaerts au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les mini-automobiles" (n° 2744)

Orateurs: **Marleen Govaerts, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de M. Bruno Van Grootenbrulle au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "la compétence des communes en matière de recouvrement de la redevance de stationnement" (n° 3068)

Orateurs: **Bruno Van Grootenbrulle, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "les problèmes que rencontrent les conducteurs de deux-roues motorisés" (n° 2947)

Orateurs: **Annick Saudoyer, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les amendes de roulage infligées aux ambulanciers dans le cadre de leurs missions prioritaires" (n° 3069)

Orateurs: **Jan Mortelmans, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de M. Servais Verherstraeten au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la déchéance du droit de conduire pendant les week-ends pour les nouveaux conducteurs" (n° 2676+n° 2793)

Orateurs: **Servais Verherstraeten, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Questions jointes de

INHOUD

Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Leefmilieu, Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling over "een systeem voor de desactivering van gestolen gsm's" (nr. 3108)

Sprekers: **Karine Lalieux, Freya Van den Bossche**, minister van Leefmilieu, Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling

Vraag van mevrouw Marleen Govaerts aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "opstapproblemen in het openbaar vervoer" (nr. 2743)

Sprekers: **Marleen Govaerts, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van mevrouw Marleen Govaerts aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de miniauto's" (nr. 2744)

Sprekers: **Marleen Govaerts, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van de heer Bruno Van Grootenbrulle aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de bevoegdheid van de gemeenten inzake het heffen van parkeergeld" (nr. 3068)

Sprekers: **Bruno Van Grootenbrulle, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de moeilijkheden voor bestuurders van gemotoriseerde tweewielers" (nr. 2947)

Sprekers: **Annick Saudoyer, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verkeersboetes opgelegd aan ambulanciers in het kader van hun prioritaire opdrachten" (nr. 3069)

Sprekers: **Jan Mortelmans, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "rijverboden tijdens weekends voor nieuwe bestuurders" (nr. 2676+nr. 2793)

Sprekers: **Servais Verherstraeten, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Samengevoegde vragen van

- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le recours auprès du Conseil d'Etat concernant le plan de dispersion" (n° 2929)	8	- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het beroep bij de Raad van State tegen het spreidingsplan" (nr. 2929)	8
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les aspects du plan de dispersion liés à la sécurité" (n° 3021)	8	- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de veiligheidsaspecten van het spreidingsplan" (nr. 3021)	8
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la demande de la périphérie nord de Bruxelles d'abroger les normes bruxelloises en matière de nuisances sonores" (n° 3038)	8	- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de vraag van de Noordrand om de Brusselse geluidsnormen te schrappen" (nr. 3038)	8
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les estimations de M. Gosuin en ce qui concerne le nombre de personnes victimes de nuisances liées aux vols de nuit" (n° 3129) <i>Orateurs: Simonne Creyf, Bert Anciaux,</i> ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	8	- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de ramingen van de heer Gosuin aangaande het aantal personen dat hinder ondervindt van de nachtvluchten" (nr. 3129) <i>Sprekers: Simonne Creyf, Bert Anciaux,</i> minister van Mobiliteit en Sociale Economie	8
Question de M. Richard Fournaux au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'attribution de numéro d'agrément aux nouvelles écoles de conduite automobile" (n° 2786) <i>Orateurs: Richard Fournaux, Bert Anciaux,</i> ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	14	Vraag van de heer Richard Fournaux aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de toewijzing van een stamnummer aan de nieuwe scholen voor het besturen van motorvoertuigen" (nr. 2786) <i>Sprekers: Richard Fournaux, Bert Anciaux,</i> minister van Mobiliteit en Sociale Economie	14
Question de Mme Frieda Van Themsche au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'agitation suscitée par la législation routière et la majoration des amendes" (n° 2747) <i>Orateurs: Frieda Van Themsche, Bert Anciaux,</i> ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	15	Vraag van mevrouw Frieda Van Themsche aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de heibel rond de verkeerswetgeving en de strengere verkeersboetes" (nr. 2747) <i>Sprekers: Frieda Van Themsche, Bert Anciaux,</i> minister van Mobiliteit en Sociale Economie	15
Interpellation de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'arrêté d'exécution relatif au fonds des amendes routières" (n° 357) <i>Orateurs: Jos Ansoms, Bert Anciaux,</i> ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale, <i>Frieda Van Themsche, Daan Schalck</i>	16	Interpellatie van de heer Jos Ansoms tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het uitvoeringsbesluit over het verkeersboetefonds" (nr. 357) <i>Sprekers: Jos Ansoms, Bert Anciaux,</i> minister van Mobiliteit en Sociale Economie, <i>Frieda Van Themsche, Daan Schalck</i>	16
<i>Motions</i>	21	<i>Moties</i>	21
Question de M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le Plan fédéral global vélo" (n° 3127) <i>Orateurs: Daan Schalck, Bert Anciaux,</i> ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	22	Vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het federaal Totaalplan Fiets" (nr. 3127) <i>Sprekers: Daan Schalck, Bert Anciaux,</i> minister van Mobiliteit en Sociale Economie	22

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

du

MERCREDI 16 JUIN 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 16 JUNI 2004

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14h.08 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 **Question de Mme Karine Lalieux à la ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable sur "un système de désactivation de GSM volés" (n° 3108)**

01.01 **Karine Lalieux** (PS) : La France vient de lancer une vaste campagne de sensibilisation pour promouvoir EIR, un système de désactivation des GSM, qui permet de les rendre inutilisables en cas de vol, ce qui fait perdre tout intérêt au vol. Ce système existe partout en Europe. En Belgique, Proximus et Base recourent à ce système mais pas Mobistar, ce qui permet de réactiver un GSM volé sur ce réseau.

Le gouvernement peut-il sensibiliser la population mais aussi les vendeurs à l'existence de ce système ? Le gouvernement peut-il contraindre Mobistar à y entrer ?

01.02 **Freya Van den Bossche**, ministre (*en français*) : J'ai rédigé un arrêté ministériel relatif à la désactivation des GSM en cas de vol. Je n'attends que l'accord de la ministre Moerman, qui devrait intervenir dans les deux semaines, ce point n'étant pas controversé.

Mon arrêté ministériel prévoit que c'est aux opérateurs qu'incombe la charge de sensibiliser le public. Je plaide pour un système d'enregistrement très simple, le système actuel, qui requiert une

De vergadering wordt geopend om 14.08 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 **Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Leefmilieu, Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling over "een systeem voor de desactivering van gestolen gsm's" (nr. 3108)**

01.01 **Karine Lalieux** (PS): Frankrijk heeft recentelijk een grootschalige sensibiliseringscampagne op touw gezet om het EIR-systeem te promoten. Met dat systeem kunnen GSM-toestellen worden gedesactiveerd en onbruikbaar worden gemaakt in geval van diefstal, zodat het stelen ervan zinloos wordt. Dat systeem bestaat overal in Europa. In België maken Proximus en Base er gebruik van, maar Mobistar niet, zodat een gestolen GSM op dat netwerk kan worden gereactiveerd.

Kan de regering niet alleen de bevolking maar ook de verkopers op het bestaan van dat systeem attent maken? Kan de regering Mobistar verplichten daarvan gebruik te maken?

01.02 Minister **Freya Van den Bossche** (*Frans*): Ik heb een ministerieel besluit opgesteld in verband met de desactivering van GSM's in geval van diefstal. Ik wacht enkel nog op de goedkeuring van minister Moerman. Ik verwacht die binnen een termijn van twee weken, aangezien daarover geen discussie bestaat.

Mijn ministerieel besluit bepaalt dat de operatoren het publiek moeten overtuigen. Ik pleit voor een zeer eenvoudig registratiesysteem. De bestaande procedure, waarbij een attest van diefstal moet

attestation de vol, étant trop lourd. Tous les opérateurs belges de téléphonie mobile appliquent ce système, Mobistar y participant depuis quelques mois.

01.03 Karine Lalieux (PS) : Si les opérateurs jouent le jeu de la campagne de sensibilisation, tant mieux. Sinon, il incombera aux ministres de réagir.

02 Question de Mme Marleen Govaerts au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "les difficultés d'embarquement dans les véhicules des transports publics" (n° 2743)

02.01 Marleen Govaerts (VLAAMS BLOK): De nombreuses personnes ont du mal à embarquer dans les trains ou dans les bus ou à en descendre, en raison des différences de niveau entre les véhicules et les quais. Quelles mesures le ministre envisage-t-il pour remédier à ce problème ?

02.02 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): La hauteur du compartiment des voitures est fonction des dimensions des plates-formes tournantes. Il y a trois hauteurs de quai à la SNCB et la hauteur des marchepieds est toujours le résultat d'un compromis. La SNCB a l'intention de généraliser les quais surélevés, de manière à pouvoir porter tous les marchepieds à cette hauteur. Il s'agit de travaux coûteux et complexes, qui ont toutefois été inscrits au budget des prochaines années. En attendant qu'ils aient été réalisés, le personnel est toujours prêt à aider les personnes qui éprouveraient des difficultés.

02.03 Marleen Govaerts (VLAAMS BLOK): Il est positif que la SNCB soit consciente du problème. Peut-être serait-il meilleur marché d'ajouter simplement un degré au marchepied.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Marleen Govaerts au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "les mini-automobiles" (n° 2744)

03.01 Marleen Govaerts (VLAAMS BLOK): En réponse à une question parlementaire qui lui avait été adressée en 2001, la ministre Durant avait rejeté la nécessité de prendre des mesures complémentaires en vue de réduire les risques que représentent, sur la voie publique, les mini-automobiles, bien qu'elle admettait l'existence de risques accrus à cet égard.

worden voorgelegd, is te omslachtig. Alle Belgische mobiele telefoonoperatoren passen dat systeem toe. Ook Mobistar stapte enkele maanden geleden in de boot.

01.03 Karine Lalieux (PS): Het zou natuurlijk goed zijn indien de operatoren zelf voor de sensibilisatiecampagnes zouden instaan. Zoniet zullen de ministers hun verantwoordelijkheid moeten opnemen.

02 Vraag van mevrouw Marleen Govaerts aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "opstapproblemen in het openbaar vervoer" (nr. 2743)

02.01 Marleen Govaerts (VLAAMS BLOK): Voor veel mensen is op of van de trein of de bus stappen moeilijk vanwege een kloof tussen het rijtuig en het perron. Wat gaat de minister daaraan doen?

02.02 Minister Bert Anciaux (Nederlands): De hoogte van de vloer van rijtuigen heeft te maken met de afmetingen van de draaistellen. De NMBS heeft drie perronhoogtes. De hoogte van de voettrede is daarom altijd een compromis. De bedoeling van de NMBS is om de hoge perrons te veralgemenen, waardoor ook alle voet treden op die hoogte kunnen worden afgesteld. Dat is een dure en complexe reeks werkzaamheden, die echter wel op de begroting van de komende jaren is ingeschreven. Voor klanten die ondertussen moeilijkheden ondervinden, is er het personeel dat altijd klaarstaat om een handje te helpen.

02.03 Marleen Govaerts (VLAAMS BLOK): Het is goed dat de NMBS zich bewust is van het probleem. Misschien is het goedkoper om gewoon een trede aan het trapje toe te voegen?

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Marleen Govaerts aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de miniauto's" (nr. 2744)

03.01 Marleen Govaerts (VLAAMS BLOK): In 2001 heeft minister Durant op een parlementaire vraag geantwoord dat het niet nodig was om bijkomende maatregelen te nemen om de risico's van miniauto's op de weg te verminderen, hoewel ze toegaf dat die een verhoogd risico vormen.

Le ministre dispose-t-il de chiffres relatifs au nombre d'accidents provoqués par ce type de véhicules ? Est-il d'accord avec moi pour dire que les conducteurs devraient être en possession d'un permis de conduire, même s'ils sont nés avant le 15 février 1961 ? Envisage-t-il d'instaurer l'obligation, pour ces véhicules, d'être dotés d'une plaque d'immatriculation ? En cas d'infraction, comment les conducteurs sont-ils identifiés ?

03.02 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): En 2001, 34 accidents impliquant des cyclomoteurs à trois ou à quatre roues ont été enregistrés. Pour la période comprise entre 1991 et 2001, on a dénombré 278 accidents. Ces chiffres ne précisent cependant pas dans combien de cas le conducteur de ce type de véhicules était responsable de l'accident.

La majeure partie des véhicules relèvent de la catégorie des cyclomoteurs de classe B, ce qui signifie que les conducteurs doivent être titulaires d'un permis de conduire A3. Seuls les conducteurs nés avant le 14 février 1961 sont dispensés de cette obligation. Pour les véhicules à moteur de catégorie B, il faut posséder un permis de conduire B, sauf si le véhicule est considéré comme un 'véhicule lent' et si le conducteur est né avant le 1^{er} octobre 1982. Cela signifie que la plupart des conducteurs des véhicules de ce type possèdent un permis de conduire et connaissent le code de la route.

Les conducteurs de mini-voitures ne peuvent être verbalisés que lorsque la police les arrête, ce qui est assez aisé compte tenu de leur lenteur. Il n'est actuellement pas envisagé d'imposer une plaque d'immatriculation pour ces véhicules.

L'incident est clos.

04 Question de M. Bruno Van Grootenbrulle au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "la compétence des communes en matière de recouvrement de la redevance de stationnement" (n° 3068)

04.01 Bruno Van Grootenbrulle (PS) : L'article 6 de la loi du 7 février 2003 prévoit que les stationnements à durée limitée, payants et réservés aux riverains ne sont pas sanctionnés pénalement. Cette compétence appartient désormais aux communes car, depuis le 1^{er} mars 2004, les services de police ne sont plus habilités à contrôler le stationnement à durée limitée. La commune doit désigner du personnel spécialement chargé de

Heeft de minister cijfers van het aantal ongevallen dat met dergelijke auto's wordt veroorzaakt? Is de minister ook van mening dat de chauffeurs een rijbewijs zouden moeten hebben, ook als ze voor 15 februari 1961 geboren zijn? Overweegt de minister een nummerplaat voor dergelijke voertuigen in te voeren? Hoe worden de chauffeurs bij overtredingen geïdentificeerd?

03.02 Minister Bert Anciaux (Nederlands): In 2001 hebben zich 34 ongevallen voorgedaan met drie- of vierwielige bromfietsen. In de periode 1991-2001 ging het om 278 ongevallen. Uit de cijfers is niet af te lezen hoeveel van de bestuurders van zulke voertuigen zelf voor het ongeval verantwoordelijk waren.

Het overgrote deel van de voertuigen behoort tot de categorie van de bromfietsen van klasse B, wat betekent dat de bestuurders een rijbewijs A3 moeten hebben. Alleen de bestuurders die voor 14 februari 1961 geboren zijn, zijn vrijgesteld van deze rijbewijsverplichting. Voor motorvoertuigen categorie B moet een rijbewijs B kunnen worden voorgelegd, behalve als het voertuig als 'traag voertuig' is ingeschreven en als de bestuurder geboren is voor 1 oktober 1982. Dit betekent dat het overgrote deel van de bestuurders van dergelijke wagens over een rijbewijs beschikt en de wegcode kent.

Chauffeurs van miniautootjes kunnen enkel worden geverbaliseerd als de politie ze staande houdt. Erg moeilijk is dat niet omdat ze zo traag zijn. Een nummerplaat voor zulke voertuigen wordt momenteel niet overwogen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Bruno Van Grootenbrulle aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de bevoegdheid van de gemeenten inzake het heffen van parkeergeld" (nr. 3068)

04.01 Bruno Van Grootenbrulle (PS): Artikel 6 van de wet van 7 februari 2003 bepaalt dat inbreuken met betrekking tot het parkeren met beperkte parkeertijd, betalend parkeren en parkeren op plaatsen voorbehouden aan bewoners niet strafrechtelijk worden bestraft. Voortaan gaat het om een bevoegdheid van de gemeenten: sinds 1 maart 2004 zijn de politiediensten immers niet langer gemachtigd toezicht uit te oefenen op het

cette tâche. Il peut s'agir de fonctionnaires communaux ou de contractuels engagés par une société privée.

Le receveur communal, qui a pour mission de percevoir seul les recettes de sa commune, a accès au répertoire de la DIV afin d'identifier les titulaires des numéros de plaques d'immatriculation. Peut-il communiquer les données obtenues auprès de la DIV à une société privée liée par convention à la commune ? Le receveur doit-il effectuer lui-même le recouvrement de la redevance ? Un allègement de la législation ne serait-il pas de nature à soulager le travail du receveur ?

04.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*) : La loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière ne se prononce pas sur les modalités selon lesquelles les communes assurent le contrôle des types de stationnement que vous mentionnez. Mais, lorsque le pouvoir communal gère la voirie publique et des zones de parking, il peut décider souverainement du mode d'organisation de ce service public, soit par délégation de sa gestion à un concessionnaire, soit par l'exécution en régie via les services communaux eux-mêmes ou des régies communales autonomes.

Dans le cas d'une régie communale autonome, on peut accepter que son comptable spécial effectue, sous sa propre responsabilité, les demandes à la DIV. L'article 263 de la nouvelle loi communale le soumet en effet aux mêmes règles que les receveurs communaux. En ce qui concerne les sociétés privées travaillant comme concessionnaires des communes, les données recueillies auprès de la DIV passent par le filtre de l'administration communale, du bourgmestre, du service local de police et du receveur communal.

Le recouvrement des montants dus pour stationnement non-génant et non-dangereux doit être le plus juste et le plus efficace possible.

Pour dissiper tout malentendu, j'ai demandé à mon administration de trouver, en collaboration avec le SPF Intérieur, une solution pour les modalités d'utilisation des données de la DIV.

L'incident est clos.

parkeren met beperkte parkeertijd. De gemeente moet personeel aanwijzen met het oog op de uitvoering van die specifieke opdracht. Het kan om gemeentepersoneel gaan, of om mensen in dienst van een particulier bedrijf.

De gemeentelijke ontvanger, die als enige verantwoordelijk is voor het innen van de ontvangsten van zijn gemeente, heeft toegang tot het repertorium van de DIV en dus tot de namen van de houders van de nummerplaten. Mag hij de gegevens die hij via de DIV verkreeg aan een private firma, die met de gemeente een overeenkomst afsloot, bezorgen? Moet de ontvanger zelf instaan voor de invordering van de retributie? Zou een versoepeling van de wetgeving de taak van de ontvanger niet kunnen verlichten?

04.02 Minister Bert Anciaux (Frans): De wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer bepaalt niet op welke wijze de gemeenten toezicht moeten uitoefenen op de parkeerreglementering waarnaar u verwijst. Indien de gemeentelijke overheid beheerder is van de openbare weg en van de parkeerzones, kan ze autonoom beslissen op welke manier ze die openbare dienst organiseert. Ze kan het beheer uit handen geven aan een concessiehouder of in eigen beheer werken, hetzij met de gemeentediensten, hetzij met autonome gemeentebedrijven.

Voor een autonoom gemeentebedrijf kan men aanvaarden dat de bijzondere rekenplichtige de aanvragen bij de DIV op eigen verantwoordelijkheid doet. Overeenkomstig artikel 263 van de nieuwe gemeentewet gelden voor de bijzondere rekenplichtige immers dezelfde regels als voor de gemeenteontvangers. Wanneer particuliere bedrijven optreden als concessiehouder van de gemeente, moeten de bij de DIV opgevraagde gegevens nog door de filter van het gemeentebestuur, de burgemeester, de lokale politiedienst en de gemeenteontvanger.

De parkeerboetes voor parkeerovertredingen waarbij sprake is van niet hinderlijk en niet gevaarlijk parkeren moeten zo rechtvaardig en zo efficiënt mogelijk geïnd worden.

Om alle misverstanden uit de wereld te helpen heb ik mijn administratie gevraagd in samenwerking met de FOD Binnenlandse Zaken een oplossing te zoeken met betrekking tot de regels voor het gebruik van de gegevens van de DIV.

Het incident is gesloten.

05 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "les problèmes que rencontrent les conducteurs de deux-roues motorisés" (n° 2947)

05.01 Annick Saudoyer (PS) : Les représentants du secteur des deux roues motorisés dénoncent l'indifférence des politiques face aux problèmes rencontrés dans le trafic à cause notamment des aménagements de voirie. Avez-vous des objectifs face à la problématique des engins à deux roues motorisés ? Comment éviter que l'utilisation croissante de ces véhicules n'aille de pair avec une augmentation du nombre de victimes ?

05.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Ces problèmes me sont connus. J'ai convoqué une table ronde à ce sujet le 27 janvier 2004. Certaines mesures ont déjà été prises comme l'arrêté royal du 26 avril 2004, modifiant l'article 9.3 du code de la route, impliquant que les motards ne sont plus obligés de se tenir près du bord droit de la chaussée. Un groupe de travail réunissant les principaux acteurs concentre ses efforts sur la suppression des abords dangereux. Un autre groupe travaille à la formation des motards. Une nouvelle brochure de sensibilisation est préparée par l'IBSR et sera distribuée à 1,7 million d'exemplaires.

Cette question avait déjà été abordée par mon prédécesseur par la définition d'un cadre réglementaire pour les motards roulant en groupe. Les initiatives sont donc nombreuses et élaborées en concertation avec le milieu concerné.

L'incident est clos.

06 Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité et de l'Économie sociale sur "les amendes de roulage infligées aux ambulanciers dans le cadre de leurs missions prioritaires" (n° 3069)

06.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Nous constatons une augmentation du nombre des contraventions dressées pour infraction au code de la route contre des ambulanciers effectuant une mission prioritaire. Si certains parquets classent ces contraventions sans suite, d'autres infligent des amendes. Le mois dernier, au sein de cette même commission, alors que MM. Van den Eynde et Bacquelaine vous posaient des questions analogues à propos des médecins généralistes contraints de stationner, vous aviez mis en avant

05 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de moeilijkheden voor bestuurders van gemotoriseerde tweewielers" (nr. 2947)

05.01 Annick Saudoyer (PS): De vertegenwoordigers van de sector van de gemotoriseerde tweewielers klagen over het gebrek aan belangstelling van politici voor de moeilijkheden die deze weggebruikers, meer bepaald ten gevolge van de weginrichting, in het verkeer ondervinden. Kan u zeggen hoe u deze problematiek wil aanpakken? Hoe kan men voorkomen dat het stijgend gebruik van gemotoriseerde tweewielers gepaard gaat met een toename van het aantal slachtoffers?

05.02 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Ik ben me van die problematiek bewust en heb daarover op 27 januari 2004 een rondetafel bijeengeroepen. Er werden reeds maatregelen genomen, zoals het KB van 26 april 2004 tot wijziging van artikel 9.3 van de wegcode, krachtens dewelke motorrijders niet meer verplicht zijn uiterst rechts van de weg te rijden. Een werkgroep met de belangrijkste betrokken partijen werkt aan het afschaffen van de gevaarlijke punten. Een andere werkgroep buigt zich over de opleiding van motorrijders. Het BIVV bereidt een nieuwe bewustmakingsbrochure voor waarvan 1 700 000 exemplaren zullen worden verspreid.

Mijn voorganger hield zich reeds met deze kwestie bezig en stelde een regelgevend kader vast voor motorrijders die zich in groep verplaatsen.

Er worden dus talrijke initiatieven genomen, in overleg met de betrokkenen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verkeersboetes opgelegd aan ambulanciers in het kader van hun prioritaire opdrachten" (nr. 3069)

06.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): We stellen steeds vaker vast dat ambulanciers bij het vervullen van hun prioritaire opdrachten worden bekeurd op basis van het verkeersreglement. Bepaalde parketten seponeren de zaak, andere leggen boetes op. De heren Van den Eynde en Bacquelaine hebben vorige maand vergelijkbare vragen gesteld over huisartsen die moeten parkeren. De minister schoof vorige maand in de commissie drie mogelijke oplossingen naar voren: een verschoningsgrond binnen de wegcode,

trois possibilités de solution : insérer une cause d'excuse dans le Code de la route, adresser des directives aux parquets et réserver un nombre déterminé de places de stationnement aux services de secours. Quel est l'état d'avancement de ce dossier ?

06.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*) : Il ressort de contacts pris avec la zone de police d'Aarschot et l'Union belge des services d'ambulances particuliers qu'aucune augmentation du nombre de poursuites et de condamnations n'a été enregistrée. L'augmentation du nombre de procès-verbaux dressés contre les ambulanciers s'explique sans doute par les cas de franchissement d'un feu rouge et d'excès de vitesse constatés par des radars automatiques. Ces deux cas ne constituent pas une infraction, à la condition que le véhicule prioritaire ait respecté les règles. Ainsi, un feu rouge peut être franchi si le signal sonore est branché, si un bref temps d'arrêt a été respecté et s'il n'y a aucun danger pour les autres usagers de la route. Les limitations de vitesse ne sont pas d'application lorsqu'une mission urgente justifie un excès de vitesse.

Il est normal que les parquets enquêtent sur les faits constatés et vérifient si les règles en vigueur ont bien été respectées. On ne peut exclure les abus. Ces contrôles ne portent pas préjudice à l'aide médicale urgente. En ce qui concerne les véhicules non prioritaires, les possibilités d'adaptation des règles en vigueur sont actuellement examinées.

06.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Je comprends que les parquets vérifient si le respect des conditions permettant de ne pas respecter les feux de signalisation et de déroger aux limitations de vitesse sont respectées. Qu'en est-il des véhicules non prioritaires ?

06.04 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): On cherche à mieux définir les causes de justification générales en ce qui les concerne.

06.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): L'examen des causes de justification relève des parquets. Il me semble utile de fixer une ligne de conduite en la matière, en vue d'une application conforme dans tout le pays.

06.06 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): D'accord avec vous.

L'incident est clos.

richtlijnen voor parketten en de mogelijkheid om een aantal parkeerplaatsen voor te behouden aan hulpverleners. Hoe ver staat het hiermee?

06.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Uit contacten met de politiezone Aarschot en met de Unie der Belgische Ambulancediensten is gebleken dat er geen toename is van het aantal vervolgingen en veroordelingen. Het groeiend aantal bekeuringen van ambulanciers valt wellicht te verklaren door gevallen waarin het negeren van het rode licht en overdreven snelheid door flitspalen worden geconstateerd. In geen van beide gevallen gaat het hierbij om een verkeersovertreding, op voorwaarde dat het prioritaire voertuig de regels naleeft. Zo mag het rood licht, met het geluidssignaal aan, worden voorbijgereden na een korte stop en als er geen gevaar is voor de andere weggebruikers. De snelheidsbeperkingen zijn niet van toepassing wanneer een dringende opdracht dit rechtvaardigt.

Het is normaal dat de parketten de vastgestelde feiten onderzoeken en nagaan of de regels werden nageleefd. Misbruik valt nooit uit te sluiten. Deze controle schaadt de dringende hulpverlening niet. Voor niet-prioritaire voertuigen wordt momenteel onderzocht hoe de regels kunnen worden toegepast.

06.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ik aanvaard dat de parketten nagaan of de voorwaarden om het rood licht en de snelheidsbeperkingen te negeren, nageleefd werden. Hoe gaat dat voor de niet-prioritaire voertuigen?

06.04 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Er wordt gezocht naar mogelijkheden om voor hen de algemene rechtvaardigingsgronden beter te verduidelijken.

06.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Het zijn de parketten die de rechtvaardigingsgronden moeten nagaan. Het lijkt me nuttig dat er terzake een richtlijn wordt uitgevaardigd om een conforme toepassing in heel België te krijgen.

06.06 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Akkoord.

Het incident is gesloten.

07 Question de M. Servais Verherstraeten au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la déchéance du droit de conduire pendant les week-ends pour les nouveaux conducteurs" (n° 2676+n° 2793)

07.01 Servais Verherstraeten (CD&V): L'article 38 § 2bis de la loi relative à la police de la circulation routière permet au juge d'imposer une interdiction de conduire aux conducteurs qui sont en possession de leur permis de conduire depuis moins de cinq ans. Cette interdiction de conduire s'applique les week-ends, du vendredi soir à 20h au dimanche soir à 20h.

Le juge de police peut-il imposer cette interdiction de conduire pour plusieurs week-ends ou s'agit-il d'une interdiction unique, applicable durant un week-end déterminé ? La loi n'est pas claire sur ce point. Des arrêtés d'exécution sont-ils prévus ?

La loi dispose que le permis de conduire est à remettre au greffe. L'interdiction spécifique de conduire pendant les week-ends suppose-t-elle que le conducteur remette son permis de conduire le vendredi soir à 20h et en reprenne possession le dimanche soir à 20h ? Dans l'affirmative, les heures d'ouverture des greffes le permettent-elles ?

07.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): L'article 38 § 2bis vise uniquement à prévoir un mode d'exécution spécifique de la déchéance du droit de conduire. Il doit s'agir d'un conducteur qui détient son permis depuis maximum cinq ans et l'interdiction de conduire est limitée aux week-ends. La durée exacte de l'interdiction de conduire est fixée par le juge. En fonction de la durée de la déchéance du droit de conduire fixée par le juge, l'interdiction de conduire s'appliquera à un, quatre ou huit week-ends et ainsi de suite.

Conformément à l'article 46 de la loi relative à la police de la circulation routière, le Roi fixe les formalités relatives à l'exécution de l'interdiction de conduire. Ces formalités figurent aux articles 65 et suivants de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

L'article 38 § 2bis relatif à la déchéance du droit de conduire pendant les week-ends constitue une exception à cette règle et dispose qu'il appartient au juge de déterminer les modalités d'exécution. Il n'y a donc pas lieu de prendre des arrêtés d'exécution. Le juge doit déterminer les modalités pratiques de la remise et de la restitution du permis de conduire. Les questions relatives aux modalités d'exécution de décisions judiciaires doivent être

07 Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "rijverboden tijdens weekends voor nieuwe bestuurders" (nr. 2676+nr. 2793)

07.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Artikel 38 § 2bis van de wegverkeerswet staat de rechter toe een rijverbod op te leggen aan bestuurders die nog geen vijf jaar een rijbewijs hebben. Dit rijverbod geldt dan tijdens de weekends, van vrijdagavond 20 uur tot zondagavond 20 uur.

Mag de politierechter dit rijverbod opleggen voor meerdere weekends in één keer of gaat het om een eenmalig rijverbod tijdens een bepaald weekend? De wet is niet duidelijk op dit punt. Worden er uitvoeringsbesluiten gepland?

De wet bepaalt dat het rijbewijs bij de griffie wordt ingeleverd. Veronderstelt het bijzonder rijverbod tijdens de weekends dat de bestuurder het rijbewijs vrijdagavond om 20 afgeeft en zondagavond om 20 uur weer komt oppikken? Zo ja, zijn de openingstijden van de griffies hierop afgestemd?

07.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Artikel 38§ 2bis heeft enkel de bedoeling een specifieke manier om het verval van het recht op sturen uit te voeren. Het gaat om een chauffeur die maximum vijf jaar over een rijbewijs beschikt en het rijverbod wordt beperkt tot de weekends. De exacte duur van het rijverbod wordt door de rechter vastgelegd. Naargelang van de periode van verval van het recht op sturen waartoe de rechter beslist, zal het rijverbod gelden voor een of vier of acht weekends en zo verder.

Overeenkomstig artikel 46 van de wegverkeerswet bepaalt de Koning de formaliteiten met betrekking tot de uitvoering van het rijverbod. Deze formaliteiten zijn opgenomen in de artikelen 65 en volgende van het KB van 23 maart 1998 inzake het rijbewijs.

Artikel 38 § 2bis inzake het rijverbod tijdens weekends vormt hierop een uitzondering en bepaalt dat het de rechter is die de uitvoeringsmodaliteiten vastlegt. Er zijn dus geen uitvoeringsbesluiten nodig. De rechter moet de praktische modaliteiten vastleggen voor het inleveren en ophalen van het rijbewijs. Vragen over uitvoeringsmodaliteiten van rechterlijke beslissingen moeten worden gesteld aan de minister van Justitie.

adressées à la ministre de la Justice.

07.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Invoquant la séparation des pouvoirs, Mme Onkelinx ne répondra pas à ma question.

07.04 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Il s'agit, en l'espèce, de modalités d'exécution.

07.05 Servais Verherstraeten (CD&V): Elles font cependant partie d'un jugement. Il faut une concertation pour créer un cadre permettant d'appliquer efficacement la législation. Le SPF Mobilité est concerné. Je prévois qu'en l'absence d'une réglementation uniforme, la déchéance du droit de conduire ne sera plus, dans de nombreux cas, de deux mais de trois jours.

07.06 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Le juge prononce bien évidemment les jugements exécutoires en tenant compte des possibilités du greffe de son tribunal. C'est logique. Il n'appartient pas au SPF Mobilité d'agir.

07.07 Servais Verherstraeten (CD&V): Dans la pratique, la loi sera source de problèmes et de frustrations. Le gouvernement doit combler ce vide dans la législation et ne pas imputer la responsabilité à la magistrature.

07.08 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Ce que vous dites n'est pas exact. Chaque ministre exerce les compétences qui lui sont propres. La loi est très claire sur ce point. Or, les articles concernés ne sont pas de ma compétence.

07.09 Servais Verherstraeten (CD&V): Les ministres se renverront donc la balle.

07.10 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Dans ce cas, je prendrai mes responsabilités, même si je ne suis pas compétent en la matière.

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le recours auprès du Conseil d'Etat concernant le plan de dispersion" (n° 2929)
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les aspects du plan de dispersion liés à la sécurité" (n° 3021)
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la demande de la

07.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Minister Onkelinx zal op mijn vraag niet antwoorden, verwijzend naar de scheiding der machten.

07.04 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Het gaat hier om uitvoeringsmodaliteiten.

07.05 Servais Verherstraeten (CD&V): Zij maken wel deel uit van een vonnis. Er is nood aan overleg om een kader te creëren waarin de wetgeving efficiënt kan worden toegepast. De FOD Mobiliteit is betrokken partij. Ik voorspel dat in heel wat gevallen, door het ontbreken van een uniforme regeling, het rijverbod in de praktijk geen twee maar drie dagen zal bedragen.

07.06 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): De rechter bepaalt de uitvoeringsbesluiten rekening houdend met de mogelijkheden van de griffie van zijn rechtbank. Dat is toch logisch. Het is niet de FOD Mobiliteit die moet optreden.

07.07 Servais Verherstraeten (CD&V): De wet zal in de praktijk voor problemen en frustraties zorgen. De regering moet dit vacuüm in de regelgeving opvullen en niet de verantwoordelijkheid doorschuiven naar de magistratuur.

07.08 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Dat is niet zo. Elke minister oefent zijn eigen bevoegdheden uit. De wet is op dit vlak duidelijk. Deze artikels vallen niet onder mijn bevoegdheid.

07.09 Servais Verherstraeten (CD&V): De ministers zullen het probleem dus naar elkaar doorverwijzen.

07.10 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Als dat gebeurt, zal ik mijn verantwoordelijkheid opnemen, zelfs indien ik niet bevoegd ben.

Het incident is gesloten.

08 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het beroep bij de Raad van State tegen het spreidingsplan" (nr. 2929)
- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de veiligheidsaspecten van het spreidingsplan" (nr. 3021)
- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van

périphérie nord de Bruxelles d'abroger les normes bruxelloises en matière de nuisances sonores" (n° 3038)

- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les estimations de M. Gosuin en ce qui concerne le nombre de personnes victimes de nuisances liées aux vols de nuit" (n° 3129)

08.01 Simonne Creyf (CD&V): Sur la base des mesures effectuées par l'Institut pour la Gestion de l'Environnement, le ministre bruxellois, M. Gosuin, a introduit devant le Conseil d'Etat une demande en annulation du plan de répartition. Le ministre Anciaux a déclaré qu'il avait harmonisé les normes sonores, mais qu'il fallait attendre des précisions techniques. Le ministre Gosuin a-t-il été consulté ? Dans quel délai le ministre pense-t-il que le Conseil d'Etat se prononcera ? Pourquoi avoir saisi le Conseil d'Etat alors que les négociations sont encore en cours ?

Dans quelle mesure le réseau de sonomètres que le ministre Michel souhaite faire installer influera-t-il sur le cadastre du bruit à créer ? Où en est ce cadastre ? Que comporte la spécification technique du cadastre du bruit ?

Le 14 mai, le ministre a indiqué qu'une collaboration entre euréions était envisagée. Des discussions ont-elles déjà lieu à ce sujet ? Quelles peuvent en être les implications concernant les nuisances sonores ?

Quatre administrations communales de la périphérie Nord ont intenté devant le Conseil d'Etat une action en vue d'obtenir la suspension des normes de bruit bruxelloises qui, à leur estime, épargneraient Bruxelles et empêcheraient la dispersion des vols. En mars dernier, le ministre Gosuin avait en effet décidé d'appliquer à nouveau les normes plus strictes.

L'application de ces normes empêche-t-elle actuellement la mise en œuvre de la dispersion des vols, telle qu'elle avait été prévue ? Pourquoi la discussion relative à l'harmonisation des normes de bruit tarde-t-elle à aboutir ? Quand une solution sera-t-elle mise en œuvre ? Le ministre prendra-t-il une initiative en vue de contrer la décision du ministre Gosuin ? Soutient-il l'opposition emmenée par les bourgmestres ?

S'il faut en croire le ministre Gosuin, les vols de nuit perturberaient le sommeil de quelque 50.000 Bruxellois, soit près de huit fois plus que les chiffres avancés par le ministre Anciaux. Comment cette différence s'explique-t-elle ? Quelle est la position

Mobiliteit en Sociale economie over "de vraag van de Noordrand om de Brusselse geluidsnormen te schrappen" (nr. 3038)

- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de ramingen van de heer Gosuin aangaande het aantal personen dat hinder ondervindt van de nachtvluchten" (nr. 3129)

08.01 Simonne Creyf (CD&V): Steunend op metingen van het Instituut voor Leefmilieu diende Brussels minister Gosuin een aanvraag in bij de Raad van State om het spreidingsplan nietig te laten verklaren. Minister Anciaux zei dat hij werk had gemaakt van de harmonisering van de geluidsnormen, maar dat men moest wachten op technische verduidelijkingen. Was minister Gosuin daarbij betrokken? Wanneer verwacht de minister een uitspraak van de Raad van State? Waarom stapt men naar de Raad van State terwijl de onderhandelingen nog lopen?

Welke invloed heeft het netwerk van geluidsmeters dat minister Michel wil laten installeren op het op te richten geluidskadaster? Hoe ver staat men met dit kadaster? Wat houdt de technische specificatie van het geluidskadaster in?

Op 14 mei verklaarde de minister dat er gedacht wordt aan samenwerking tussen euregio's. Worden hierover reeds besprekingen gevoerd? Wat kan dat betekenen voor de geluidsoverlast?

Vier gemeentebesturen uit de Noordrand trokken naar de Raad van State om de schorsing te vragen van de Brusselse geluidsnormen, die volgens hen Brussel zouden ontzien en een spreading onmogelijk maken. Minister Gosuin besloot in maart de strengere normen weer te hanteren.

Kan men op dit ogenblik omwille van deze normen de spreading niet uitvoeren zoals werd gepland? Waarom blijft de discussie rond de harmonisering van de geluidsnormen aanslepen? Wanneer komt er een oplossing? Onderneemt de minister actie tegen de beslissing van minister Gosuin? Steunt hij het verzet van de burgemeesters?

Vraag 3129: Volgens minister Gosuin wordt de nachtrust van ongeveer 50.000 Brusselaars gestoord door de nachtvluchten. Dat is bijna achtmaal meer dan wat de berekeningen van minister Anciaux aangeven. Hoe wordt dit verschil

du ministre à propos du coût – 1,1 milliard d'euros – de l'isolation d'habitations à Bruxelles ? Que pense-t-il de la méthodologie du bureau d'étude A-Tech ? Quel programme d'isolation envisage-t-il de mettre en œuvre et quel en sera le coût ?

Les révisions successives du plan de dispersion des vols mettent la sécurité en péril. Toute modification suppose la consultation des experts mais encore faut-il qu'ils disposent du temps suffisant. Le quotidien *De Standaard* rapporte qu'une enquête a été menée à propos du plan de dispersion parmi les contrôleurs aériens : 81 pour cent estiment que les changements successifs influent négativement sur la sécurité et 65,5 pour cent que ces changements incessants sont sources de malentendus entre pilotes et aiguilleurs du ciel. Plus de 70 pour cent des contrôleurs aériens sont d'avis que la dispersion accroît le stress et 50 pour cent sont en proie au doute dans le cadre de leur travail. Près de 80 pour cent sont mécontents du processus de décision politique. Les fréquents changements de pistes de décollage privent les aiguilleurs du ciel de leur routine. Pendant les week-ends, c'est véritablement le 'chaos'.

La routine est un élément important pour les contrôleurs aériens et les pilotes. Comment les nouvelles routes sont-elles communiquées aux pilotes ? Qui est responsable d'un changement de route en phase ultime ?

La réglementation européenne en matière d'aviation devait être transposée dans des arrêtés royaux subordonnant tout changement majeur à la réalisation d'une étude de sécurité. Qui procède à ces études et qu'en était-il dans le le passé ? A-t-on laissé assez de temps aux experts ?

En septembre 2003, le ministre a reçu, à la demande de la Direction générale du transport aérien, un courrier comportant des recommandations de Belgocontrol parce que le plan de dispersion aurait comporté des lacunes. Le ministre peut-il nous communiquer ce courrier ?

Peut-on dépolitiser le dossier en fixant des quotas sonores dans le contrat de gestion ? L'autorégulation est-elle réalisable ou l'ingérence politique est-elle une nécessité ?

08.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Lors de la réunion du groupe de travail du 21 avril 2004, une décision a été prise concernant l'harmonisation des modèles arithmétiques qui constitue un préalable à la discussion des normes acoustiques techniques. Le ministre Gosuin a été consulté. Un groupe de travail ad hoc, chargé de la

verklaard? Wat vindt de minister van de kostprijs van 1,1 miljard euro voor de isolatie van woningen in Brussel? Wat is de mening van de minister over de methodiek van het studiebureau A-Tech? Welk isolatieprogramma overweegt de minister en wat zal dat kosten?

De opeenvolgende bijstellingen van het spreidingsplan brengen de veiligheid in gevaar. Elke wijziging dient te gebeuren na overleg met experts, maar zij moeten over voldoende tijd beschikken. Volgens *De Standaard* werd een enquête gehouden onder de verkeersleiders in verband met het spreidingsplan: 81 procent onder hen vindt dat de snelle veranderingen een negatieve invloed hebben op de veiligheid en 65,5 procent vindt dat deze voortdurende wijzigingen misverstanden creëren tussen verkeersleiders en piloten. Meer dan 70 procent zegt dat de spreiding voor meer stress zorgt en 50 procent van de verkeersleiders voelt zich onzeker in zijn werk. Zowat 80 procent is ontevreden over de politieke besluitvorming. De veelvuldige omschakeling van het startbaangebruik zorgt ervoor dat de verkeersleiders hun routine verliezen. In het weekend is er ronduit sprake van chaos.

Routine is belangrijk voor luchtverkeersleiders en piloten. Hoe worden de nieuwe routes aan de piloten bekendgemaakt? Wie is verantwoordelijk voor een wijziging van de routes in een laatste fase?

De Europese regelgeving over de luchtvaart zou worden omgezet in koninklijke besluiten, waarbij verplicht zou worden bij elke grondige wijziging een veiligheidsstudie uit te voeren. Wie voert deze studies uit en hoe gebeurde dit vroeger? Hebben de experts genoeg tijd gekregen?

Op vraag van het Directoraat-Generaal van de Luchtvaart ontving de minister in september 2003 een brief met aanbevelingen van Belgocontrol omdat het spreidingsplan onvolledigheden zou hebben vertoond. Kan de minister ons deze brief bezorgen?

Kan het probleem gedepolitiseerd worden door geluidsquota's vast te leggen in het beheerscontract? Is zelfregulering mogelijk of is politieke inmenging een noodzaak?

08.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Op de werkgroep van 21 april 2004 werd beslist over de harmonisering van de rekenkundige modellen. Deze harmonisering gaat vooraf aan de discussie over technische geluidsnormen. Minister Gosuin werd daarbij betrokken. Er werd een ad-hocwerkgroep opgericht die zich bezighoudt met de

transposition des directives européennes, a été créé. Toutes les personnes présentes se sont prononcées pour une extension du cadastre du bruit. Le nombre de personnes exposées aux nuisances sonores doit être calculé précisément.

A cette fin a été créé un groupe de travail où siègent l'IBGE-BIM, Aminoal et la BIAC. Mais les discussions techniques prendront beaucoup de temps. Enfin, il a été décidé de reporter la discussion sur les normes sonores jusqu'à ce que les améliorations apportées au cadastre du bruit puissent être mises en oeuvre. J'ai demandé personnellement à la commission consultative d'optimiser le réseau en plaçant des sonomètres supplémentaires. Certains ont déjà été mis en place à Kraainem et à Wezembeek-Oppem et d'autres vont l'être à Kortenberg et à Meerbeek.

Le Conseil d'Etat ne se prononcera pas avant longtemps sur la plainte déposée par le ministre Gosuin. Au demeurant, je considère qu'en déposant cette plainte, le ministre Gosuin a d'une certaine manière quitté la table des négociations. Il est inadmissible qu'une autorité publique entrave le fonctionnement d'une autre en imposant des normes ou une législation plus sévères. Mon objectif consiste à harmoniser dans les meilleurs délais les différentes normes acoustiques actuellement en vigueur, de façon à réaliser un équilibre durable entre l'exploitation de l'aéroport et les desiderata des riverains.

En outre, Mme Creyf m'a posé des questions concernant les aspects du plan de dispersion liés à la sécurité. Tout nouvel itinéraire est communiqué aux pilotes par l'intermédiaire de l'« Aeronautical Information Publication », des « Notes to Airmen » et de la « Aeronautical Information Regulation and Control ». A cet égard, les délais habituellement observés en matière d'étude et de publication sont respectés, ces délais devant être identiques partout dans le monde. L'exécution des vols s'effectue généralement dans des conditions réelles. La modulation des itinéraires existants relève de la responsabilité partagée des services de régulation du trafic aérien, du « provider », de la direction générale de la Navigation aérienne, du « régulateur » et de Belgocontrol. Je voudrais aussi confirmer expressément qu'actuellement, la sécurité prime toujours. Toutes les décisions que je prends sont basées sur des analyses et des études. Les études de sécurité sont menées par la Direction générale de la Navigation aérienne, l'exploitant de l'aéroport ou Belgocontrol, en gestion propre ou avec l'aide d'experts externes. Par le passé, il n'était pas rare que les itinéraires soient

omzetting van de Europese richtlijnen. Alle aanwezigen waren het erover eens dat het geluidskadaster moet worden uitgebreid. Er moet een nauwkeurige berekening komen van het aantal personen dat is blootgesteld aan geluidshinder.

Hiervoor werd een werkgroep opgericht waarin BIM-IBGE, Aminoal en BIAC zitting hebben. De technische besprekingen zullen echter veel tijd vergen. Ten slotte werd beslist om de discussie betreffende de geluidsnormen uit te stellen tot de verbeteringen aan het geluidskadaster geïmplementeerd kunnen worden. Ik heb er persoonlijk bij de adviescommissie op aangedrongen om via de plaatsing van extra geluidsmeters het netwerk te optimaliseren. Er staan nu al extra meters in Kraainem en Wezembeek-Oppem en er komen er nog meer in Kortenberg en Meerbeek.

Een uitspraak van de Raad van State betreffende de klacht van de heer Gosuin verwacht ik pas binnen geruime tijd. Overigens beschouw ik de indiening van die klacht als een wegvloeden van de onderhandelingstafel. De ene overheid kan de werking van een andere niet verhinderen door een strengere normering of wetgeving. Ik wil zo snel mogelijk komen tot geharmoniseerde geluidsnormen om een duurzaam evenwicht te verkrijgen tussen de exploitatie van de luchthaven en de wensen van de omwonenden.

Verder stelde mevrouw Creyf vragen betreffende de veiligheidsaspecten van het spreidingsplan. Nieuwe routes worden aan de piloten doorgegeven via de *Aeronautical Information Publication*, de *Notes to Airmen* en de *Aeronautical Information Regulation and Control*. Hierbij gelden de gangbare studie- en publicatietermijnen omdat deze identiek moeten zijn over de hele wereld. De vluchttuitvoering gebeurt meestal in reële omstandigheden. Het bijstellen van bestaande routes is een gedeelde verantwoordelijkheid van de luchtverkeersleiding, de zogenaamde provider, het directoraat-generaal Luchtvaart, de zogenaamde regulator, en Belgocontrol. Ik wil ook uitdrukkelijk bevestigen dat de veiligheid nu altijd primeert. Elke beslissing die ik neem is gebaseerd op onderzoek en studies. De veiligheidsstudies worden uitgevoerd door het DGLV, de luchthavenexploitant of Belgocontrol, in eigen beheer of met de hulp van externe experts. Ooit werden routes aangepast via de telefoon, nu volgt er na wekenlange studie een uitgebreide, schriftelijke en juridisch onderbouwde opdracht. Ik neem hierin ook geen initiatief, maar wacht op een vraag van de bevoegde diensten.

modifiés par téléphone. Aujourd'hui, ils le sont après un examen qui prend plusieurs semaines et la décision finale est étayée par une argumentation circonstanciée et juridiquement fondée. Je ne prends aucune initiative en la matière mais j'attends que les services compétents m'adressent une requête en ce sens. Par conséquent, pour ce qui regarde les aspects liés à la sécurité, tout rectificatif apporté au plan de dispersion est systématiquement testé par des experts qui se sont vu accorder à cet effet suffisamment de temps.

Madame Creyf se réfère également à un courrier comportant des recommandations relatives au plan de dispersion que Belgocontrol aurait envoyée en septembre 2003 mais, au cours de cette période, il n'était pas encore question de plan de dispersion et ce courrier concerne l'interaction entre la Direction générale de la Navigation aérienne et Belgocontrol.

08.03 Simonne Creyf (CD&V): Le ministre a donc bel et bien reçu cette lettre ?

08.04 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Ce courrier ne concernait en rien le plan de dispersion.

Les quotas acoustiques ont été établis par un arrêté ministériel du 3 mai 2004. Dès lors, la question d'une intégration éventuelle de ces quotas dans le contrat de gestion ne se pose pas. Par ailleurs, aux Pays-Bas, la possibilité de dépolitiser le débat est appliquée beaucoup plus correctement. Toutefois, le problème est ainsi reporté à la fin de l'année.

J'entends à présent parvenir à la conclusion d'un bon accord de coopération entre la Région de Bruxelles-Capitale, la Région flamande et les autorités fédérales.

Je souhaiterais encore ajouter que j'ai naturellement été surpris par le contenu de l'enquête, qualifiée toutefois d'ensemble de balivernes par l'administrateur délégué, M. Tintin. Par ailleurs, les contrôleurs aériens ont également pris leurs distances par rapport à ces "commérages inacceptables".

Ce dossier complexe n'est jamais resté au point mort, il n'a cessé d'évoluer. J'espère que personne ne se laissera distraire par des analyses simplificatrices et des jeux de mots.

Les normes sonores de la Région de Bruxelles-capitale seront probablement dépassées en raison de la dispersion qui est actuellement appliquée. Ces normes ne sont pas réalistes. Le gouvernement fédéral n'acceptera pas les normes bruxelloises tant qu'il n'y aura pas d'harmonisation

Bijsturingen van het spreidingsplan worden inzake de veiligheidsaspecten dus steeds getest door experts die voldoende tijd hebben gekregen.

Mevrouw Creyf verwijst ook naar een brief met aanbevelingen inzake het spreidingsplan die Belgocontrol in september 2003 zou hebben gestuurd, maar in die periode was er nog geen sprake van het spreidingsplan en de brief betreft de permanente interactie tussen DGLV en Belgocontrol.

08.03 Simonne Creyf (CD&V): Maar de minister heeft die brief dus ontvangen?

08.04 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Die brief had niets te maken met het spreidingsplan.

De geluidsquota zijn vastgelegd in een ministerieel besluit van 3 mei 2004, dus rijst de vraag naar een eventuele opname in het beheerscontract niet. De mogelijkheid om te depolitiseren wordt trouwens in Nederland veel zuiverder toegepast, maar zij verschuiven het probleem enkel naar het jaareinde.

Ik wil nu komen tot een goed samenwerkingsakkoord tussen het Brussels Gewest, het Vlaams Gewest en de federale overheid.

Ik wil hier nog aan toevoegen dat ik uiteraard ook ben geschrokken toen ik over de enquête las, maar de afgevaardigd beheerder, de heer Tintin, noemde deze enquête larie en ook de verkeersleiders distantiëren zich van deze " onaanvaardbare roddels".

In dit complexe dossier is er nooit een stilstand geweest, het was continu in evolutie. Ik hoop dan ook dat niemand zich laat afleiden door simplificerende analyses en woordenspel.

De geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zullen ten gevolge van de spreiding die nu wordt doorgevoerd allicht worden overschreden. Ze zijn niet realistisch. De federale regering aanvaardt de Brusselse normen niet zolang de geluidsnormen niet geharmoniseerd zijn. De

en la matière. Les compagnies aériennes suivent les routes imposées par le service de contrôle aérien.

Etant donné que la Région de Bruxelles-capitale cite en justice l'Etat fédéral pour dépassement des normes sonores, je dois soutenir les bourgmestres dans l'intérêt de la défense de l'Etat fédéral. J'espère que la Région cessera de recourir à des moyens juridiques.

L'estimation du nombre de personnes subissant des nuisances dépend du critère utilisé et du seuil qui est fixé pour parler de nuisances. En tout état de cause, toute enquête par sondage devra porter sur une période suffisamment longue afin d'être représentative sur le plan des conditions de circulation aérienne et des conditions météorologiques.

Je ne suis pas en possession de l'étude réalisée à la demande de la Région de Bruxelles-Capitale. L'étude A-tech serait basée sur le programme d'isolation des aéroports parisiens qui concentrent leurs vols dans des corridors précis.

Je ne communiquerai aucun chiffre tant que je ne dispose pas de l'évaluation du plan de répartition sur une période suffisamment longue. A ce jour, l'on ne peut encore calculer précisément le nombre de maisons qui devront faire l'objet d'une isolation importante. Il va de soi qu'une éventuelle extension du nombre de vols de nuit ne peut être envisagée avant qu'un accord ne soit intervenu en ce qui concerne l'isolation.

08.05 **Simonne Creyf** (CD&V): Quel calendrier le ministre prévoit-il pour le groupe de travail chargé de l'harmonisation des normes acoustiques? L'établissement du cadastre du bruit ne pourra commencer qu'à l'issue des travaux de cette commission.

Selon le ministre, la procédure engagée par la Région bruxelloise peut encore prendre des années. Dans la presse, j'ai lu autre chose: selon M. Gosuin, un arrêt serait rendu en septembre et les autorités s'exposent à devoir payer une astreinte de 250.000 euros par jour et par infraction.

08.06 **Bert Anciaux**, ministre (*en néerlandais*): Plusieurs procédures sont en cours devant le Conseil d'Etat, mais elles n'auront pas toutes la même durée. La procédure normale sur le fond prendra toutefois des années. Ce dossier, dans lequel des sanctions peuvent être prises, doit absolument progresser d'ici à septembre, faute de

luchtvaartmaatschappijen volgen de routes zoals ze door de luchtverkeersleiding worden opgelegd.

Aangezien het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de federale Staat voor de rechter daagt omwille van overtredingen van zijn geluidsnormen, moet ik in het belang van de verdediging van de federale Staat de burgemeesters steunen. Ik hoop dat het Gewest ophoudt juridische middelen in te zetten.

De raming van het aantal gehinderde personen hangt af van het gehanteerde criterium en van de drempelwaarde van de hinder. In ieder geval moet een steekproef over een voldoende lange periode lopen om representatieve verkeersgegevens en weersomstandigheden weer te geven.

De studie die werd verricht in opdracht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, heb ik niet. De A-tech-studie zou gebaseerd zijn op het isolatieprogramma voor de Parijse luchthavens, die hun vluchten concentreren in precieze corridors.

Ik geef geen cijfers zolang ik niet beschik over de evaluatie van het spreidingsplan over een voldoende grote tijdsspanne. Er kan nu nog niet precies worden berekend hoeveel huizen wij grondig moeten isoleren. Vanzelfsprekend is een discussie over de eventuele uitbreiding van het aantal nachtvluchten niet aan de orde vooraleer er een akkoord is over de isolatie.

08.05 **Simonne Creyf** (CD&V): Welke timing stelt de minister voorop voor de werkgroep over de harmonisering van de geluidsnormen? Pas daarna kan aan het geluidskadaster worden begonnen.

Volgens de minister kan de procedure die het Brussels Gewest begon nog jaren duren. In de pers las ik daar wat anders over: volgens Gosuin zou er een uitspraak komen in september en riskeert de overheid een dwangsom van 250.000 euro per dag en per inbreuk.

08.06 Minister **Bert Anciaux** (*Nederlands*): Er lopen verschillende procedures voor de Raad van State, maar die duren niet allemaal even lang. De normale procedure ten gronde duurt echter jaren. Vóór september moet er in elk geval een doorbraak komen in de zaak waaraan boetes vasthangen, of men rijdt zich compleet vast.

quoi il va totalement s'enliser.

08.07 **Simonne Creyf** (CD&V): Il y a lieu d'harmoniser les normes sonores, sans quoi ne problème sera insoluble.

08.08 **Bert Anciaux**, ministre (*en néerlandais*): Je ne suis pas compétent en la matière, mais il est clair que, dans les semaines à venir, une avancée décisive devra intervenir dans ce dossier au niveau des Régions.

08.09 **Simonne Creyf** (CD&V): La sécurité, c'est primordial ! De l'avis des aiguilleurs du ciel eux-mêmes, chaque changement de procédure augmente les risques d'erreur. Les modifications se succèdent à un rythme effréné. Belgocontrol souligne les dangers inhérents à ces changements.

08.10 **Bert Anciaux**, ministre (*en néerlandais*): Toutes les modifications ont fait l'objet d'une étude préalable approfondie et ont été instaurées avec l'accord de Belgocontrol.

L'émoi des contrôleurs aériens m'a été rapporté, aussi ai-je immédiatement adressé à Belgocontrol un courrier les enjoignant de mentionner tous les risques. Je ne souhaite évidemment prendre aucun risque, mais seuls les experts peuvent se prononcer à ce sujet. Et il faut qu'ils le fassent réellement.

L'incident est clos.

09 **Question de M. Richard Fournaux au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'attribution de numéro d'agrément aux nouvelles écoles de conduite automobile" (n° 2786)**

09.01 **Richard Fournaux** (MR): Depuis plusieurs années, un moratoire tacite empêchait la création d'auto-écoles dans notre pays. Sous la précédente législature, votre prédécesseur s'était engagée à mettre fin à ce moratoire et à établir une série de règles voire la prise d'un arrêté royal en ce domaine.

Jusqu'à présent rien n'a été concrétisé pour mettre fin à la situation mais il a été constaté que quelques autorisations d'ouverture de nouvelles auto-écoles ont été délivrées. J'en veux pour exemple une publication au Moniteur belge du 22 avril dernier. Pareille décision ne relève-t-elle pas du fait du prince ? Quelles mesures comptez-vous prendre pour clarifier cette situation ?

08.07 **Simonne Creyf** (CD&V): Er moet een harmonisering van de geluidsnormen komen of het probleem kan niet worden opgelost.

08.08 Minister **Bert Anciaux** (*Nederlands*): Daar ben ik niet voor bevoegd, maar het is duidelijk dat er bij de Gewesten een doorbraak moet komen in dit dossier in de komende weken.

08.09 **Simonne Creyf** (CD&V): Veiligheid is toch heel belangrijk! De verkeersleiders zeggen zelf dat elke verandering in procedure de kans op fouten verhoogt. De ene wijziging na de andere wordt doorgevoerd. Belgocontrol wijst erop dat dat risicovol is.

08.10 Minister **Bert Anciaux** (*Nederlands*): Aan elke wijziging is een lang en grondig onderzoek voorafgegaan. Geen enkele wijziging is er gekomen zonder goedkeuring door Belgocontrol.

Het rumoer bij de luchtverkeersleiders werd meesignaleerd. Meteen daarna heb ik een brief geschreven aan Belgocontrol dat alle risico's gemeld moeten worden. Uiteraard wil ik geen enkel risico, maar het zijn de deskundigen alleen die daarover kunnen oordelen. Ze moeten dat dan ook doen.

Het incident is gesloten.

09 **Vraag van de heer Richard Fournaux aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de toewijzing van een stamnummer aan de nieuwe scholen voor het besturen van motorvoertuigen" (nr. 2786)**

09.01 **Richard Fournaux** (MR): De jongste jaren gold er een stilzwijgend moratorium inzake de oprichting van autorijscholen in ons land. Tijdens de vorige regeerperiode had uw voorganger zich ertoe verbonden dat moratorium op te heffen en een regelgeving of zelfs een koninklijk besluit ter zake uit te vaardigen.

Tot dusver werden ter zake nog geen concrete maatregelen getroffen, maar er werd vastgesteld dat enkele vergunningen voor de oprichting van nieuwe autorijscholen werden afgegeven. Bij wijze van voorbeeld verwijs ik naar een publicatie in het Belgisch Staatsblad van 22 april jongstleden. Betreft het hier geen willekeurige beslissing? Welke maatregelen zal u nemen om ter zake klaarheid te scheppen?

09.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Le nouvel arrêté royal relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite a été publié au Moniteur belge du 1^{er} juin et son entrée en vigueur, prévue dans les six mois, mettra fin au moratoire qui frappe l'octroi des nouveaux agréments.

Mon administration donnera les instructions nécessaires aux auto-écoles, communes et centres d'examen et les intéressés seront prévenus par voie de presse.

Quant aux agréments publiés au Moniteur belge du 22 avril dernier, il ne s'agit pas de nouveaux agréments délivrés nonobstant le moratoire. Dans un cas, il s'agit de l'attribution à une école de conduite agréée d'une autorisation pour un siège intermittent, en l'occurrence à la prison d'Ittre. Dans les deux autres cas, il s'agit du transfert de deux agréments existants à une autre société. C'est une procédure purement administrative.

09.03 Richard Fournaux (MR): Dans cet arrêté royal, évoquez-vous la possibilité d'une activité d'apprentissage de la conduite automobile organisée par les mutualités? La mutualité socialiste organise des cours de ce genre, pratique dénoncée par les autres mutuelles et les auto-écoles privées.

09.04 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): L'arrêté royal contient de nombreuses dispositions mais je suis tout disposé à le commenter. Les asbl existantes peuvent conserver leur agrément. Une mesure sociale permettant à des personnes des catégories sociales moins favorisées de suivre aussi des cours de conduite a également été introduite. Je peux bien évidemment fournir une copie de l'arrêté royal aux membres mais il a de toute manière été publié au Moniteur belge.

L'incident est clos.

10 Question de Mme Frieda Van Themsche au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'agitation suscitée par la législation routière et la majoration des amendes" (n° 2747)

10.01 Frieda Van Themsche (VLAAMS BLOK): Ma question n'est plus véritablement d'actualité. A l'heure actuelle, nul ne sait encore quelles sont précisément les règles en matière de circulation. Je

09.02 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Het nieuw koninklijk besluit betreffende de erkenningsvoorwaarden voor autorijscholen werd in het Belgisch Staatsblad van 1 juni gepubliceerd en met de inwerkingtreding ervan, die over zes maanden is gepland, zal er een einde komen aan het moratorium inzake de toekenning van nieuwe vergunningen.

Mijn administratie zal de autorijscholen, de gemeenten en de examencentra de nodige instructies geven, en de betrokkenen zullen via de pers verwittigd worden.

De in het Belgisch Staatsblad van 22 april jongstleden gepubliceerde erkenningen zijn geen nieuwe erkenningen die in weerwil van het moratorium werden verleend. In één geval gaat het om de toekenning aan een erkende autorijschool van een vergunning voor een intermitterende bedrijfszetel in de gevangenis van Iltre. In de twee andere gevallen worden twee bestaande erkenningen overgeheveld naar een andere vennootschap. Het betreft hier een louter administratieve procedure.

09.03 Richard Fournaux (MR): Vermeldt u in dat koninklijk besluit de mogelijkheid van een door de ziekenfondsen georganiseerde rijopleiding? Het socialistische ziekenfonds organiseert nu al rijlessen, wat door de andere ziekenfondsen en de particuliere autorijscholen dan weer gelaakt wordt.

09.04 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Het KB is erg uitgebreid, maar uiteraard wil ik het toelichten. De bestaande VZW's mogen hun vergunning houden. Verder werd er een sociale maatregel ingevoerd, zodat ook mensen uit zwakkere sociale groepen rijlessen kunnen nemen. Ik wil best een kopie van het KB aan de leden bezorgen, maar het is uiteraard ook gewoon in het *Staatsblad* verschenen.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van mevrouw Frieda Van Themsche aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de heibel rond de verkeerswetgeving en de strengere verkeersboetes" (nr. 2747)

10.01 Frieda Van Themsche (VLAAMS BLOK): Mijn vraag heeft wat aan actualiteitswaarde ingeboet. We zitten nu in een situatie dat we inzake verkeer niet meer weten wat mag en wat niet. Ik wil

souhaiterais savoir dans quelle mesure il a été tenu compte des desiderata de l'ensemble des intéressés. Le ministre entend réduire le nombre de tués sur nos routes. M. Demol, expert en circulation, a déclaré dans la presse que ce nombre n'a pas baissé. Quelles sont les intentions du ministre ? Le nombre de tués baisse en Flandre mais pas en Wallonie. Que devons-nous en conclure ? Qu'entend-on par infraction grave ? Le ministre pourrait-il fournir une réponse qui resterait valable pendant plusieurs années ?

10.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Les changements décidés lors du Conseil des ministres de Raversijde ont déjà été maintes fois évoqués au sein de cette commission. Les choses sont claires à cet égard. Je ne puis me prononcer sur l'avenir puisque tout dépend de l'évaluation.

La nouvelle loi relative à la police de la circulation routière est le fruit du plan de sécurité routière, qui a été approuvé le 20 juillet 2000 par le gouvernement et a fait l'objet de nombreuses discussions préalables. Les états-généraux de la sécurité routière, en particulier, y ont apporté une contribution importante.

Les aménagements récemment apportés à la loi relative à la police de la circulation routière en ce qui concerne la catégorisation des infractions routières sont généralement bien accueillis. Je puis vous assurer du maintien de la stratégie de dissuasion fondée sur l'augmentation de la probabilité d'être pris en infraction et les amendes routières plus sévères. L'arrêté royal entré en vigueur le 30 avril 2004, qui requalifie certaines infractions graves du premier degré en infractions ordinaires, n'a pas été mis en œuvre avec effet rétroactif au 1^{er} mars 2004. Pendant la période transitoire, que le gouvernement a limitée autant que possible, les amendes plus élevées sont applicables. Les contrevenants qui ont payé une amende plus élevée l'ont fait au cours d'une période où s'appliquait une législation sans équivoque.

10.03 Frieda Van Themsche (VLAAMS BLOK): Il y a un effet dissuasif. Les conducteurs savent désormais où sont implantés les radars, ce qui crée de nouveaux problèmes. J'espère que les aménagements apportés seront applicables sur une longue période. Les amendes élevées devraient être réduites. Il faudrait examiner les cas de récidive. Nous ne manquerons pas de revenir sur cette question.

L'incident est clos.

graag weten in hoeverre er met de wensen van alle betrokkenen rekening werd gehouden. De minister wil het aantal verkeersdoden terugdringen. Verkeersdeskundige Demol heeft in de pers verklaard dat het aantal verkeersdoden niet is teruggedrongen. Wat zijn de plannen van de minister? Het aantal verkeersdoden daalt in Vlaanderen, maar niet in Wallonië. Wat moeten wij van dit alles denken? Wat zijn zware overtredingen? Kan de minister een antwoord geven dat geldig is voor een aantal jaren?

10.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): In deze commissie zijn de wijzigingen van de Ministerraad van Raversijde al herhaaldelijk aan bod gekomen. Op dat vlak is er duidelijkheid. Over de toekomst kan ik geen uitspraak doen. Dat hangt af van de evaluatie.

De nieuwe verkeerswet is de vrucht van het verkeersveiligheidsplan dat de regering op 20 juli 2000 goedkeurde. Er gingen tal van besprekingen aan vooraf. Vooral de inbreng van de staten-generaal van de verkeersveiligheid was belangrijk.

De recente bijstellingen in de verkeerswet inzake de categorisering van de verkeersovertredingen wordt over het algemeen gunstig onthaald. Ik kan verzekeren dat de ontradingsstrategie via de verhoging van de pakkans en strengere verkeersboetes gehandhaafd blijft. Het KB dat vanaf 30 april 2004 inging en dat bepaalt dat enkele zware overtredingen van de eerste graad opnieuw gekwalificeerd zijn als gewone overtredingen, is niet ingevoerd met terugwerkende kracht vanaf 1 maart 2004. Voor de tussentijd zijn de zwaardere boetes van toepassing. De regering heeft de tussenperiode zo kort mogelijk gehouden. Wie een hogere boete heeft betaald, deed dat in een periode van ondubbelzinnige wetgeving.

10.03 Frieda Van Themsche (VLAAMS BLOK): Er is een ontradend effect. De mensen weten nu waar de flitspalen staan. Dit geeft nieuwe problemen. Ik hoop dat de bijsturing voor lange tijd zal gelden. De hoge boetes zouden moeten worden verlaagd. Men zou moeten kijken wie herhaaldelijk in de fout gaat. We zullen ongetwijfeld nog terugkomen op deze kwestie.

Het incident is gesloten.

11 Interpellation de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'arrêté d'exécution relatif au fonds des amendes routières" (n° 357)

11.01 Jos Ansoms (CD&V): Depuis le dépôt de ma demande d'interpellation, la répartition des moyens du fonds des amendes routières entre les différentes zones a été publiée au Moniteur belge à la date du 14 juin 2004. Dans le cadre de la nouvelle loi sur la circulation routière, ce fonds était destiné à subventionner le fonctionnement des nouvelles zones de police. Un an de temps précieux a été perdu pour les zones et l'argent est resté dans les caisses fédérales. En Flandre, la sécurité routière constitue une préoccupation majeure depuis plusieurs années. L'argent provenant des procès-verbaux s'est également retrouvé dans les caisses fédérales. Les Etats-généraux de la circulation routière ont produit certains effets, qui se sont toutefois estompés en raison de l'absence d'un ancrage structurel.

Le fonds des amendes routières devait permettre la répartition de recettes supplémentaires d'un montant de pratiquement 42 millions d'euros. Les critères de répartition initiaux étaient totalement inacceptables. Le ministre a en partie gommé cette répartition inéquitable de telle sorte que 63% des moyens sont à présent répartis selon des critères objectifs. Toutefois, cette répartition entraîne un nouveau transfert de la Flandre et de Bruxelles, où les contrôles en matière de circulation routière sont plus intensifs, vers la Wallonie. Ce phénomène est encore renforcé par la politique de classements sans suite menée dans les arrondissements judiciaires francophones.

11.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Je tiens à préciser que les données publiées par l'Association des villes et communes flamandes reposent sur une estimation des chiffres pour 2003. Il s'agit en l'occurrence des montants des amendes perçues et non pas du nombre de procès-verbaux.

11.03 Jos Ansoms (CD&V): Je pense néanmoins que les chiffres sont fondés sur le nombre de procès-verbaux.

Je tiens également à formuler quelques observations concernant la clé de répartition des moyens affectés aux zones qui consentent davantage d'efforts en matière de sécurité routière. Il va sans dire que la diminution du nombre de victimes d'accidents de la route ne résulte pas exclusivement d'une politique de respect de la législation. D'autres facteurs, tels qu'une

11 Interpellatie van de heer Jos Ansoms tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het uitvoeringsbesluit over het verkeersboetefonds" (nr. 357)

11.01 Jos Ansoms (CD&V): Sedert de indiening van mijn interpellatie is de verdeling van het verkeersboetefonds over de verschillende zones verschenen in het *Belgisch Staatsblad* van 14 juni 2004. In de nieuwe verkeerswet stond dit fonds ingeschreven als middel om de werking van de nieuwe politiezones te subsidiëren. Door tijdverlies is er een jaar verloren gegaan voor de zones. Hierdoor is het geld in de kas van de federale overheid gebleven. In Vlaanderen is men al enkele jaren druk bezig met verkeersveiligheid. Ook dit geld van de PV's is in de federale kas terechtgekomen. De staten-generaal over verkeersveiligheid hebben effect gehad, maar het effect is niet blijvend en het is niet structureel verankerd.

Bijna 42 miljoen euro is de meeropbrengst die zou worden verdeeld via het verkeersboetefonds. De verdelingscriteria waren aanvankelijk totaal onaanvaardbaar. De minister heeft de onrechtvaardige verdeling deels weggewerkt, zodat 63 procent nu verdeeld wordt volgens objectieve criteria. Door de verdeling komt er echter weer een transfer op gang van Vlaanderen en Brussel, waar meer verkeerscontroles plaats hebben, naar Wallonië. Dit wordt nog versterkt door het sepotbeleid in de Franstalige gerechtelijke arrondissementen.

11.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik stip aan dat de gegevens van de Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten gebaseerd zijn op een raming van de cijfers voor 2003. Het gaat om de geïnde boetebedragen, niet om het aantal PV's.

11.03 Jos Ansoms (CD&V): Ik denk toch dat de cijfers gebaseerd zijn op het aantal processen-verbaal.

Over de verdeelsleutel van de middelen voor de zones die hun inspanningen op het vlak van de verkeersveiligheid opdrijven, valt ook een en ander te zeggen. De daling van het aantal verkeersslachtoffers is natuurlijk niet uitsluitend te wijten aan een handhavingsbeleid, ook factoren als een aangepaste infrastructuur spelen een rol. Aan de andere kant kan een zwaar ongeval in een

infrastructure adéquate, interviennent également dans ce cadre. Par ailleurs, un accident grave qui survient au cours d'une année donnée peut mettre à mal les statistiques d'une petite zone rurale.

En réalité, les zones qui ont consenti de nombreux efforts en matière de sécurité routière par le passé se voient sanctionnées. Les statistiques ne peuvent quasiment plus évoluer favorablement. En revanche, les chiffres, et donc les recettes, des zones qui n'ont fait que peu de cas de la sécurité routière augmenteront en flèche par le biais de quelques interventions seulement.

Des données fiables s'imposent. A l'avenir, il n'est pas impossible que des statistiques de meilleure qualité influencent considérablement la clé de répartition.

En outre, la loi exige que les zones consentent davantage d'efforts pour renforcer la sécurité routière. De tels efforts ne peuvent évidemment être consentis à l'infini. Nous devrions déjà nous estimer heureux en cas de maintien du statu quo.

Comment les 54 pour cent du Fonds des amendes seront-ils répartis concrètement? Comment compensera-t-on l'impact d'un seul accident grave sur les statistiques d'une petite zone rurale? Quand pouvons-nous espérer que les accidents seront correctement comptabilisés? Qu'entend le ministre par "le renforcement annuel des efforts consentis en faveur de la sécurité routière" pour pouvoir prétendre à une subvention du Fonds des amendes? L'évaluation prévue se limite-t-elle exclusivement à la problématique des super-amendes ou l'ensemble du Code de la route sera-t-il examiné? En tout état de cause, la date de septembre 2005 est bien trop lointaine. L'information de Touring selon laquelle le SP.A-spirit n'est pas disposé à réduire les montants des super-amendes est-elle exacte?

11.04 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Les 54 pour cent sont répartis sur la base de la catégorisation des zones de police en cinq groupes, en fonction du cadre organique de la police.

11.05 Jos Ansoms (CD&V): C'est-à-dire en fonction du nombre d'agents. Cela signifie concrètement que des moyens importants seront attribués aux zones d'Anvers ou de Charleroi, quand bien même elles ne consentiraient guère d'efforts pour améliorer la sécurité routière.

11.06 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*):

bepaald jaar de statistieken van een kleine, landelijke zone helemaal om zeep helpen.

Zones die in het verleden al heel wat inspanningen hebben gedaan op het vlak van verkeersveiligheid, worden eigenlijk gestraft. Hun statistieken kunnen nauwelijks nog verbeteren. Zones die in het verleden geen aandacht hebben besteed aan meer verkeersveiligheid, kunnen hun cijfers en dus hun inkomsten, door enkele ingrepen, ineens gevoelig zien stijgen.

Cruciaal is de nood aan betrouwbare gegevens. Het is niet onmogelijk dat betere statistieken de verdeelsleutel in de toekomst aanzienlijk zou kunnen beïnvloeden.

De wet vraagt ook dat de zones hun inspanningen voor meer verkeersveiligheid opdrijven. Dit is natuurlijk niet onbeperkt mogelijk. Men zou al tevreden moeten zijn als de inspanningen status quo blijven.

Hoe zal de verdeling van de 54 procent van het Boetefonds concreet gebeuren? Hoe zal de impact van een eenmalig zwaar ongeval op de statistieken van een kleine, landelijke zone worden opgevangen? Wanneer mogen we een betrouwbare ongevallenregistratie tegemoet zien? Wat verstaat de minister onder "het jaarlijks uitbreiden van de inspanningen voor verkeersveiligheid" om recht te hebben op een toelage uit het Boetefonds?

Beperkt de vooropgestelde evaluatie zich uitsluitend tot de problematiek van de superboetes of wordt de integrale verkeerswet bekeken? De datum van september 2005 is alleszins veel te laat. Klopt het bericht van Touring dat SP.A-spirit niet van plan is de bedragen van de superboetes te verlagen?

11.04 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): De 54 procent wordt verdeeld op basis van een categorisering van de politiezones in vijf groepen, afhankelijk van het organiek politiekader.

11.05 Jos Ansoms (CD&V): Dus op basis van het aantal personeelsleden. Dit betekent concreet dat Antwerpen of Charleroi per definitie een groot stuk van de koek krijgen, ook als ze nauwelijks inspanningen voor de verkeersveiligheid zouden doen.

11.06 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Klopt.

C'est exact. L'un n'exclut évidemment pas l'autre. Je n'ignore pas qu'une clé de répartition 50/50 eût été préférable. Je suis parvenu à donner davantage de poids aux critères variables. Ainsi, il était initialement prévu que le simple fait de constituer une zone de police était également un critère. Ce n'est plus le cas. Par ailleurs, j'estime qu'il est parfaitement défendable que la taille d'une zone ou le nombre de voies soient considérés comme critères fixes. Une formule fixe est utilisée pour les 9 pour cent relatifs à la longueur du réseau routier. La clé de répartition relative au nombre de tués sur les routes fonctionne sur la base d'une répartition sur plusieurs années, précisément pour neutraliser un éventuel concours de circonstances grave.

Les accords pour 2004 doivent faire référence aux plans de sécurité zonaux 2003-2004. Pour les années suivantes, ils devront tenir compte des plans zonaux 2005-2008 et des plans d'action qui y sont liés.

Les résultats en termes de sécurité routière découleront toujours d'une approche intégrale. A cet égard, l'augmentation du risque d'être verbalisé est un des facteurs les plus importants. L'article 1^{er} de l'arrêté royal du 3 mai 2004 définit les thèmes pour lesquels les zones peuvent conclure un accord.

Les investissements en matière d'infrastructure ont également un impact sur le nombre des victimes. Des investissements communaux peuvent dès lors contribuer à ce qu'une part plus importante des recettes du fonds des amendes soit attribuée l'une ou l'autre zone de police. Nous nous sommes fondés sur le critère du nombre des victimes dans le cadre des états généraux de la sécurité routière.

11.07 Jos Ansoms (CD&V): Qu'advient-il des zones de police dans lesquelles la Région flamande n'investit pas ?

11.08 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Une réaction politique s'impose dans ce cas. Une procédure plus efficace d'enregistrement des accidents sera appliquée à partir de 2005. Les communes qui, par le passé, enregistraient trop peu d'accidents se verront retirer des moyens. Pour éviter des chutes brutales, les zones de police continueront de percevoir 50 pour cent du montant alloué l'année précédente.

Au sein des zones de police, il faut accroître sensiblement les opérations de contrôle, de renseignement et de prévention. Les zones de police devront rédiger un rapport d'évaluation des actions dans le cadre du plan zonal de sécurité. Il

Het een sluit natuurlijk het ander niet uit. Ik weet ook wel dat een 50/50-verdeelsleutel beter ware geweest. Ik ben erin geslaagd om de variabele criteria meer gewicht te geven. Zo was er oorspronkelijk bepaald dat het loutere feit van een politiezone te zijn, ook een criterium was. Dit is niet langer zo. Dat de omvang van de zone of het aantal wegen dan weer tot de vaste criteria behoren, vind ik perfect verdedigbaar. Voor de 9 procent die betrekking heeft op de lengte van het wegennet, wordt een vaste formule gehanteerd. De verdeelsleutel van het aantal verkeersslachtoffers werkt met een spreiding over meerdere jaren, precies om een zware toevalstreffer te neutraliseren.

De overeenkomsten voor 2004 moeten verwijzen naar de zonale veiligheidsplannen 2003-2004. Voor de volgende jaren moeten ze rekening houden met de zonale plannen 2005-2008 en de hiermee verbonden actieplannen.

De resultaten inzake verkeersveiligheid zullen altijd het resultaat zijn van een integrale aanpak. De verhoging van de pakkans is hierbij een van de belangrijkste factoren. Artikel 1 van het KB van 3 mei 2004 bepaalt de thema's waarvoor de zones een overeenkomst kunnen afsluiten.

Investeringen in infrastructuur hebben ook een invloed op het aantal slachtoffers. Gemeentelijke investeringen kunnen er zo toe leiden dat een groter deel van het boetefonds naar de politiezones gaat. Wij namen het criterium van het aantal slachtoffers als uitgangspunt in de staten-generaal voor de verkeersveiligheid.

11.07 Jos Ansoms (CD&V): Wat gebeurt er dan met politiezones waarin het Vlaams Gewest niet investeert?

11.08 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Daartegen moet politiek worden geageerd. De verbeterde ongevallenregistratie treedt in werking vanaf 2005. Gemeenten die in het verleden onderregistreerden, zullen hun middelen zien dalen. Om plotse dalingen te voorkomen zal aan de politiezone steeds 50 procent van het bedrag van het voorgaande jaar worden toegewezen

Binnen de politiezone moet er een gevoelige uitbreiding komen van acties inzake controle, voorlichting en preventie. De politiezones zullen een evaluatieverslag moeten opmaken van de acties in het kader van het zonaal veiligheidsplan.

existe une circulaire comportant des instructions précises sur la procédure d'introduction et d'approbation de l'accord en matière de sécurité routière. Les zones doivent indiquer quels efforts peuvent être attendus. Elles doivent prouver que ces efforts ont été réellement fournis ou mentionner pourquoi ils ne l'ont pas été. La procédure sera évaluée.

Je doute qu'on ne puisse imaginer d'autres actions dès lors qu'il est toujours possible d'investir dans la prévention.

La politique de classement sans suite menée en Wallonie ne m'enchanté guère mais le nouveau code de la route apporte une réponse à ce problème. Ce code doit être évalué sur la base des chiffres réels. La sécurité routière doit être renforcée et le nombre de victimes réduit. Le cartel spa-spirit a clairement annoncé qu'il n'avait nullement l'intention de réduire le montant des amendes. A l'heure actuelle, le nombre des contrôles et des amendes n'est pas suffisamment élevé, alors que celui des victimes l'est trop. Si le nombre de victimes devait un jour baisser sensiblement, on pourrait alors rouvrir le débat relatif aux amendes.

11.09 Jos Ansoms (CD&V): Je ne partage nullement le point de vue du ministre. J'insiste pour qu'on accélère le processus d'évaluation. L'augmentation des amendes est sans effet si elle ne s'accompagne pas d'une intensification des contrôles. La loi contient des dispositions injustes qu'il convient de supprimer.

11.10 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Nous nous sommes engagés à procéder à une évaluation en septembre 2005.

11.11 Jos Ansoms (CD&V): Pourquoi attendre si longtemps? La circulaire précise que pour avoir droit au versement de la subvention complète du fonds des amendes, les zones de police doivent prouver que des efforts supplémentaires ont été faits. Les dépenses de personnel font-elles partie de ces efforts?

11.12 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Oui, mais le critère principal est la diminution du nombre de victimes.

11.13 Jos Ansoms (CD&V): Sur la base de cette répartition, notre zone de police se verrait accorder un montant de 220.000 euros, qui ne peut être exclusivement justifié par l'achat de matériel.

Een circulaire met nadere instructies inzake de procedure voor indiening en goedkeuring van de overeenkomst rond verkeersveiligheid werd verstuurd. De zones moeten aangeven welke inspanningen verwacht kunnen worden. De zones moeten bewijzen dat de inspanningen gerealiseerd werden of aantonen waarom dit niet mogelijk was. De procedure zal geëvalueerd worden.

Ik betwijfel dat men geen bijkomende acties kan bedenken, aangezien investeringen in preventie altijd mogelijk zijn.

Ik ben niet gelukkig over het sepotbeleid in Wallonië, maar de nieuwe verkeerswet biedt hierop een antwoord. Er moet een evaluatie van die verkeerswet komen op basis van reële cijfers. De verkeersveiligheid moet toenemen en het aantal slachtoffers moet dalen. Ons kartel heeft duidelijk gemaakt dat het niet de bedoeling is de boetes te verminderen. Vandaag zijn er te weinig controles, te weinig boetes en te veel slachtoffers. Als er ooit een sterke daling is van het aantal slachtoffers, kunnen de boetes opnieuw besproken worden.

11.09 Jos Ansoms (CD&V): Ik verschil fundamenteel van mening met de minister. Ik dring aan op een snellere evaluatie. Het verhogen van de boetes heeft geen effect als de controles niet worden opgevoerd. De wet bevat onrechtvaardigheden die moeten worden weggewerkt.

11.10 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Wij hebben ons verbonden tot een evaluatie in september 2005.

11.11 Jos Ansoms (CD&V): Waarom zo lang wachten? In de circulaire wordt bepaald dat de politiezones bijkomende inspanningen moeten kunnen aantonen om recht te hebben op de volledige uitkering uit het boetefonds. Vallen personeelsuitgaven onder deze inspanningen?

11.12 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Ja, maar hét criterium is het verlagen van het aantal slachtoffers.

11.13 Jos Ansoms (CD&V): Onze politiezone zou volgens deze verdeling 220.000 euro krijgen, die niet enkel kan worden verantwoord door aankoop van materiaal.

Ce fonds des amendes routières constitue une amélioration par rapport à la situation antérieure, mais il est insuffisant. Nous continuons à plaider pour que les zones de police aient droit à la moitié des recettes découlant des amendes routières. Les conditions de participation au fonds des amendes routières doivent rester limitées à l'établissement et à la mise en œuvre de plans de maintien de l'ordre.

Dit verkeersboetefonds is een verbetering ten opzichte van de voorgaande situatie, maar het voldoet niet. Wij blijven ervoor ijveren dat politiezones recht hebben op de helft van de opbrengst van verkeersboetes. De voorwaarden tot deelname aan het verkeersboetefonds moeten beperkt blijven tot het opmaken en uitvoeren van handhavingsplannen.

11.14 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Ne doit-on dès lors pas faire la démonstration de résultats ?

11.14 Minister **Bert Anciaux** (*Nederlands*): Moeten er dan geen resultaten worden aangetoond?

11.15 Jos Ansoms (CD&V): Il faut démontrer que des efforts ont été fournis.

11.15 **Jos Ansoms** (CD&V): Men moet aantonen dat er inspanningen werden geleverd.

11.16 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*) : Les communes peuvent à présent choisir le système qui leur est le plus favorable.

11.16 Minister **Bert Anciaux** (*Nederlands*): De gemeenten kunnen nu kiezen welk systeem voor hen het gunstigste is.

11.17 Jos Ansoms (CD&V): L'essence de notre proposition était d'affecter la moitié des recettes aux autorités fédérales et l'autre moitié aux zones de police. Je dépose dès lors une motion de recommandation et attendrai de voir dans quel sens les membres se prononceront en séance plénière.

11.17 **Jos Ansoms** (CD&V) : De essentie van ons voorstel was dat de helft van de opbrengst naar de federale overheid zou gaan en de helft naar de politiezones. Ik dien dan ook een motie van aanbeveling in en zal afwachten hoe de plenaire vergadering zich hierover uitspreekt.

11.18 Frieda Van Themsche (VLAAMS BLOK): Le ministre a déclaré qu'après la remise de la pétition de Touring Secours, il avait procédé à un certain nombre d'assouplissements et qu'il avait transmis une liste détaillée de ces aménagements à M. Ansoms. Or, cette liste date du 24 mars.

11.18 **Frieda Van Themsche** (VLAAMS BLOK): De minister zei dat hij naar aanleiding van de petitie van Touring een aantal zaken versoepeld had en dat hij aan de heer Ansoms een gedetailleerde lijst had doorgegeven. Maar die lijst dateert van 24 maart.

11.19 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Je n'ai procédé à aucun assouplissement sur la base de la pétition de Touring Secours. Certains membres du gouvernement ont fait des promesses auxquelles je me suis opposé.

11.19 Minister **Bert Anciaux** (*Nederlands*): Ik heb geen enkele versoepeling doorgevoerd op basis van de petitie van Touring. Enkele andere regeringsleden hebben beloften gedaan waartegen ik mij heb verzet.

11.20 Daan Schalck (sp.a-spirit): Je crois que la nouvelle loi sur la circulation routière a suscité de telles émotions et donné lieu à tant de commentaires peu raisonnables qu'il serait probablement préférable d'observer une période de décrispation. Il conviendrait de rétablir un climat plus serein avant de remettre la sécurité routière comme premier point à l'ordre du jour. Nous sommes clairement sur la bonne voie avec cette nouvelle loi, faisons donc preuve d'un peu de patience.

11.20 **Daan Schalck** (sp.a-spirit): Ik meen dat de hele nieuwe verkeerswet zoveel emoties heeft losgeweekt en aanleiding heeft gegeven tot zoveel onredelijke commentaren, dat er nu best een afkoelingsperiode wordt ingelast. Er is vooral een sereen klimaat nodig vooraleer de verkeersveiligheid opnieuw als eerste punt op de agenda verschijnt. De nieuwe verkeerswet zit duidelijk op het juiste spoor, laten we dus geduld oefenen.

Motions

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Une motion de recommandation a été déposée par M. Jos Ansoms et est libellée comme suit:

“La Chambre, ayant entendu l'interpellation de M. Jos Ansoms et la réponse du ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale, demande au gouvernement de modifier les dispositions de la nouvelle loi relative à la police de la circulation routière concernant le fonds des amendes routières, de telle sorte que

- la moitié des recettes des amendes routières infligées dans la zone de police soit mise à la disposition de la zone en question;
- les conditions de participation au fonds des amendes routières soient limitées à l'élaboration et à la mise en œuvre de plans de maintien de l'ordre ayant comme priorités la vitesse excessive, la conduite sous l'influence de l'alcool et/ou de drogues, le non-respect des feux de signalisation et le port de la ceinture de sécurité.”

Une motion pure et simple a été déposée par M. Daan Schalck.

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

12 Question de M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le Plan fédéral global vélo" (n° 3127)

12.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): En tant que cycliste convaincu, je me réjouis particulièrement du plan fédéral « vélo » du ministre. Je ne vais pas commenter ici l'ensemble du plan, mais je souhaite éviter que diverses mesures ne demeurent lettre morte en raison de l'obscur Convention de Vienne souvent évoquée par la ministre précédente.

Selon le ministre, comment ce plan évoluera-t-il au cours des prochains mois ?

12.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): On avait également prétendu qu'il n'advierait rien de la zone 30 obligatoire aux abords des écoles. Contrairement à ce qu'on prétend, il est souvent tout à fait possible d'enregistrer des progrès dans ce domaine.

Le projet de plan global fédéral pour la bicyclette prévoit des mesures visant à promouvoir et à renforcer la sécurité du trafic cycliste. Je me réfère au plan STOP dans le chapitre consacré à l'environnement, à la mobilité et au développement durable dans l'accord de gouvernement. Le projet que je sou mets en constitue la première partie

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Jos Ansoms en luidt als volgt:

“De Kamer, gehoord de interpellatie van de heer Jos Ansoms en het antwoord van de minister van Mobiliteit en Sociale Economie, verzoekt de regering de wetsartikelen in de nieuwe verkeerswet betreffende het verkeersboetefonds dermate te wijzigen dat

- de helft van de opbrengst van de verkeersboetes die uitgeschreven worden in de politiezone ter beschikking worden gesteld van de betrokken zone;
- de voorwaarden voor deelname aan het verkeersboetefonds beperkt worden tot het opmaken en uitvoeren van handhavingsplannen, met als speerpunten de overdreven snelheid, het rijden onder invloed van alcohol en/of drugs, het roodlichtrijden en het dragen van de autogordel.”

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Daan Schalck.

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

12 Vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het federaal Totaalplan Fiets" (nr. 3127)

12.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Als overtuigd fietser ben ik zeer verheugd met het federaal fietsplan van de minister. Ik wil hier niet het hele plan toelichten, maar ik wil vermijden dat allerlei maatregelen dode letter zouden blijven omwille van de obscure Conventie van Wenen waar de vorige minister vaak naar verwees.

Hoe ziet de minister dit plan evolueren de komende maanden?

12.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Van de verplichte zone-30 in de buurt van scholen zei men ook dat die er nooit zou komen. In tegenstelling tot wat wordt beweerd is het vaak best mogelijk om vooruitgang te boeken in dit beleidsdomein.

Het ontwerp van het federale totaalplan voor de fiets biedt beleidsmaatregelen voor een verhoogd en veiliger fietsverkeer. Ik verwijs naar het STOP-plan in het hoofdstuk over milieu, mobiliteit en duurzame ontwikkeling van het regeerakkoord. Het ontwerp dat ik voorleg, is het eerste deel daarvan

disponible à ce jour.

Je mets un exemplaire du texte à la disposition de la commission et je me bornerai à commenter une partie des mesures. La proposition de M. Schalck relative à la légalisation du feu arrière clignotant est reprise. Sur son insistance toujours, la réglementation relative aux remorques de vélo pour enfants handicapés sera revue. En outre, l'exemption fiscale de l'indemnité de bicyclette est portée à 0,18 euro par kilomètre et les entreprises peuvent déduire à concurrence de 120 pour cent les investissements qu'elles réalisent en faveur des travailleurs et des clients qui se déplacent à bicyclette. Les procédures d'expropriation en vue de l'aménagement de pistes cyclables seront raccourcies. Certaines mesures seront déjà exécutées en 2004, mais les propositions ne pourront être mises en œuvre dans leur ensemble que sous une prochaine législature.

La *Fietzersbond* a rédigé le plan mais la fédération cycliste francophone a également pris part aux discussions le concernant, ainsi que l'officier de liaison de la police, l'IBSR et des représentants des SPF Finances, Budget, Economie, Intérieur et Protection des consommateurs ou les ministres compétents. Notre intention est de présenter dans les meilleurs délais au Conseil des ministres un projet qui pourra ensuite être confié à une *task force* interministérielle.

12.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): Le ministre souhaite à raison travailler sur le long terme: il est important de créer une assise politique. Il serait également utile de procéder à une consultation sociale à ce sujet.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17h.09.

dat klaar is.

Ik stel een exemplaar van de tekst ter beschikking van de commissie en beperk mij tot het toelichten van een greep uit de maatregelen. Het voorstel van de heer Schalck over het legaliseren van het knipperende achterlicht wordt opgenomen. Nog op zijn aandringen wordt de regelgeving op fietskarren voor gehandicapte kinderen herbekeken. Verder wordt de fiscale vrijstelling van de fietsvergoeding op 0,18 euro per kilometer gebracht en kunnen bedrijven de investeringen die ze doen voor fietsende werknemers en klanten voor 120 procent aftrekken. De onteigeningsprocedures voor de aanleg van fietspaden worden korter gemaakt. Een aantal ingrepen wordt al doorgevoerd in 2004, maar de verwezenlijking van alle voorstellen zal pas in een volgende regeerperiode een feit zijn.

De Fietzersbond redigeerde het plan, maar aan de besprekingen ervan nam ook de Franstalige fietzersbond deel, net zoals de verbindingsofficier van de politie, het BIVV en vertegenwoordigers van de FODs Financiën, Begroting, Economie, Binnenlandse Zaken en Consumentenzaken of de verantwoordelijke ministers. Het is de bedoeling om het ontwerp snel voor te leggen aan de Ministerraad, waarna het kan worden toevertrouwd aan een interministeriële task force.

12.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): Het is positief dat de minister op langere termijn wil werken: het is belangrijk een politiek draagvlak te creëren. Het zou ook nuttig zijn om hierover een maatschappelijke consultatie te doen.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.09 uur.