



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

07-07-2004

Après-midi

woensdag

07-07-2004

Namiddag

SOMMAIRE

Question de M. Guido De Padt à la ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable sur "la pollution occasionnée par les poids lourds" (n° 3184)

Orateurs: **Guido De Padt, 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 "les retraits de permis de conduire dont la durée excède celle mentionnée dans le jugement à la suite de problèmes liés au test psychologique posé comme condition à la restitution du permis" (n° 3222)

Orateurs: **Servais Verherstraeten, 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 "le permis de conduire pour la conduite d'un mobile-home" (n° 3387)

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

Questions jointes de 5

- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'avenir de DHL" (n° 3295)

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les discussions avec DHL et la BIAC" (n° 3381)

Orateurs: **Simonne Creyf, Bart Laeremans, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Questions jointes de 7

- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le financement des frais de personnel par des moyens provenant du fonds des amendes routières" (n° 3298)

- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les montants publiés au Moniteur belge concernant la part du fonds des amendes routières revenant à chaque zone de police" (n° 3299)

- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le fonds des amendes routières" (n° 3350)

INHOUD

Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Leefmilieu, Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling over "de vervuiling door vrachtwagens" (nr. 3184)

Sprekers: **Guido De Padt, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "rijverboden die de termijn, vermeld in het vonnis, overschrijden ten gevolge van problemen met de psychologische test die als voorwaarde geldt om het rijverbod op te heffen" (nr. 3222)

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

Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het rijbewijs voor het besturen van een mobilhome" (nr. 3387)

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

Samengevoegde vragen van 5

- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de toekomst van DHL" (nr. 3295)

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de besprekingen met DHL en BIAC" (nr. 3381)

Sprekers: **Simonne Creyf, Bart Laeremans, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Samengevoegde vragen van 7

- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de financiering van personeelskosten met middelen uit het verkeersboetefonds" (nr. 3298)

- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de bedragen die in het Belgisch Staatsblad zijn verschenen omtrent het aandeel van elke politiezone in het verkeersboetefonds" (nr. 3299)

- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het verkeersboetefonds" (nr. 3350)

- M. Karel Pinxten au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la zone de police Beringen-Ham-Tessenderlo" (n° 3385) <i>Orateurs:</i> Jos Ansoms, Jan Mortelmans, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	7	- de heer Karel Pinxten aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de politiezone Beringen-Ham-Tessenderlo" (nr. 3385) <i>Sprekers:</i> Jos Ansoms, Jan Mortelmans, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	7
Question de M. Cemal Cavdarli au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la reconnaissance de permis de conduire étrangers" (n° 3311) <i>Orateurs:</i> Cemal Cavdarli, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	10	Vraag van de heer Cemal Cavdarli aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de erkenning van buitenlandse rijbewijzen" (nr. 3311) <i>Sprekers:</i> Cemal Cavdarli, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	10
Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'obligation de porter une veste fluorescente en cas de panne de voiture" (n° 3356) <i>Orateurs:</i> Sabien Lahaye-Battheu, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	11	Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verplichting om een fluovest aan te trekken in geval van autopech" (nr. 3356) <i>Sprekers:</i> Sabien Lahaye-Battheu, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	11
Questions jointes de	12	Samengevoegde vragen van	12
- Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les modifications à apporter aux limitations de vitesse" (n° 3368)	12	- mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de aanpassing van de snelheidsbeperkingen" (nr. 3368)	12
- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la confusion en matière de règles de circulation" (n° 3375) <i>Orateurs:</i> Annick Saudoyer, Jos Ansoms, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	12	- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verwarring omtrent de verkeersregels" (nr. 3375) <i>Sprekers:</i> Annick Saudoyer, Jos Ansoms, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	12
Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les problèmes de stationnement que rencontrent les médecins et le personnel infirmier" (n° 3372) <i>Orateurs:</i> Simonne Creyf, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	14	Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de parkeerproblemen voor artsen en verplegend personeel" (nr. 3372) <i>Sprekers:</i> Simonne Creyf, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	14
Questions jointes de	15	Samengevoegde vragen van	15
- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'uniformité des kits main-libre pour les appareils gsm dans les voitures" (n° 3374)	15	- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de uniformiteit van de handsfree-kits voor gsm-toestellen in de auto" (nr. 3374)	15
- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la puissance excessive des installations sonores à bord de certains véhicules" (n° 3376) <i>Orateurs:</i> Jos Ansoms, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	15	- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de boom-boomcars" (nr. 3376) <i>Sprekers:</i> Jos Ansoms, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	15

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

du

MERCREDI 07 JUILLET 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 07 JULI 2004

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14h.21 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Guido De Padt à la ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable sur "la pollution occasionnée par les poids lourds" (n° 3184)

01.01 **Guido De Padt** (VLD): Il ressort d'une étude néerlandaise que les émissions polluantes générées par les poids lourds sont jusqu'à 30 pour cent supérieures à ce qu'on pensait jusqu'à présent, ce qui entraîne des conséquences au regard du respect des normes du protocole de Kyoto et de la Commission européenne. Une étude a-t-elle également été menée en Belgique ou le ministre compte-t-il en commander une? Quelles initiatives prendra-t-il si un constat analogue est établi en Belgique? Insistera-t-il auprès de la Commission européenne pour qu'il soit tenu compte des conclusions de l'étude néerlandaise?

01.02 **Bert Anciaux**, ministre (*en néerlandais*): Le problème des émissions polluantes générées par le secteur du transport nous préoccupe depuis longtemps. C'est plus particulièrement le cas des émissions de CO₂ qui augmenteront encore au cours des vingt prochaines années, contrairement aux émissions d'autres substances. Une étude récente de l'*Institut für die Energie- und Umweltforschung* aboutit aux mêmes constatations. L'autorité fédérale subventionne des études pluriannuelles aux niveaux national et international en vue de renforcer le potentiel scientifique et technique de la Belgique. Les études réalisées peuvent être consultées sur le site www.belspo.be.

De vergadering wordt geopend om 14.21 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Leefmilieu, Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling over "de vervuiling door vrachtwagens" (nr. 3184)

01.01 **Guido De Padt** (VLD): Uit een Nederlands onderzoek blijkt dat vrachtwagens tot 30 procent meer vervuilende stoffen uitstoten dan tot dusver werd aangenomen. Dit heeft gevolgen voor het bereiken van de normen van zowel het Kyoto-protocol als van de Europese Commissie. Bestaat er hierover ook in België onderzoek of zal de minister hierover een studie laten uitvoeren? Wat zal de minister doen als men in België tot gelijkaardige vaststellingen komt? Zal hij er bij de Europese Commissie op aandringen rekening te houden met de bevindingen van de Nederlandse studie?

01.02 Minister **Bert Anciaux** (*Nederlands*): De problematiek van de vervuilende uitstoot van de vervoerssector houdt ons al langer bezig. Dit geldt in het bijzonder voor de CO₂-uitstoot, die in tegenstelling tot de uitstoot van andere stoffen nog zal toenemen in de komende twintig jaar. Een recente studie van het *Institut für die Energie- und Umweltforschung* komt tot dezelfde vaststellingen. De federale overheid subsidieert meerjaarlijkse onderzoeken op nationaal en internationaal niveau met het oog op het versterken van het Belgisch wetenschappelijk en technisch potentieel. De uitgevoerde studies zijn terug te vinden op de site www.belspo.be.

Sur la base des directives des SPF concernés, des actions sont déployées dans le cadre communautaire pour réduire la pollution générée par les véhicules. Ces actions visent à diminuer les émissions polluantes par l'amélioration de la qualité des carburants, le durcissement des normes, la promotion de moyens de transport alternatifs, le renforcement du contrôle technique des camions, la stimulation de la recherche et l'engagement pris par les constructeurs de réduire la consommation de 25 pour cent de 1995 à 2008. Par ailleurs, une fiscalité écologique visant à promouvoir l'utilisation de véhicules respectueux de l'environnement est à l'étude. Les émissions de CO₂ sont également limitées par le développement, au sein de l'UE, d'un système intégré de transport et de logistique, assisté par la télématique, une tarification équitable reflétant les coûts réels du transport routier et un contrôle approprié de la réduction des émissions.

Les SPF travaillent, en étroite collaboration avec la Commission, à la mise en œuvre d'une politique efficace en matière de réduction des émissions générées par le secteur du transport.

L'incident est clos.

02 Question de M. Servais Verherstraeten au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les retraits de permis de conduire dont la durée excède celle mentionnée dans le jugement à la suite de problèmes liés au test psychologique posé comme condition à la restitution du permis" (n° 3222)

02.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Le VDAB disposant de trop peu de personnel pour faire procéder aux tests en temps voulu, il est fréquent que les conducteurs ne puissent récupérer leur permis de conduire à l'expiration de l'interdiction de conduire dont ils ont fait l'objet. Le problème se situe au niveau régional plutôt que fédéral. M. Ansoms a déjà adressé une mise en garde au ministre précédent: le VDAB est investi d'un nombre accru de missions sans pouvoir y faire face, ce qui se traduit par des délais d'attente.

Quels sont les résultats de l'étude promise? Permettront-ils une organisation plus rapide des tests? Quel sentiment ce type de situation inspire-t-il au ministre? Des mesures concrètes ne sont-elles pas à prendre d'urgence? Actuellement, les autorités régionales et fédérales continuent à se rejeter mutuellement la responsabilité. Quelle perspective le ministre peut-il offrir aux conducteurs qui subissent une interdiction de conduire plus longue que celle qui leur a été imposée? Quelles mesures vont être prises à court terme?

Op basis van de richtlijnen van de betrokken FOD's worden er binnen het communautair kader acties gevoerd tegen de automobiëlvervuiling. Deze acties hebben betrekking op de vermindering van de uitstoot van vervuilende stoffen door de verbetering van de kwaliteit van de brandstoffen, de verstrakking van de normen, de promotie van alternatieve vervoerswijzen, de versterking van de technische controle van vrachtwagens, het bevorderen van onderzoek en het engagement van de constructeurs om tussen 1995 en 2008 het verbruik met 25 procent te reduceren. Daarnaast wordt een ecologische fiscaliteit uitgewerkt met als doel het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen te bevorderen. De CO₂-uitstoot wordt voorts beperkt door de uitbouw van een geïntegreerd transport- en logistiek systeem binnen de EU, ondersteund door telematica, een billijke tarifiering die de reële kosten van het wegvervoer weerspiegelt, en een goede bewaking van de emissiereductie.

De FOD's werken nauw samen met de Commissie voor een doeltreffend beleid inzake transportgebonden emissiereductie.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "rijverboden die de termijn, vermeld in het vonnis, overschrijden ten gevolge van problemen met de psychologische test die als voorwaarde geldt om het rijverbod op te heffen" (nr. 3222)

02.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Omdat de VDAB over te weinig personeel beschikt om tijdig tests af te nemen, kunnen chauffeurs ook na het verstrijken van de termijn van hun rijverbod vaak hun rijbewijs nog niet terugkrijgen. Het probleem situeert zich niet zozeer bij de federale overheid, als wel op gewestelijk niveau. De heer Ansoms waarschuwde de vorige minister al: de VDAB krijgt veel meer opdrachten, maar kan die niet aan, wat wachttijden veroorzaakt.

Wat zijn de resultaten van het beloofde onderzoek? Kunnen ze leiden tot een snellere afhandeling van de tests? Welke indruk heeft de minister van zulke toestanden? Wordt het niet hoog tijd voor concrete maatregelen? Nu blijven gewestelijke en federale overheden mekaar maar met de vinger wijzen. Welk perspectief kan de minister de mensen bieden die een langere rijverbod ondergaan dan hun werd opgelegd? Wat zal er op korte termijn gebeuren?

02.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): A mon estime, il s'agit effectivement d'un problème important. J'ai déjà précisé en date du 26 avril que le problème ne se pose que pour l'échange de données entre les parquets et les greffes, d'une part, et le service Permis de conduire – section Déchéance, d'autre part. Les examens de réintégration ressortissent au VDAB en Flandre, au FOREM en Wallonie et à l'ORBEM-BGDA à Bruxelles. J'examinerai dans les mois à venir si la communication peut être plus rapide et plus efficace par la voie électronique. Je ferai de même en ce qui concerne les données du casier judiciaire que le service Permis de conduire doit demander aux communes.

Mon administration ne peut réagir que si les greffes lui ont transmis les données. Il n'est donc pas possible d'accélérer l'organisation des examens, mais mes services vérifieront si ces examens ne peuvent être traités plus rapidement au sein du VDAB.

Les modifications de la loi sur la circulation routière du 7 février 2003 ont donné lieu à une augmentation du nombre d'examens de réintégration. J'ai adressé un courrier aux ministres régionaux compétents en la matière pour rechercher des solutions constructives, telles que, essentiellement, le recrutement de davantage de psychologues ou le recours à des contractuels. Il n'est pas possible de faire appel à un institut supplémentaire pour les examens sans modifier l'article 73 de l'AR du 23 mars 1998.

Je n'exclus pas qu'à la lumière de la nouvelle réglementation européenne, notamment, un nouveau service spécialisé soit chargé du suivi de tous les examens relatifs à l'aptitude médicale à conduire.

La médiatisation de ce dossier n'offre pas de solution aux intéressés.

Le «Belgisch Instituut voor Verkeerstherapie» (BIVT) invite les conducteurs déchus du droit de conduire à s'inscrire à une large thérapie de rééducation à la conduite.

Si les institutions actuelles ne peuvent plus répondre aux besoins, nous devons envisager à court terme des solutions de rechange.

02.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Cette réponse n'est pas de bon augure à court terme. En laissant les intéressés en proie à la frustration, on risque de nourrir le ressentiment à l'égard de la

02.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Dit probleem vind ik wel degelijk belangrijk. Op 26 april verduidelijkte ik al dat er enkel een probleem is met de gegevensuitwisseling tussen parketten en griffies en de dienst Rijbewijs - sectie Verval. Voor de herstelexamens zijn in Vlaanderen de VDAB, in Wallonië de FOREM en in Brussel de BGDA-ORBEM gemachtigd. In de komende maanden zal ik onderzoeken of de communicatie beter en sneller kan verlopen via elektronische weg. Dat geldt ook voor de gegevens uit het strafregister die de dienst Rijbewijs moet opvragen bij de gemeenten.

Mijn FOD kan maar reageren als hij de gegevens van de griffies heeft ontvangen. De tests bespoedigen kan dus niet, wel gaan mijn diensten na of ze binnen de VDAB niet sneller kunnen worden afgehandeld.

De wijzigingen in de wegverkeerswet van 7 februari 2003 hebben geleid tot een stijging van het aantal herstelonderzoeken. Ik heb de bevoegde gewestministers aangeschreven om te zoeken naar constructieve oplossingen. Het gaat dan vooral om het in dienst nemen van meer psychologen of het werken met contractuelen. Het inschakelen van een bijkomend instituut voor de onderzoeken is niet mogelijk zonder een wijziging van artikel 73 van het KB van 23 maart 1998.

Ik sluit niet uit dat alle onderzoeken naar de medische rijgeschiktheid worden opgevolgd door een nieuwe gespecialiseerde dienst, mede in het licht van de nieuwe Europese regelgeving.

De mediatisering van deze problematiek biedt geen alternatief aan de betrokkenen.

Het Belgisch Instituut voor Verkeerstherapie (BIVT) lanceert een oproep tot de vervallenverklaarden om zich in te schrijven in een brede verkeerstherapie.

Indien de bestaande instellingen niet meer kunnen beantwoorden aan de noden, moet men op korte termijn alternatieve oplossingen overwegen.

02.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Dit antwoord voorspelt weinig goeds op korte termijn. Als de betrokkenen gefrustreerd achterblijven, kan dat de antipolitiek voeden. Dat is hun schuld niet.

politique. Ces personnes n'en peuvent rien.

Le législateur fédéral a imposé des tests psychologiques, à faire subir par les autorités régionales qui ne disposent pas du personnel nécessaire à cet effet. Les initiatives annoncées nécessiteront beaucoup de temps. De nombreux avocats saisiront l'occasion pour assigner l'État en justice. Le problème réside dans la réglementation elle-même, ce qu'avait souligné M. Ansoms. Le nombre de psychologues est insuffisant. À court terme, seul l'engagement d'un plus grand nombre de psychologues apportera une solution. Il faut, en outre, mettre en oeuvre les mesures annoncées et adapter la réglementation prévoyant des «super amendes». J'espère que le nouveau ministre régional pourra résoudre un problème créé au niveau fédéral.

L'incident est clos.

03 Question de M. Servais Verherstraeten au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le permis de conduire pour la conduite d'un mobile-home" (n° 3387)

03.01 Servais Verherstraeten (CD&V): En Belgique, un permis de conduire B autorise la conduite de véhicules d'un poids maximal de 3,5 tonnes. La plupart des mobile-homes ayant un poids légèrement supérieur, leurs propriétaires doivent obtenir un permis de conduire distinct, ce qui leur occasionne beaucoup de désagréments. En France et en Allemagne, un permis de conduire B suffirait pour la conduite de tels véhicules.

Le ministre a-t-il conscience du problème ? Pourquoi notre réglementation diffère-t-elle de celle de nos pays voisins ? N'est-il pas discriminatoire de permettre aux conducteurs étrangers de circuler sur nos routes avec un permis B ? La réglementation ne devrait-elle pas être harmonisée au niveau européen ?

03.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Les règles à observer pour l'obtention du permis de conduire C ont déjà été harmonisées à l'échelle européenne et les dispositions communautaires ont été transposées en droit belge en 1998. En France et en Allemagne sont appliquées des règles strictement identiques. Donc, je ne vois pas où est le problème. Ces règles n'ont pas pour but d'ennuyer les intéressés mais visent à accroître la sécurité routière. Dans notre pays, pour conduire un véhicule de plus de 3,5 tonnes, il faut au moins un permis de conduire C1, tout comme dans les autres pays européens.

De federale wetgever heeft psychologische tests opgelegd, die de regionale overheid moet uitvoeren, maar die heeft daar de mankracht niet voor. De aangekondigde initiatieven zullen heel wat tijd vergen. Een pak advocaten zal er gebruik van maken om de Staat te dagvaarden. Het probleem ligt aan de basis van de regeling zelf en daar had de heer Ansoms op gewezen. Het aantal psychologen volstaat niet. Op korte termijn helpt alleen het in dienst nemen van meer psychologen. Daarnaast zijn de aangekondigde maatregelen nodig en een aanpassing van de superboeten-regeling. Ik hoop dat de nieuwe regionale minister iets kan doen aan een probleem dat op federaal niveau werd veroorzaakt.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het rijbewijs voor het besturen van een mobilhome" (nr. 3387)

03.01 Servais Verherstraeten (CD&V): In België mag men met een rijbewijs B voertuigen tot 3,5 ton besturen. De meeste mobilhomes wegen net iets zwaarder, waardoor de eigenaars een afzonderlijk rijbewijs moeten halen. Dat bezorgt hen een hoop ellende. In Frankrijk en Duitsland zou een rijbewijs B volstaan om dergelijke voertuigen te besturen.

Is de minister zich bewust van het probleem? Waarom verschilt onze regelgeving van die van onze buurlanden? Is het niet discriminerend dat buitenlandse chauffeurs hier wel met een rijbewijs B mogen rondrijden? Moet de regelgeving niet Europees geharmoniseerd worden?

03.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): De regels voor rijbewijs C zijn al Europees geharmoniseerd. Ze zijn in 1998 in Belgisch recht omgezet. In Frankrijk en Duitsland gelden precies dezelfde regels. Ik zie dus eigenlijk geen probleem. De regels zijn er niet op gericht de betrokkenen een hoop ellende te bezorgen, maar dienen om de verkeersveiligheid te bevorderen. In ons land moet voor een voertuig boven 3,5 ton een rijbewijs van ten minste categorie C1 worden gehaald, net als in de andere Europese landen.

Les chauffeurs étrangers doivent donc satisfaire aux mêmes conditions que les chauffeurs belges. Les discussions en cours sur la poursuite de l'harmonisation de la réglementation relative au permis de conduire ne vise pas à modifier les conditions liées au permis C.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'avenir de DHL" (n° 3295)

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les discussions avec DHL et la BIAC" (n° 3381)

04.01 Simonne Creyf (CD&V): Selon une note interne des syndicats socialistes de la société de courrier DHL, l'entreprise serait en train de redessiner ses routes aériennes en Europe.

Le ministre en a-t-il connaissance de cette information ? Le quota des vols de nuit a-t-il déjà été fixé ? Le ministre pense-t-il que DHL restera à Zaventem ? Combien d'emplois seraient supprimés si DHL quittait Zaventem ?

04.02 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Il y a plusieurs mois, le gouvernement fédéral a désigné un médiateur dans le dossier DHL. Il était prévu de faire une proposition à la société de courrier au mois de septembre. Cette proposition a-t-elle déjà été faite ? La société DHL a-t-elle déjà pris une décision ? Qui finance le médiateur ?

04.03 Bert Anciaux , ministre (en néerlandais): J'ignore tout d'une note interne. L'organisation interne des trajets relève de la compétence de l'entreprise elle-même.

Jusqu'à présent, je n'ai connaissance d'aucune décision de DHL qui aurait des répercussions sur le nombre de vols sur Zaventem.

Le nombre de vols de nuit a été fixé dans le permis d'environnement de la Région flamande, qui est compétente pour la décision finale. Le gouvernement fédéral a déterminé des quotas de bruit, qui resteront inchangés au cours des trois saisons suivant l'été 2003.

Le gouvernement s'est engagé à formuler en septembre une proposition qui sera examinée par DHL. Nous ne disposons pas de chiffres absolus concernant le nombre d'emplois qui disparaîtraient

Buitenlandse chauffeurs moeten dus aan precies dezelfde voorwaarden volden als Belgische. De Europese besprekingen die momenteel lopen over de verdere harmonisering van de regelgeving over het rijbewijs beoogt geen wijziging van de voorwaarden die aan rijbewijs C verbonden zijn.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de toekomst van DHL" (nr. 3295)

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de besprekingen met DHL en BIAC" (nr. 3381)

04.01 Simonne Creyf (CD&V): Het koerierbedrijf DHL zou zijn Europese vliegroutes aan het hertekenen zijn. Dat zou blijken uit een interne memo van de socialistische vakbonden van DHL.

Heeft de minister weet van de hertekening? Is de quota nachtvluchten al vastgelegd? Denkt de minister dat DHL in Zaventem zal blijven? Hoeveel banen zullen verloren gaan als DHL uit Zaventem vertrekt?

04.02 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Maanden geleden stelde de federale regering een bemiddelaar aan in het dossier van DHL. De bedoeling was het koerierbedrijf in september een voorstel te doen. Is dat aanbod er al? Heeft DHL al iets beslist? Wie financiert de bemiddelaar?

04.03 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Ik weet niets over een interne memo. De interne organisatie van de trajecten is een zaak van het bedrijf zelf.

Totnogtoe is mij geen enkele beslissing van DHL bekend met repercussies op het aantal vluchten naar Zaventem.

Het aantal nachtvluchten is vastgelegd in de milieuvergunning van het Vlaams Gewest, dat bevoegd is voor de eindbeslissing. De federale regering heeft geluidsquota vastgelegd, die de drie seizoenen volgend op de zomer van 2003 ongewijzigd moeten blijven.

De regering heeft er zich toe verbonden in september een voorstel te doen dat DHL dan zal onderzoeken. Er bestaan geen absolute cijfers over het aantal jobs dat rechtstreeks en onrechtstreeks

directement ou indirectement dans l'hypothèse d'un départ définitif de DHL. Le scénario le plus noir, qui impliquerait également la suppression du *hub*, se traduirait par la perte de 3.000 emplois directs et de 500 à 900 emplois indirects d'ici à 2010. Je pense que DHL va procéder à un regroupement sur deux sites, dont Zaventem. Zaventem connaîtra une forte expansion mais pas de croissance exponentielle.

M. Steve Dubois, négociateur pour le gouvernement, dispose d'un certain délai jusqu'en septembre. Je continuerai à œuvrer dans les prochains jours, avec le gouvernement, au maintien de DHL à l'aéroport, sans renoncer aux accords conclus avec les riverains. J'ai toujours eu pour objectif de concilier qualité de vie et emploi. Affirmer que DHL a déjà choisi *de facto* de partir tient de l'affabulation. DHL va essayer de s'étendre. Dans cette optique, le gouvernement et DHL doivent adopter une position nuancée. M. Dubois négocie au nom des ministres des Entreprises publiques et de la Mobilité. Le mandant n'est pas BIAC mais le gouvernement fédéral et c'est ce dernier qui versera les indemnités.

04.04 Simonne Creyf (CD&V): J'approuve l'intention du ministre de concilier l'emploi et la croissance économique avec le souci de la santé. Il se pourrait qu'il soit dans le vrai en disant que DHL ne privilégiera pas un de ces aspects au détriment de l'autre. Dans l'hypothèse de la co-existence de deux centres, cette conciliation pourrait être réalisable. Il ne faut pas renoncer à la limitation à 25.000 vols de nuit. La répartition doit être maximisée grâce aux investissements. En matière de réduction des nuisances également, de nombreuses mesures peuvent encore être prises. Je songe à cet égard à un *quota count* par avion, à un *quota count* total et à l'interdiction des avions les plus bruyants.

04.05 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Les prémisses sur lesquelles se fonde le ministre sont aussi les nôtres: l'emploi et le bien-être des riverains doivent pouvoir être conciliés. Nous avons plaidé pour une répartition sur l'ensemble des aéroports. Je ne suis pas sûr que le scénario du ministre se réalisera. On a pris de très grands risques en attendant huit mois.

04.06 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Il fallait sans doute attendre l'issue des élections bruxelloises et flamandes pour pouvoir parvenir à un accord de coopération durable, qui n'était à mon sens pas envisageable auparavant. La stabilité constituait une condition essentielle.

zou verdwijnen mocht DHL volledig vertrekken. Volgens het meest negatieve scenario waarbij ook de *hub* wegvalt, verdwijnen er tegen 2010 rechtstreeks 3.000 en onrechtstreeks 500 à 900 jobs. Volgens mij zal DHL een hergroepering doorvoeren op twee plaatsen, waaronder Zaventem. In Zaventem zal er een forse uitbreiding komen, maar geen exponentiële groei.

Regeringsonderhandelaar Steve Dubois heeft tijd tot september. Ik zet mij de komende tijd samen met de regering verder in om DHL op de luchthaven te houden zonder de akkoorden met de omwonenden op te geven. Het is steeds mijn doel geweest om levenskwaliteit en tewerkstelling met elkaar te verzoenen. Het is een fabeltje dat DHL *de facto* al heeft gekozen om te vertrekken. DHL zal een poging ondernemen om op Zaventem uit te breiden, waarbij regering en DHL zich genuanceerd moeten opstellen. De heer Dubois bemiddelt voor de minister van Overheidsbedrijven en de minister van Mobiliteit. Het is niet BIAC, maar de federale overheid die de opdracht heeft gegeven en de vergoeding zal betalen.

04.04 Simonne Creyf (CD&V): Ik sta achter de doelstelling van de minister om tewerkstelling en economische groei met gezondheid te verzoenen. De minister zou wel eens gelijk kunnen hebben dat DHL niet zal kiezen voor het een of het ander. Als er twee centra komen, kan die verzoening misschien worden bereikt. De grens van 25.000 mogen we niet opgeven. De spreiding moet maximaal mogelijk worden gemaakt via investeringen. Ook op het vlak van minder hinder kan er nog heel wat gebeuren. Ik denk hierbij aan een *quota count* per vliegtuig, een totale *quota count* en het weren van de meest lawaaierige vliegtuigen.

04.05 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): De uitgangspunten van de minister zijn ook de onze. Werkgelegenheid en het comfort van de omwonenden moeten met elkaar worden verzoend. Wij hebben gepleit voor een spreiding over alle luchthavens. Ik ben er niet zeker van dat het scenario van de minister zich zal voltrekken. Men heeft zeer grote risico's genomen door acht maanden te wachten.

04.06 Minister Bert Anciaux (Nederlands): De afloop van de Brusselse en Vlaamse verkiezingen waren wellicht noodzakelijk om tot een duurzaam samenwerkingsakkoord te kunnen komen. Voordien was het volgens mij niet mogelijk. Er was stabiliteit nodig.

04.07 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Je ne partage pas tout à fait votre point de vue à cet égard. Le ministre reconnaît que le dossier a été influencé par les élections et est systématiquement entravé par le gouvernement bruxellois. La participation d'Ecolo à ce gouvernement n'est pas de nature à améliorer pas la situation.

Le report de huit mois d'un dossier d'une telle importance est injustifiable. Si DHL s'en va, nous devrons en conclure que le ministre a échoué.

Le gouvernement a-t-il déjà entretenu des contacts avec DHL ? Dispose-t-il, entre-temps, de l'étude relative à l'implantation éventuelle de DHL en Wallonie ?

04.08 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Je ne suis pas encore en possession de cette étude. Nous avons eu des contacts avec DHL. J'en ai déjà dit beaucoup aujourd'hui. En dire davantage pourrait hypothéquer le dossier.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le financement des frais de personnel par des moyens provenant du fonds des amendes routières" (n° 3298)

- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les montants publiés au Moniteur belge concernant la part du fonds des amendes routières revenant à chaque zone de police" (n° 3299)

- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le fonds des amendes routières" (n° 3350)

- M. Karel Pinxten au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la zone de police Beringen-Ham-Tessenderlo" (n° 3385)

05.01 Jos Ansoms (CD&V): Il n'est pas normal qu'à un arrêté royal et à une circulaire relatifs au fonds des amendes vienne encore s'ajouter un document FAQ (*frequently asked questions*) dont le contenu ne correspond d'ailleurs pas aux réponses que m'a fournies le ministre au Parlement. Ainsi, je lis dans le document FAQ que les frais de personnel réguliers ne peuvent être payés à l'aide du fonds des amendes. Les heures supplémentaires doivent-elles être considérées comme des frais de personnel exceptionnels ?

04.07 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ik ben het hier niet helemaal mee eens. De minister geeft toe dat het dossier werd beïnvloed door de verkiezingen. Hij is systematisch gedwarsboemd door de Brusselse regering. De komst van Ecolo in die regering zal de zaken niet gunstig beïnvloeden.

Een dermate belangrijk dossier acht maanden voor zich uitschuiven, is onverantwoord. Als DHL vertrekt, zullen we waarschijnlijk moeten besluiten dat de minister gefaald heeft.

Heeft de regering al met DHL gesproken? Beschikt hij intussen over de studie inzake de eventuele vestiging van DHL in Wallonië?

04.08 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Ik heb de studie nog niet in mijn bezit. Er zijn contacten geweest met DHL. Ik ben vandaag al vrij openhartig geweest. Meer vertellen zou het dossier hypothekeren.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de financiering van personeelskosten met middelen uit het verkeersboetefonds" (nr. 3298)

- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de bedragen die in het Belgisch Staatsblad zijn verschenen omtrent het aandeel van elke politiezone in het verkeersboetefonds" (nr. 3299)

- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het verkeersboetefonds" (nr. 3350)

- de heer Karel Pinxten aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de politiezone Beringen-Ham-Tessenderlo" (nr. 3385)

05.01 Jos Ansoms (CD&V): Dat er naast een KB en een rondzendbrief over het verkeersboetefonds ook nog een FAQ-document (*frequently asked questions*) moest komen, is niet normaal. De inhoud van dat document stemt overigens niet overeen met de antwoorden die ik van de minister kreeg in het Parlement. Zo lees ik in het FAQ-document dat reguliere personeelskosten niet mogen worden betaald met middelen uit het boetefonds. Moeten overuren worden beschouwd als niet-reguliere personeelskosten?

En raison de la rédaction très détaillée des textes et de la méfiance manifestée à l'égard des zones de police, les procédures administratives ne cesseront de s'alourdir. Si ces tâches administratives sont confiées à des collaborateurs free-lance, s'agit-il d'une dépense exceptionnelle ? Et qu'en est-il si la police s'en charge elle-même ?

En privant les grandes zones de police de la possibilité d'organiser la création et le fonctionnement d'un service spécialisé en matière de circulation, le ministre ne témoigne-t-il pas d'un manque de prévoyance ?

Je lis également dans le document FAQ que les montants accordés aux zones de police constituent des maximums et ne peuvent être affectés qu'à de nouvelles actions bien définies. Les autorités fédérales se comportent ainsi comme une belle-mère des plus acariâtres. Les zones de police qui disposent déjà d'un service de la circulation devront recourir à toutes sortes de moyens détournés pour pouvoir présenter des factures et encaisser une partie de l'argent.

Qu'adviendra-t-il des sommes que les zones de police n'utiliseront pas ? Seront-elles redistribuées ? Resteront-elles dans les réserves inépuisables du gouvernement fédéral ?

05.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Une certaine confusion règne en ce qui concerne le fonds des amendes routières et les accords conclus avec les zones de police. Je me rallie aux observations formulées par M. Ansoms. Je souhaiterais également savoir si le délai fixé pour l'établissement d'un accord sera appliqué avec souplesse et quand exactement les moyens prévus seront payés.

Etant donné l'intention du ministre de quitter le gouvernement fédéral, je souhaiterais attirer une dernière fois son attention sur les aspects communautaires du fonds des amendes routières. La Flandre n'est pas récompensée des efforts qu'elle consent en matière de sécurité routière. Au Parlement flamand, les négociateurs font de grandes promesses, mais le ministre peut faire en sorte que notre partie du pays obtienne effectivement ce qui lui revient. Est-ce dans ses intentions ?

05.03 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): La mise en place du fonds des amendes routières et la conclusion d'un accord sur les critères de répartition ont constitué un processus laborieux qui repose sur un arrêté royal du précédent gouvernement approuvé en Conseil des ministres,

Door een en ander in detail en vanuit een wantrouwen tegenover de zones uit te schrijven, zal de administratieve rompslomp alleen maar toenemen. Als die administratieve taken worden uitbesteed aan freelance werkkrachten, is dat dan een niet-reguliere uitgave? Wat als de politie de klus zelf klaart?

Is het niet kortzichtig om grote politiezones de mogelijkheid te ontnemen een gespecialiseerde dienst verkeer op te richten en te bemannen?

In het FAQ-document lees ik bovendien dat de bedragen die de zones krijgen maximumbedragen zijn en dat ze enkel mogen worden aangewend voor nieuwe en welomschreven acties. De federale overheid gedraagt zich daarmee als een onuitstaanbare schoonmoeder. Zones die al een verkeersdienst hebben, zullen zich in allerlei bochten moeten wringen om alsnog facturen te kunnen voorleggen en een deel van het geld op te strijken.

Wat gebeurt er met het geld dat de zones niet opgebruiken? Wordt het herverdeeld? Blijft het in de onuitputtelijke kas van de federale overheid?

05.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Er bestaat nogal wat onduidelijkheid over het verkeersboetefonds en de overeenkomsten die met de politiezones worden gesloten. Ik sluit me aan bij de opmerkingen van de heer Ansoms. Ik verneem ook graag of de termijn om een overeenkomst op te stellen soepel zal worden toegepast en wanneer de middelen exact zullen worden uitbetaald.

Omdat de minister van plan is de federale regering te verlaten, wil ik hem graag een laatste keer wijzen op de communautaire aspecten van het boetefonds. Vlaanderen doet inspanningen inzake verkeersveiligheid, maar wordt daar niet voor beloond. In het Vlaams Parlement doen de onderhandelaars grote beloften, maar de minister kan er daadwerkelijk voor zorgen dat ons landsgedeelte krijgt wat het toekomt. Is hij dat van plan?

05.03 Minister Bert Anciaux (Nederlands): De oprichting van het verkeersboetefonds en het bereiken van een akkoord over de verdelingscriteria waren niet vanzelfsprekend. Uitgangspunt was een in Ministerraad goedgekeurd, doch nog niet gepubliceerd, KB van

mais non encore publié. J'ai fait examiner dans quelle mesure cet arrêté pouvait contribuer davantage à la sécurité routière.

La répartition proposée aujourd'hui est plus dynamique. Les zones de police disposent d'un délai jusqu'au 1^{er} septembre pour clôturer leurs dossiers. La rubrique FAQ disponible sur le site Web vise à informer le mieux possible sur l'interprétation exacte à donner à l'arrêté royal et à la circulaire. Cette manière de procéder a pour avantage que les informations fournies peuvent être vérifiées par des spécialistes, l'inconvénient étant qu'une interprétation déterminée peut encore être adaptée ultérieurement. Il ne peut en aucun cas exister de contradiction entre mes déclarations au Parlement et cette rubrique FAQ.

En ce qui concerne le financement des coûts de personnel, une nouvelle version paraîtra cet après-midi sur le site internet, de sorte que mes déclarations du 16 juin ne seront pas en contradiction avec la rubrique FAQ du 24 juin. Cette nouvelle version peut toutefois encore être affinée.

Les coûts de personnel récurrents qui n'entrent pas en ligne de compte selon la rubrique FAQ sont les coûts salariaux ordinaires inhérents aux activités régulières ordinaires. Les dépenses liées au personnel temporaire, aux intérimaires, aux freelances ou aux sous-traitants ne sont pas prises en considération. Il n'est pas possible de créer un service spécialisé financé par le fonds des amendes routières.

Les zones de police qui menaient déjà une politique active en matière de sécurité routière ne seront pas pénalisées. Il peut être tenu compte de l'intégralité des actions entreprises dans le cadre du plan d'action 2003-2004, même s'il n'y a pas d'action complémentaire en 2004.

Les moyens attribués sont limités dans le temps et doivent être utilisés avant le 31 décembre 2004. En aucun cas des montants ne seront reversés au Trésor.

La loi du 7 février 2003, les arrêtés d'exécution, les accords avec les zones de police et la clé de répartition pour le fonds des amendes seront évalués d'ici à septembre 2005. Si l'on devait constater une répartition inéquitable, une solution devrait être trouvée.

J'estime également qu'il serait préférable que le rapport soit de 50-50 plutôt que 37-63, mais je m'attends à ce que les zones flamandes reçoivent

de la précédente répartition. Je veux examiner comment cela peut contribuer davantage à la sécurité routière.

De la nouvelle répartition proposée est dynamique. Les zones de police ont jusqu'au 1^{er} septembre le temps de terminer leurs dossiers. La FAQ sur le site Web vise à informer le mieux possible sur l'interprétation exacte de l'arrêté royal et de la circulaire. Cette manière de procéder a pour avantage que les informations fournies peuvent être vérifiées par des spécialistes, l'inconvénient étant qu'une interprétation déterminée peut encore être adaptée ultérieurement. Il ne peut en aucun cas exister de contradiction entre mes déclarations au Parlement et cette rubrique FAQ.

Betreffende de financiering van de personeelskosten verschijnt deze namiddag een nieuwe versie op de webstek, zodat mijn verklaringen van 16 juni niet in strijd zijn met de FAQ van 24 juni. Die nieuwe versie kan evenwel nog worden verfijnd.

Reguliere personeelskosten die volgens de FAQ niet in aanmerking komen, zijn de gewone loonkosten in het kader van de gewone, geregelde en regelmatige activiteiten. Uitgaven voor tijdelijk personeel, interims, freelance of uitbesteding komen niet in aanmerking. Er bestaat geen mogelijkheid om met de financiering uit het boetefonds een gespecialiseerde dienst uit te bouwen.

Politiezones die in 2003 al een actief verkeersveiligheidsbeleid voerden, zullen niet worden bestraft. Acties die gevoerd werden in het kader van het actieplan 2003-2004 mogen integraal meegerekend worden, ook al is er geen bijkomende actie in 2004.

De toegekende middelen zijn kalendergebonden en moeten voor 31 december 2004 worden besteed. In geen geval zullen bedragen terugvloeien naar de Schatkist.

De wet van 7 februari 2003, de uitvoeringsbesluiten, de overeenkomsten met de politiezones en de verdeelsleutel voor het boetefonds zullen tegen september 2005 worden geëvalueerd. Indien een onrechtvaardige verdeling zou worden vastgesteld, zal een oplossing worden gezocht.

Ook ik vind dat de verhouding beter 50-50 zou zijn in plaats van 37-63, maar ik verwacht wel dat de Vlaamse zones in 2005 en 2006 veel meer geld

beaucoup plus d'argent en 2005 et 2006 étant donné qu'elles ont consenti les plus gros efforts. S'il faut parler de distorsion communautaire, il se pourrait bien que cela soit au profit de la Flandre. Je ne partage pas l'avis selon lequel les recettes provenant des amendes doivent être le principal critère pour la répartition des moyens du fonds des amendes. Il s'agit surtout de réduire le nombre de victimes, et s'il est possible d'y parvenir sans amendes, cela sera tout aussi bien.

05.04 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): La diminution du nombre de victimes est aussi notre première priorité, mais si 80 pour cent des recettes sont générées en Flandre, il n'est que normal que les zones flamandes reçoivent le plus en retour.

05.05 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Si la sécurité routière est régionalisée, les fonds seront également transférés.

05.06 Jos Ansoms (CD&V): Lors de la mise en place du fonds des amendes routières, l'accent a été mis sur l'importance du maintien de l'ordre dans le cadre de la sécurité routière. Étant donné que le maintien de l'ordre relève de la responsabilité du niveau local, le fonds des amendes routières devait veiller à ce que les recettes supplémentaires résultant de la majoration des amendes et de l'amélioration du maintien de l'ordre profitent au niveau local. Nous étions partisans d'un autre système : pas de fonds fédéral, mais l'attribution de la moitié des recettes aux zones. Toute la discussion relative aux transferts et aux distorsions communautaires aurait ainsi pu être évitée.

Si une zone consacre en 2004 un plus grand nombre d'heures au maintien de l'ordre qu'en 2003, les coûts salariaux y afférents sont-ils dans ce cas considérés comme des dépenses supplémentaires ?

05.07 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): J'aurais tendance à répondre par l'affirmative, mais qu'en est-il alors si le nombre d'heures consacrées au maintien de l'ordre en 2003 est nettement inférieur aux chiffres de 2001 et de 2002 ?

05.08 Jos Ansoms (CD&V): Il suffit dans ce cas de considérer que la norme constitue la moyenne des trois dernières années. Le formulaire ne mentionne toutefois que l'année 2003. Le ministre a déclaré que les dépenses doivent être effectuées avant le 31 décembre 2004. Et à partir du 1^{er} janvier 2004 ?

zullen krijgen, omdat daar de meeste inspanningen geleverd worden. Voor zover er dus al sprake is van een communautaire scheefftrekking, zou die wel eens in het voordeel van Vlaanderen kunnen uitdraaien. Ik ben het niet eens met de stelling dat de inkomsten uit de boetes het belangrijkste criterium moeten zijn voor de verdeling van het boetefonds. Waar het om gaat, is dat er minder slachtoffers zijn, en als dat zonder boetes kan is dat ook goed.

05.04 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ook voor ons is de vermindering van het aantal slachtoffers het belangrijkste, maar als 80 procent van de inkomsten uit Vlaanderen komt, dan is het niet meer dan normaal dat de Vlaamse zones het meeste geld terug krijgen.

05.05 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Als de verkeersveiligheid geregionaliseerd wordt, dan gaan de centen mee.

05.06 Jos Ansoms (CD&V): Bij de totstandkoming van het verkeersboetefonds werd gezegd dat de handhaving essentieel is voor de verkeersveiligheid. Omdat de handhaving de verantwoordelijkheid is van het lokale niveau, moest het verkeersboetefonds ervoor zorgen dat de meeropbrengsten uit de hogere boetes en de betere handhaving het lokale niveau ten goede zouden komen. Wij waren voorstander van een ander systeem: geen federaal fonds, maar een systeem waarbij de helft van de opbrengsten in de zones blijft. Op die manier had men de hele discussie over transfers en communautaire scheefftrekking kunnen vermijden.

Als in een zone in 2004 meer uren handhaving gepresteerd worden dan in 2003, komen de loonkosten daarvoor dan in aanmerking als extra uitgaven?

05.07 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Ik ben geneigd ja te zeggen, maar wat als het aantal uren handhaving in 2003 veel lager was dan in 2001 en in 2002?

05.08 Jos Ansoms (CD&V): Dan volstaat het te zeggen dat de maatstaf het gemiddelde is van de drie voorgaande jaren. Op het formulier staat echter alleen 2003. Bedoelt de minister dat de extra uitgaven tussen 1 januari en 31 december 2004 moeten zijn gebeurd?

05.09 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais) : Absolument.

L'incident est clos.

06 Question de M. Cemal Cavdarli au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la reconnaissance de permis de conduire étrangers" (n° 3311)

06.01 Cemal Cavdarli (sp.a-spirit): Il y a trois mois, le ministre annonçait qu'une solution était en vue en matière de reconnaissance des permis de conduire étrangers dans notre pays. Une réglementation adéquate allait être élaborée plus spécifiquement avec la Turquie. Quel est l'état d'avancement de ce dossier? Qu'en est-il des négociations avec les autorités turques?

06.02 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): J'ai toujours oeuvré à la recherche d'une solution constructive. Une disposition incluse dans la loi stipulera que les titulaires d'un permis de conduire étranger sont dispensés de suivre une formation auprès d'une auto-école et qu'ils ne doivent pas demander de permis provisoire. Ils restent cependant soumis aux normes médicales en matière d'aptitude à la conduite. Les personnes concernées peuvent donc s'inscrire directement auprès d'un centre d'examen agréé pour y subir l'examen. Cet examen réussi, elles pourront conduire dans tous les Etats membres de l'UE. La disposition en question entrera en vigueur en août 2004.

En ce qui concerne plus spécifiquement les permis de conduire turcs, une concertation a été organisée par le biais de l'ambassadeur de Turquie. La Turquie élabore pour l'heure un nouveau code de la route, l'objectif étant de transposer la réglementation européenne en droit national turc. La formation à la conduite dispensée en Turquie serait adaptée. Les négociations techniques ont été reportées jusqu'après la réforme.

06.03 Cemal Cavdarli (sp.a-spirit): Cette question sera donc réglée pour le 1er août. C'est une bonne nouvelle.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'obligation de porter une veste fluorescente en cas de panne de voiture" (n° 3356)

07.01 Sabien Lahaye-Battheu (VLD): Dans

05.09 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Inderdaad.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Cemal Cavdarli aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de erkenning van buitenlandse rijbewijzen" (nr. 3311)

06.01 Cemal Cavdarli (sp.a-spirit): Drie maanden geleden zei de minister dat er een oplossing in de maak was voor de erkenning van buitenlandse rijbewijzen in ons land. Specifiek met Turkije zou een adequate regelgeving worden uitgewerkt. Hoe vordert het dossier? Hoe lopen de onderhandelingen met de Turkse autoriteiten?

06.02 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Ik heb altijd gestreefd naar een constructieve oplossing. In de wet wordt een bepaling opgenomen waardoor houders van een buitenlands rijbewijs geen rijkschoolonderricht moeten volgen en geen voorlopig rijbewijs moeten aanvragen. Zij blijven wel onderworpen aan de medische normen inzake rijgeschiktheid. De betrokkenen mogen zich dus rechtstreeks inschrijven bij de erkende examencentra om een examen af te leggen. Eenmaal het examen afgelegd mogen ze in alle Europese lidstaten rijden. Deze bepaling zal in voege treden in augustus 2004.

Voor Turkse rijbewijzen specifiek, werd overlegd via de Turkse ambassadeur. Turkije werkt aan een nieuw ontwerp van wegverkeerswet met de bedoeling de Europese regelgeving te integreren in nationaal Turks recht. De Turkse rijopleiding zou worden aangepast. De technische onderhandelingen zijn tot na de hervorming uitgesteld.

06.03 Cemal Cavdarli (sp.a-spirit): De zaak zal op 1 augustus opgelost zijn. Dat is een goed.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verplichting om een fluovest aan te trekken in geval van autopech" (nr. 3356)

07.01 Sabien Lahaye-Battheu (VLD): In bepaalde

certaines pays, les conducteurs en panne avec leur véhicule doivent porter une veste de sécurité réfléchissante. En Belgique, il est possible de se procurer de telles vestes mais elles ne sont pas obligatoires. Le ministre envisage-t-il d'instaurer une obligation similaire en Belgique?

07.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*) : J'estime que de telles vestes de sécurité sont une bonne idée. Pour l'heure, elles ne sont obligatoires que pour les capitaines de route accompagnant des motards circulant en groupe et recommandées pour les personnes accompagnant des groupes de piétons et pour les surveillants habilités qui aident les écoliers à traverser la rue. Je n'ai pas l'intention pour l'instant d'introduire une telle obligation pour d'autres catégories de personnes.

L'incident est clos.

08 Questions jointes de

- Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les modifications à apporter aux limitations de vitesse" (n° 3368)
- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la confusion en matière de règles de circulation" (n° 3375)

08.01 Annick Saudoyer (PS): Selon une étude effectuée par le ministère des Equipements et des Transports de la Région wallonne (MET), plus de 58% des automobilistes dépassent les limites de vitesse autorisées sur les autoroutes. On pourrait songer à une meilleure adaptation de celles-ci. La jurisprudence tient compte de diverses variables telles la densité du trafic, la visibilité, les conditions météorologiques. Il serait probablement opportun d'intégrer certains éléments de cette jurisprudence dans la législation routière. Existe-t-il un projet d'adaptation des limitations de vitesse? Ne faudrait-il pas tirer les enseignements de l'étude du MET?

08.02 Jos Ansoms (CD&V): Flor Koninckx, député flamand fraîchement élu pour le cartel auquel appartient le ministre, a dénoncé à juste titre une signalisation routière prêtant à confusion. Il souhaite créer un service pour régler ce problème.

M. Koninckx a également réagi à juste titre aux exagérations en ce qui concerne les zones 30. Il prend ainsi le relais du commissaire de police de Courtrai qui s'est attiré les foudres du ministre pour avoir émis des observations semblables. M. Koninckx pour sa part n'a pas été rappelé à l'ordre.

landen is een reflecterend veiligheidsvest verplicht voor wie pech heeft met de wagen. In België zijn dergelijke vesten te koop, maar ze zijn niet verplicht. Overweegt de minister om in België een dergelijke verplichting in te voeren?

07.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik sta positief tegenover een dergelijk veiligheidsvest, dat momenteel alleen verplicht is voor wegkapiteins die motorrijders in groep begeleiden en aanbevolen voor begeleiders van voetgangersgroepen en gemachtigd opzichters die scholieren helpen oversteken. Ik ben momenteel niet van plan een verplichting in te voeren voor andere categorieën van mensen.

Het incident is gesloten.

08 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de aanpassing van de snelheidsbeperkingen" (nr. 3368)
- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verwarring omtrent de verkeersregels" (nr. 3375)

08.01 Annick Saudoyer (PS): Volgens een studie van het ministerie van Uitrustingen en Vervoer van het Waals Gewest (MET) overschrijdt meer dan 58 % van de automobilisten de toegelaten snelheid op de autosnelwegen. Wellicht is het mogelijk die maximumsnelheid aan te passen. In de rechtspraak wordt met variabele elementen als verkeersdrukte, zichtbaarheid en weersomstandigheden rekening gehouden. Het zou misschien goed zijn indien sommige van die elementen in de verkeerswetgeving zouden worden opgenomen. Wordt gedacht aan een aanpassing van de toegelaten snelheden? Moeten niet de nodige lessen worden getrokken uit de studie van het MET?

08.02 Jos Ansoms (CD&V): Flor Koninckx, kersvers Vlaams volksvertegenwoordiger voor het kartel van de minister, heeft terecht de verwarrende verkeerssignalisatie aangeklaagd. Hij wil een dienst oprichten om dit probleem te verhelpen.

De heer Koninckx reageerde ook terecht tegen een overdrijving inzake zone 30. Hij schaaft zich daarmee achter de Kortrijkse politiecommissaris die voor dergelijke opmerkingen de banbliksem van de minister naar zijn hoofd geslingerd kreeg. Koninckx zelf kreeg geen terechtwijzing.

08.03 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Je ne puis rappeler un député à l'ordre.

08.04 Jos Ansoms (CD&V): Le ministre a-t-il toujours l'intention d'étendre la zone 30 à l'ensemble de l'agglomération? L'attitude de M. Koninckx a-t-elle une influence sur le ministre?

08.05 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Indépendamment des limitations de vitesse, le Code de la route prévoit l'obligation, pour tout conducteur, d'adapter sa vitesse en fonction d'éléments particuliers. Sa vitesse ne peut être ni une cause d'accident, ni une gêne pour la circulation.

(*En néerlandais*) Il ressort d'une étude que plus de la moitié des automobilistes roulent trop vite sur les autoroutes. Certains experts prônent l'application de limitations de vitesse respectées par la majeure partie des conducteurs, ce qui permettrait à la police de maîtriser plus facilement le groupe restreint de contrevenants. Cette approche pragmatique a pour inconvénient que les limitations de vitesse choisies ne sont pas nécessairement de nature à garantir la sécurité. Je continue à préconiser ce qu'on considère dans un certain contexte comme une vitesse de sécurité. L'IBSR parle d'une politique différenciée en matière de limitation de la vitesse et associe les limitations de vitesse à la fonction de la route. Ainsi, la vitesse est limitée 120 km par heure sur les autoroutes. Un relèvement de cette limite aurait pour effet d'accroître l'insécurité sur les autoroutes. La norme 120 requiert toutefois un contrôle policier accru.

En tant que ministre fédéral, j'exerce un contrôle sur les règlements complémentaires de circulation routière arrêtés par les conseils communaux. Des situations confuses se produisent sur nos routes en conséquence d'un aménagement routier erroné. Les gestionnaires de la voirie s'efforcent d'y remédier progressivement. En outre, les citoyens ont toujours le loisir de signaler tout problème routier éventuel.

Je suis fermement convaincu de l'efficacité des zones 30 comme mesure de maintien de la sécurité dans les zones résidentielles. C'est la vitesse que le monde scientifique considère comme une vitesse de sécurité raisonnable. Il n'est pas aisé d'assurer le respect de cette norme. C'est la raison pour laquelle l'arrêté royal a été rédigé. Nous devons appliquer des normes de vitesse sensées même si elles sont impopulaires ou difficiles à faire respecter. Une zone 30 doit être instaurée aux

08.03 Minister **Bert Anciaux** (*Nederlands*): Ik kan geen volksvertegenwoordiger terechtwijzen.

08.04 Jos Ansoms (CD&V): Wil de minister de zone 30 nog steeds uitbreiden naar de hele bebouwde kom? Heeft het standpunt van Koninckx enige invloed op de minister?

08.05 Minister **Bert Anciaux** (*Frans*): Los van de snelheidsbeperkingen bepaalt het verkeersreglement dat elke bestuurder bij het bepalen van zijn snelheid met een aantal elementen rekening moet houden. Zijn snelheid mag niet aan de basis liggen van een ongeval en mag het verkeer niet hinderen.

(*Nederlands*) Uit een studie blijkt dat meer dan de helft van de automobilisten op autosnelwegen te snel rijdt. Bepaalde deskundigen kiezen voor snelheidsbeperkingen die door de meeste chauffeurs worden gerespecteerd, waarbij de politie dan de kleine groep overtreders gemakkelijker in de hand kan houden. Deze pragmatische aanpak heeft als nadeel dat de gekozen snelheidsbeperkingen niet noodzakelijk veilig zijn. Ik blijf erbij om te kiezen voor wat men in een bepaalde context beschouwt als een veilige snelheid. Het BIVV spreekt over gedifferentieerd snelheidsbeleid en koppelt snelheidslimieten aan de wegfunctie. Zo geldt 120 kilometer per uur op de snelwegen. Bij een hogere snelheidsgrens neemt de onveiligheid op de snelwegen toe. Bij een 120-norm is er evenwel meer politiecontrole nodig.

Als federaal minister houd ik toezicht op de aanvullende verkeersreglementen die in de gemeenteraden worden goedgekeurd. Op de wegen in ons land komen onduidelijke situaties voor, die het gevolg zijn van fouten in de inrichting van de weg. De wegbeheerders werken de onduidelijkheden geleidelijk weg. Burgers kunnen wegproblemen signaleren.

Ik geloof sterk in de zone-30 om verblijfsgebieden veilig te maken. Dit is de snelheid die de wetenschap omschrijft als 'behoorlijk veilig'. Deze norm laten respecteren is niet eenvoudig. In die zin is het KB opgesteld. We moeten met verantwoorde snelheidsnormen werken, ook indien ze niet populair of moeilijk handhaafbaar zijn. Rond de scholen moet een zone-30 gelden tegen 1 september 2005. De gemeenten of de wegbeheerder moeten de ruimte afbakenen. Een

abords des écoles pour le 1^{er} septembre 2005. Les communes ou le gestionnaire de la voirie doivent délimiter l'espace. Une limitation dans le temps ne constitue pas un problème à mes yeux, à la condition que la télématique permette des vitesses variées.

08.06 Jos Ansoms (CD&V): Le ministre n'approuve manifestement pas la proposition de M. Koninckx de transformer tout le centre-ville en une zone 30.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les problèmes de stationnement que rencontrent les médecins et le personnel infirmier" (n° 3372)

09.01 Simonne Creyf (CD&V): Les médecins généralistes et le personnel infirmier éprouvent de plus en plus de difficultés à stationner sans être en infraction. Nous sommes conscients du risque inhérent aux mesures de faveur et de l'impossibilité de prévoir des dérogations dans le code de la route.

Quelles solutions le ministre envisage-t-il ? Les services de police chargés de faire respecter localement la réglementation ne pourraient-ils faire preuve de plus de compréhension pour les médecins et le personnel infirmier ? De quelle marge disposent les autorités locales ?

09.02 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Dans certains quartiers urbains se pose effectivement un problème de parking pour ces catégories professionnelles. Le stationnement payant, le stationnement pour une durée limitée et le stationnement des riverains sont autant de compétences des communes qui sont à même de traiter ces questions administrativement et pourraient, par exemple, décider de dispenser les médecins en consultation du paiement de la redevance de stationnement. Il n'est pas rare que la situation diffère d'une localité à l'autre. Pour des raisons de tracasseries administratives, il ne me paraît pas opportun de régler à l'échelon fédéral un problème spécifiquement urbain. J'estime qu'à brève échéance, le mieux serait que les administrations communales s'occupent elles-mêmes de ce problème dans le cadre de leur politique en matière de stationnement. Lorsqu'elles promulguent un règlement relatif à des redevances, les communes devraient tenir compte de leur situation sur le plan local. Je n'interviens pas dans la politique des poursuites mais j'imaginerai aisément

beperking in de tijd is voor mij geen probleem, op voorwaarde dat telematica gevarieerde snelheden mogelijk maakt.

08.06 Jos Ansoms (CD&V): De minister gaat duidelijk niet akkoord met het voorstel van de heer Koninckx om van de volledige binnenstad zone-30 te maken.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de parkeerproblemen voor artsen en verplegend personeel" (nr. 3372)

09.01 Simonne Creyf (CD&V): Huisartsen en verplegend personeel hebben het steeds moeilijker om hun wagen te parkeren zonder overtreding. We zien het gevaar in van gunstmaatregelen en kennen de onmogelijkheid om afwijkingen in te schrijven in het verkeersreglement.

Welke oplossingen heeft de minister klaar? Kunnen de controlerende politiediensten bij het lokale handhavingsbeleid niet enige redelijkheid aan de dag leggen tegenover artsen en verpleegkundigen? Welke ruimte hebben de lokale overheden voor maatregelen?

09.02 Minister Bert Anciaux (Nederlands): In bepaalde stedelijke wijken bestaat inderdaad een parkeerprobleem voor deze beroepsgroepen. Betalend parkeren, parkeren met een beperkte parkeertijd en bewonersparkeren zijn een bevoegdheid van de gemeenten. Zij kunnen deze zaken administratief behandelen en zouden bijvoorbeeld kunnen besluiten om vrijstellingen te verlenen voor parkeerretributies voor dokters op huisbezoek. De lokale situatie is dikwijls erg verschillend. Het lijkt me omwille van de administratieve rompslomp niet opportuun om een specifieke stedelijke problematiek op het federale niveau te regelen. Volgens mij kunnen op korte termijn de gemeentebesturen deze problematiek het best zelf aanpakken binnen het lokale parkeerbeleid. De gemeenten moeten bij de uitvaardiging van een retributiereglement rekening houden met hun lokale situatie. Ik kom niet tussen in het vervolgingsbeleid, maar ik kan me best inbeelden dat de politie in een ondubbelzinnige situatie een zekere selectieve tolerantie aan de dag zou leggen. Voor de rest verwijs ik naar vorige

que, confrontée à une situation dénuée d'équivoque, la police fasse montre d'une certaine forme de tolérance sélective. Pour le surplus, je me permets de vous renvoyer aux réponses que j'ai fournies précédemment.

09.03 Simonne Creyf (CD&V): Le problème souvent rencontré est précisément l'absence de places de stationnement réglementaires. Ne pourrait-on alors, dans certains cas, fermer les yeux sur une infraction?

09.04 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Si les problèmes de stationnement persistent, les autorités locales peuvent réserver des places aux médecins généralistes. Toutefois, je suis conscient du fait que toutes les rues ne se prêtent pas à une telle solution.

Des solutions légales existent pour les services de secours. Les urgences et la force majeure peuvent constituer une cause d'excuse. Cependant, je ne puis ni ne veux promulguer une mesure générale pour les médecins généralistes.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'uniformité des kits main-libre pour les appareils gsm dans les voitures" (n° 3374)

- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la puissance excessive des installations sonores à bord de certains véhicules" (n° 3376)

10.01 Jos Ansoms (CD&V): L'ancienne ministre Durant et le ministre Anciaux estimaient qu'il était possible de limiter l'utilisation du GSM en conduisant en instaurant une interdiction dans le code de la route. Or, il s'avère dans la pratique que nombreux sont les conducteurs qui n'ont cure de cette interdiction. Il convient de régler le problème par une adaptation des conditions techniques auxquelles les voitures doivent satisfaire. Le kit main-libres doit être généralisé. Une telle généralisation permettrait d'ailleurs de réduire sensiblement les frais d'installation. Que pense le ministre de ma proposition?

Le ministre des jeunes n'ignore certainement pas que les voitures aux installations audio hyperpuissantes posent également un problème. Partage-t-il mon avis selon lequel ce phénomène doit également être combattu par le biais des caractéristiques techniques auxquelles doivent

antwoorden.

09.03 Simonne Creyf (CD&V): Vaak is het probleem juist dat geen reglementaire parkeerplaats wordt gevonden. Kan een overtreding dan in bepaalde gevallen door de vingers worden gezien?

09.04 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): De lokale besturen kunnen ingeval van permanente problemen plaatsen reserveren voor huisartsen, al besef ik dat zulks niet in elke straat kan.

Voor de hulpdiensten zijn er wettelijke oplossingen. Noodgevallen en overmacht kunnen een verschoningsgrond zijn. Maar ik kan en wil geen algemene maatregel voor huisartsen uitvaardigen.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de uniformiteit van de handsfree-kits voor gsm-toestellen in de auto" (nr. 3374)

- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de boom-boomcars" (nr. 3376)

10.01 Jos Ansoms (CD&V): Gewezen minister Durant en minister Anciaux geloven dat GSM-gebruik in de wagen aan banden kan worden gelegd door een verbod in het verkeersreglement. In de praktijk blijkt echter dat men nog steeds duchtig belt terwijl men rijdt. Het probleem moet worden aangepakt via een aanpassing van de technische vereisten waaraan een auto moet voldoen. De *hands free kit* moet uniform worden gemaakt. Dat kan de installatiekosten ervan trouwens flink doen dalen. Is de minister overtuigd van mijn voorstel?

De minister van de jongeren zal weten dat ook de *boom boom cars* een probleem zijn. Is hij het met mij eens dat ook dat fenomeen moet worden bestreden via de technische wet op motorvoertuigen?

satisfaire les véhicules automobiles?

10.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Téléphoner en voiture constitue en effet un danger pour la sécurité routière. Je partage l'avis de M. Ansoms et je pense que le problème doit être abordé par le biais de la loi relative aux caractéristiques techniques auxquelles doivent satisfaire les véhicules. Le problème de la non-uniformité des 'kits mains libres' ne peut être résolu qu'à l'échelle internationale, s'agissant d'une matière ressortissant à la liberté du commerce. En collaboration avec le ministre compétent, j'examinerai dans les plus brefs délais quelles initiatives l'Institut de Normalisation peut prendre à cet égard.

En ce qui concerne les voitures équipées d'installations stéréo hyperpuissantes, je compte sur la bonne volonté des gens qui disposent de ce type d'installation dans leur voiture. Je n'ai pas l'intention d'imposer une puissance limitée pour ces installations ni des normes sonores. Par ailleurs, M. Ansoms présente les choses comme si seuls les jeunes et leur musique constituaient un problème. Une étude de l'institut britannique de sécurité routière a montré que c'est surtout la musique classique qui est dangereuse en voiture. Cet institut conseille même quelques morceaux qui ne présentent aucun danger et sont pourtant typiquement 'jeunes'. Je ne souhaite pas pinailler à ce sujet.

10.03 Jos Ansoms (CD&V): Je me félicite de ce que le ministre adopte finalement mon point de vue en ce qui concerne les kit GSM. J'espère qu'à l'avenir, le ministre abordera avec la même sagesse le problème des voitures équipées d'installations de musique hyperpuissantes. Il ressort d'une étude scientifique menée par le professeur flamand, M. Pauwels, que ces voitures représentent un grand danger.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16.44 heures.

10.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Bellen in de wagen kan de verkeersveiligheid inderdaad in het gedrang brengen. Ik deel de visie van de heer Ansoms en vind dat het probleem moet worden aangepakt via de technische voertuigenwet. Het probleem van de niet-uniformiteit van *hands free kits* kan enkel op het internationale niveau worden opgelost, omdat het met vrije handel te maken heeft. In samenwerking met de bevoegde minister zal ik snel nagaan wat het Instituut voor Normalisatie kan doen.

Inzake de *boom boom cars* ga ik uit van de goede wil van mensen die in hun wagen een geluidsinstallatie gebruiken. Ik ben niet van plan om het vermogen van de installaties te beperken of geluidsnormen op te leggen. Bovendien stelt de heer Ansoms het voor alsof enkel jongeren en hun muziek problemen scheppen. Uit onderzoek van de Britse organisatie voor verkeersveiligheid blijkt nochtans dat vooral klassieke stukken het gevaarlijkst zijn in de wagen. De stichting raadt zelfs enkele nummers aan die veilig zijn en toch typisch jongerenmuziek. Ik wil niet te betuttelend optreden.

10.03 Jos Ansoms (CD&V): Ik ben blij dat de minister mij eindelijk volgt inzake de GSM-kits. Ik hoop dat het verstand ook inzake de *boom boom cars* komt met de jaren. Uit wetenschappelijk onderzoek van professor Pauwels, een Vlaming, blijkt dat die auto's zeer gevaarlijk zijn.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.44 uur.