



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

12-01-2005

Après-midi

woensdag

12-01-2005

Namiddag

SOMMAIRE

Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la politique du gouvernement en matière d'apprentissage à la conduite et de l'intérêt d'une implication accrue des écoles de conduite dans ce processus d'apprentissage". (n° 4740)

Orateurs: **Melchior Wathelet**, président du groupe cdH, **Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de M. Bart Tommelein au ministre de la Mobilité sur "les trottinettes et les chaises roulantes électriques" (n° 4452)

Orateurs: **Bart Tommelein**, **Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Questions jointes de 4

- M. Georges Lenssen au ministre de la Mobilité sur "la mobilité au Limbourg" (n° 4752) 4

- Mme Liesbeth Van der Auwera au ministre de la Mobilité sur "la possibilité d'autoriser, en cas de bouchons, les bus à rouler sur la bande d'arrêt d'urgence sur les autoroutes et, pour autant que cela soit possible, sur les bretelles d'entrée et de sortie d'autoroute ou la possibilité de prévoir des bandes spéciales pour les bus sur les autoroutes" (n° 4757) 4

Orateurs: **Georges Lenssen**, **Liesbeth Van der Auwera**, **Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "le dernier bilan sur la sécurité routière en Belgique" (n° 4767) 7

Orateurs: **Annick Saudoyer**, **Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Justice sur "les problèmes liés à la perception des amendes à l'encontre des transporteurs étrangers" (n° 4786) 8

Orateurs: **Ludo Van Campenhout**, **Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de M. Ludo Van Campenhout au ministre de la Mobilité sur "la ratification des traités" (n° 4789) 10

Orateurs: **Ludo Van Campenhout**, **Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Questions jointes de 10

- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "l'interdiction d'utilisation de la piste d'atterrissage 02" (n° 4817) 10

INHOUD

Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "het beleid van de regering inzake de rijopleiding en haar voornemen om de rij scholen meer bij dit leerproces te betrekken". (nr. 4740) 1

Sprekers: **Melchior Wathelet**, voorzitter van de cdH-fractie, **Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Bart Tommelein aan de minister van Mobiliteit over "de elektrisch voortgedreven autopedes en rolstoelen" (nr. 4452) 4

Sprekers: **Bart Tommelein**, **Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 4

- de heer Georges Lenssen aan de minister van Mobiliteit over "de mobiliteit in Limburg" (nr. 4752) 4

- mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de minister van Mobiliteit over "de mogelijkheid om bussen op de pechstrook toe te laten bij file en voor zover het mogelijk is bij op- en afritten of om een speciale rijstrook te voorzien voor bussen op autosnelwegen" (nr. 4757) 4

Sprekers: **Georges Lenssen**, **Liesbeth Van der Auwera**, **Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de recentste balans van de verkeersveiligheid in België" (nr. 4767) 7

Sprekers: **Annick Saudoyer**, **Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Justitie over "de onzekere geldboete-inning ten overstaan van buitenlandse transporteurs" (nr. 4786) 8

Sprekers: **Ludo Van Campenhout**, **Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Mobiliteit over "te ratificeren verdragen" (nr. 4789) 10

Sprekers: **Ludo Van Campenhout**, **Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 10

- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "het verbod op het gebruik van landingsbaan 02" (nr. 4817) 10

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation de la piste 02 à Zaventem, l'évaluation du plan de dispersion et l'harmonisation des normes sonores" (n° 4951)	10	- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "het gebruik van de baan 02 op Zaventem, de evaluatie van het spreidingsplan en de harmonisatie van de geluidsnormen" (nr. 4951)	10
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les conséquences du nouveau permis d'environnement pour la BIAC" (n° 4952) <i>Orateurs: Simonne Creyf, Bart Laeremans, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	10	- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de gevolgen van de nieuwe milieuvergunning voor BIAC" (nr. 4952) <i>Sprekers: Simonne Creyf, Bart Laeremans, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	10
Question de M. Daniel Bacquelaine au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation de timbres fiscaux dans le cadre de la demande de permis de conduire" (n° 4800) <i>Orateurs: Daniel Bacquelaine, président du groupe MR, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	14	Vraag van de heer Daniel Bacquelaine aan de minister van Mobiliteit over "het gebruik van fiscale zegels bij de aanvraag van rijbewijzen" (nr. 4800) <i>Sprekers: Daniel Bacquelaine, voorzitter van de MR-fractie, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	14
Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "la sécurité du Rail léger" (n° 4815) <i>Orateurs: Roel Deseyn, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	15	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "de veiligheid van Light Rail" (nr. 4815) <i>Sprekers: Roel Deseyn, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	15
Question de M. Philippe Monfils au ministre de la Mobilité sur "la sécurité routière" (n° 4850) <i>Orateurs: Philippe Monfils, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	17	Vraag van de heer Philippe Monfils aan de minister van Mobiliteit over "de verkeersveiligheid" (nr. 4850) <i>Sprekers: Philippe Monfils, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	17
Questions jointes de	20	Samengevoegde vragen van	20
- M. Francis Van den Eynde au ministre de la Mobilité sur "les centres de contrôle technique automobile" (n° 4917)	20	- de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Mobiliteit over "de centra voor autokeuring" (nr. 4917)	20
- Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "l'enquête dans les centres d'inspection automobile" (n° 4972) <i>Orateurs: Francis Van den Eynde, Valérie De Bue, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	20	- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "het onderzoek bij de centra voor automobielininspectie" (nr. 4972) <i>Sprekers: Francis Van den Eynde, Valérie De Bue, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	20

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

du

MERCREDI 12 JANVIER 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 12 JANUARI 2005

Namiddag

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

01 Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la politique du gouvernement en matière d'apprentissage à la conduite et de l'intérêt d'une implication accrue des écoles de conduite dans ce processus d'apprentissage". (n° 4740)

01.01 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le Ministre, dans votre note de politique générale, vous déclarez que la formation à la conduite et la procédure d'obtention du permis doivent être améliorée. Vous proposez un système en plusieurs étapes dans lequel le conducteur acquiert progressivement son expérience et développe ses droits de participation à la circulation.

Cette déclaration semble toutefois contredire les informations du *Nieuwsblad* et du *Volk*, selon lesquelles la filière de formation par moniteurs d'auto-école serait sacrifiée. Depuis août, les candidats au permis ne doivent plus suivre des cours en auto-école après deux échecs à l'examen théorique, mais peuvent le représenter un nombre illimité de fois. De même, le titulaire d'un permis provisoire qui n'a pas passé son examen pratique à l'échéance pourra obtenir un nouveau permis provisoire. L'arrêté royal du 15 juillet 2004 introduisant ces dispositions a été publié le 30 août 2004 avec entrée en vigueur immédiate.

Les centres d'examen ont été informés par une circulaire du 1^{er} août 2004. Ce qui a perturbé fortement les écoles qui ont vu nombre de

De vergadering wordt geopend om 14.14 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "het beleid van de regering inzake de rijopleiding en haar voornemen om de rij scholen meer bij dit leerproces te betrekken". (nr. 4740)

01.01 Melchior Wathelet (cdH): Mijnheer de minister, in uw algemene beleidsnota verklaart u dat de rijopleiding en de procedure om het rijbewijs te halen moeten worden verbeterd. U stelt een systeem in verschillende stappen voor waarbij de bestuurder geleidelijk aan ervaring opdoet en het recht verwerft om deel te nemen aan het verkeer.

Die verklaring is blijkbaar in tegenspraak met wat *Het Nieuwsblad* en *Het Volk* schrijven over de vrijwaring van de opleidingsprocedure via de monitors van de autorij scholen. Sedert augustus moeten de kandidaten voor het rijbewijs, nadat ze twee keer voor het theoretisch examen zijn gezakt, geen lessen bij de autorij school meer volgen, maar kunnen ze het theoretisch examen een onbeperkt aantal keren afleggen. Zo kan de houder van een voorlopig rijbewijs, als hij voor de verval dag het praktisch examen niet heeft afgelegd, een nieuw voorlopig rijbewijs krijgen. Het koninklijk besluit van 15 juli 2004, waarin deze bepalingen werden gegoten, werd op 30 augustus 2004 gepubliceerd en trad onmiddellijk in werking.

De examencentra werden op de hoogte gebracht met een rondschrjven van 1 augustus 2004. De rij scholen kregen het daarop zwaar te verduren,

défections aux cours théoriques prévus. Selon une enquête, dans 224 sièges représentant 66 écoles, le nombre d'élèves a baissé de 35% durant les trois derniers mois par rapport à 2003.

Et ce pourcentage augmente. Si l'on tient compte d'octobre, les inscriptions ont chuté de 47%. Cela a amené la Fédération des auto-écoles professionnelles de Belgique à s'alarmer d'une réduction du nombre de moniteurs et à craindre pour la survie de certaines auto-écoles.

Lors d'un entretien le 30 septembre avec cette même fédération, vous avez souligné vouloir une concertation entre votre cabinet, l'administration et le secteur de la formation à la conduite. Mais vous avez aussi déclaré au *Nieuwsblad* que vous travaillez – sans concertation – sur un nouveau système, avec des seniors pour économiser des leçons de conduite coûteuses. Je souhaiterais donc des éclaircissements sur votre politique en la matière et sur votre souhait de mieux impliquer les professionnels, comme l'indique votre note de politique générale.

La fédération en question vous a adressé une lettre ouverte avec dix propositions concrètes. Quelle est votre position par rapport à ces dix propositions ?

Quelles modifications envisagez-vous d'adopter à la filière libre ? Vos déclarations dans la presse à ce propos semblent confuses et contraires au souhait de renforcer la formation des conducteurs.

Ne pensez-vous pas qu'il faille favoriser la filière des «écoles de conduite» via des incitants fiscaux, comme une déductibilité des frais de formation ou une baisse de la TVA de 26 à 6% ?

01.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Il est bon que des membres francophones lisent les journaux néerlandophones et vice-versa.

Cela dit, le système de formation actuel à la conduite fera en janvier l'objet d'une évaluation, en concertation avec les organisations de jeunesse et les experts en sécurité, et nous examinerons l'introduction d'un nouveau système.

Je ne puis donc encore m'exprimer sur le sujet. Je préfère laisser la parole aux jeunes. Le 29 janvier, se tiendra un grand congrès organisé par les Responsible Young Drivers. Nous verrons ce qu'il en sortira.

omdat vele cursisten de geplande theorielessen annuleerden. Volgens een onderzoek bij 224 kantoren van in totaal 66 rijsscholen daalde het aantal cursisten gedurende de voorbije drie maanden in vergelijking met 2003 met 35 procent.

En dat percentage neemt nog toe. Als men oktober meetelt, is het aantal inschrijvingen met 47 procent gedaald. De Federatie van Beroepsautorijsscholen van België maakt zich dan ook zorgen over het dalende aantal rij-instructeurs en het voortbestaan van sommige autorijsscholen.

Tijdens een onderhoud met diezelfde Federatie op 30 september onderstreepte u dat u tot een overleg tussen uw kabinet, de administratie en de sector van de rijopleidingen wou komen. Aan *Het Nieuwsblad* deelde u evenwel mee dat u – zonder overleg – aan een nieuw systeem werkt, waarbij mensen met rijervaring zouden worden ingezet om op dure rijlessen te besparen. Graag kreeg ik dan ook meer uitleg over uw beleid ter zake en uw bedoeling om de vakmensen uit de sector beter bij deze aangelegenheid te betrekken, zoals in uw algemene beleidsnota te lezen staat.

De Federatie heeft u een open brief met tien concrete voorstellen geschreven. Wat is uw standpunt daarover?

Welke wijzigingen overweegt u aan de vrije begeleiding aan te brengen? Uw verklaringen in de pers geven aanleiding tot verwarring en staan haaks op het streven om de rijopleiding te verbeteren.

Meent u niet dat de rijopleiding van beroepsautorijsscholen moet worden bevorderd, met name door middel van fiscale stimuli zoals de aftrekbaarheid van de kosten van de opleiding of een vermindering van de BTW van 26 naar 6 procent?

01.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Het is een goede zaak dat Franstalige leden de Nederlandstalige kranten lezen en omgekeerd.

De huidige rijopleiding zal in januari worden geëvalueerd, in overleg met de jongerenorganisaties en de veiligheidsdeskundigen, en wij zullen de invoering van een nieuw systeem onderzoeken.

Ik kan mij daar dus nu nog niet over uitspreken. Ik laat liever het woord aan de jongeren. Op 29 januari organiseren de "Responsible Young Drivers" een groot congres. Wij zullen zien wat dat oplevert.

Pour votre deuxième question, le but du gouvernement est de faire en sorte que la formation à la conduite soit meilleure qu'aujourd'hui, mais aussi moins chère. On peut atteindre ce but en libérant le marché et le bénévolat. Je liste actuellement les règles limitant l'un et l'autre, mon but étant de les libérer simultanément.

Pour votre troisième question, les règles européennes interdisent une réduction unilatérale de la TVA. Sur ce sujet, adressez-vous au ministre Reynders.

Par ailleurs, mon opinion est que la formation en matière de permis de conduire devrait faire partie de l'enseignement général. Si l'on estime que le permis de conduire est essentiel dans notre société, il faut être conséquent et intégrer celui-ci à l'enseignement général qui relève de la compétence régionale.

01.03 Melchior Wathelet (cdH): Je suis bien conscient du problème en matière de TVA.

Pour la déductibilité des frais de formation, la possibilité évoquée reste de la compétence des Etats membres, et je ne vois pas pourquoi elle serait impossible. Vous insistez sur le caractère le moins coûteux possible des frais de formation. Cette déductibilité rencontrerait l'objectif tout en permettant une meilleure formation en la matière.

Si votre souhait est de voir cet apprentissage effectué au mieux et le moins cher possible, la qualité suppose le respect des auto-écoles qui sont un acteur central. Or, les trois mesures qui viennent de leur être imposées (le double échec, le permis provisoire et l'exclusion des seniors) sont trois gifles en pleine figure !

Pour les chiffres, en 2004, on constate une diminution de 47% en 2004 par rapport à 2003, du nombre de personnes ayant suivi un apprentissage auto-école. Je comprends donc que ces auto-écoles s'inquiètent.

J'espère donc que, lors de votre table ronde du 29 janvier, vous en serez conscient et qu'une solution sera trouvée pour – au moins – les respecter dans le cadre de ce dialogue.

L'incident est clos.

Betreffende uw tweede vraag is het de bedoeling van de regering om een goedkopere rijopleiding te bieden, die tevens beter is dan de bestaande. Dat doel kan bereikt worden door de markt en het vrijwilligerswerk te liberaliseren. Ik stel momenteel een overzicht op van de regels die zowel de markt als het vrijwilligerswerk beperkingen opleggen, om ze dan achteraf tegelijk te kunnen liberaliseren.

Wat uw derde vraag betreft: de Europese regelgeving verbiedt een unilaterale BTW-verlaging. Die vraag moet u aan minister Reynders stellen.

Ik denk overigens dat de rijopleiding binnen het algemeen onderwijs zou ondergebracht moeten worden. Als men ervan uitgaat dat het rijbewijs in onze maatschappij essentieel is, moet men logisch blijven en het in het algemeen onderwijs integreren, dat tot de bevoegdheid van de Gewesten behoort.

01.03 Melchior Wathelet (cdH): Van het probleem inzake de BTW ben ik mij terdege bewust.

Wat de aftrekbaarheid van de vormingskosten betreft, blijven de lidstaten voor de voorgestelde maatregel bevoegd. Ik zie dus niet in waarom hij onuitvoerbaar zou zijn. U dringt er toch op aan dat de vormingskosten zo beperkt mogelijk moeten zijn. Dankzij die aftrekbaarheid zou het beoogde doel kunnen worden bereikt en zou de kwaliteit van de opleiding kunnen worden verbeterd.

Het is uw bedoeling een zo degelijk en goedkoop mogelijke opleiding aan te bieden. Als de autorijsscholen, die een sleutelrol spelen, geacht worden kwaliteit aan te bieden, moeten zij ook op erkenning kunnen rekenen. De drie maatregelen die hen worden opgelegd (dubbele mislukking, voorlopig rijbewijs en uitsluiting van senioren) betekenen echter een flinke opdoffer!

Wat de cijfers betreft, stellen we vast dat het aantal mensen dat een rijopleiding bij een beroepsautorijsschool heeft gevolgd vorig jaar met 47 procent is gedaald ten opzichte van 2003. Ik begrijp maar al te goed dat de rijsscholen zich zorgen maken.

Ik hoop dan ook dat u tijdens uw rondetafelgesprek van 29 januari bewust zal zijn van het feit dat de autorijsscholen weinig of geen baat hebben gehad bij voornoemde maatregelen en dat een oplossing zal worden aangedragen om hen in het kader van die dialoog – ten minste – te respecteren.

Het incident is gesloten.

02 Question de M. Bart Tommelein au ministre de la Mobilité sur "les trottinettes et les chaises roulantes électriques" (n° 4452)

02.01 Bart Tommelein (VLD): Dans deux affaires, le juge a statué, tant en première instance qu'en appel, qu'une assurance responsabilité civile était nécessaire pour l'utilisation d'une trottinette électrique perfectionnée. Les utilisateurs de trottinettes ou de fauteuils roulants non assurés qui se risquent sur la voie publique peuvent non seulement être verbalisés et se voir infliger une amende mais encourent également un retrait de permis de conduire ou une confiscation du véhicule. Étant donné l'insécurité juridique qui existe à ce sujet, il est urgent d'élaborer une réglementation claire. Le ministre a promis d'adapter le code de la route. Quel est l'état d'avancement de ce dossier ?

02.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): La réglementation de la circulation routière accuse parfois du retard par rapport aux progrès de la technologie. Il convient d'y remédier. Une assurance est désormais requise pour tout engin électronique circulant à une vitesse supérieure à l'allure du pas, comme les trottinettes, les Segways et les voiturettes pour handicapés, alors que ce n'est pas le cas pour les cyclistes. Cela ne me paraît pas logique, aussi ai-je demandé de prévoir dans la réglementation une catégorie distincte pour ces véhicules. Ce qui complique les choses, c'est que les gestionnaires de voirie devront anticiper en définissant les zones dans lesquelles ces engins peuvent ou non être utilisés. Je reconnais qu'il faut une solution rapide mais je ne puis dire quand elle sera prête.

02.03 Bart Tommelein (VLD): Si l'insécurité juridique est réelle, il existe toutefois un jugement. Le problème doit être traité rapidement, mais de manière efficace.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- M. Georges Lenssen au ministre de la Mobilité sur "la mobilité au Limbourg" (n° 4752)
- Mme Liesbeth Van der Auwera au ministre de la Mobilité sur "la possibilité d'autoriser, en cas de bouchons, les bus à rouler sur la bande d'arrêt d'urgence sur les autoroutes et, pour autant que cela soit possible, sur les bretelles d'entrée et de sortie d'autoroute ou la possibilité de prévoir des bandes spéciales pour les bus sur les autoroutes" (n° 4757)

02 Vraag van de heer Bart Tommelein aan de minister van Mobiliteit over "de elektrisch voortgedreven autopeds en rolstoelen" (nr. 4452)

02.01 Bart Tommelein (VLD): In twee zaken heeft de rechter zowel in eerste aanleg als in beroep geoordeeld dat men een burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering nodig heeft voor het gebruik van een elektrisch voortgedreven autoped. Gebruikers van elektrisch aangedreven autopeds of rolstoelen die zich onverzekerd op de openbare weg wagen, kunnen dus niet alleen geverbaliseerd en beboet worden, maar kunnen bovendien een rijverbod of een verbeurdverklaring van het voertuig oplopen. Gelet op de rechtsonzekerheid die hierover bestaat, moet er dringend een duidelijke regeling uitgewerkt worden. De minister heeft beloofd dat het verkeersreglement aangepast zal worden. Wat is de stand van zaken in dit dossier?

02.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De verkeersreglementering kan soms de technologische evoluties niet meer volgen; het is nodig om daar een oplossing voor te vinden. Voor elk elektrisch voertuig dat sneller kan rijden dan stapvoets, zoals autopeds, Segways en gehandicaptenwagentjes, heeft men nu een verzekering nodig, terwijl dat niet geldt voor fietsers. Dit lijkt mij niet logisch en ik heb dan ook gevraagd om voor deze voertuigen een nieuwe categorie in te voeren in de reglementering. Wat de zaak bemoeilijkt, is dat de wegbeheerders daarop zullen moeten inspelen door te bepalen in welke zones dergelijke toestellen al dan niet gebruikt mogen worden. Ik erken de noodzaak van een snelle oplossing, maar ik kan niet zeggen wanneer we daarmee klaar zullen zijn.

02.03 Bart Tommelein (VLD): Er is dan wel rechtsonzekerheid, er is ook een uitspraak. Het probleem moet met spoed, maar met oog voor kwaliteit, worden aangepakt.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Georges Lenssen aan de minister van Mobiliteit over "de mobiliteit in Limburg" (nr. 4752)
- mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de minister van Mobiliteit over "de mogelijkheid om bussen op de pechstrook toe te laten bij file en voor zover het mogelijk is bij op- en afritten of om een speciale rijstrook te voorzien voor bussen op autosnelwegen" (nr. 4757)

03.01 Georges Lenssen (VLD): Le Limbourg est la province flamande la moins accessible. Les transports publics y sont insuffisants et la densité de la circulation provoque des embouteillages sur les autoroutes. Il me revient que le projet de mobilité Light Rail sera développé en premier lieu dans le Limbourg. Cependant, le délai avancé, à savoir 2014, est encore bien loin.

Est-il envisagé d'avancer cette date ? A partir de quand la durée des trajets vers Anvers et Bruxelles diminuera-t-elle de manière sensible ? Quels sont les autres projets en la matière ? Est-il possible de permettre à des bus d'emprunter la bande d'arrêt d'urgence pendant les heures de pointe ? Le ministre envisage-t-il également d'autres solutions ?

03.02 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Se rendre du Limbourg à Louvain ou à Bruxelles en deux heures et demie n'est pas une sinécure. En partant du nord du Limbourg, le trajet en train est encore plus long pour moi. Les personnes qui ne parviennent pas à arriver à temps sur leur lieu de travail sont contraintes de travailler plus tard le soir, avec toutes les conséquences que cela implique pour la vie familiale.

Il est constamment question du désenclavement du Limbourg, mais je constate peu d'actions concrètes. La voie 20 doit encore faire l'objet d'une étude. Le Light Rail ne verrait le jour qu'en 2014. Les actuels bus rapides sont coincés dans les embouteillages, tout comme les autres véhicules. M. Stevaert a proposé un jour de permettre aux bus rapides de circuler sur la bande d'arrêt d'urgence ou sur des bandes de circulation séparées. Cette proposition pourrait-elle être mise en oeuvre en attendant 2014 ?

03.03 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Le projet Spartacus mis au point par De Lijn vise à fluidifier le trafic au moyen du Light Rail. Le Limbourg sera ainsi désenclavé le premier. La SNCB s'efforce de réduire la durée du trajet vers Bruxelles par le contournement de Louvain.

Nous analysons les expériences menées en Flandre et en Wallonie concernant une utilisation différente de la bande d'arrêt d'urgence. Il existe effectivement en la matière des traités internationaux que devons respecter. Nous souhaitons une réglementation qui faciliterait la circulation des moyens de transport en commun sans porter atteinte à l'essence de la bande d'arrêt d'urgence. Les effets positifs constatés à Anvers

03.01 Georges Lenssen (VLD): Limburg is de slechtst ontsloten Vlaamse provincie. Er is onvoldoende openbaar vervoer en de verkeersdrukte zorgt voor opstoppen op de autosnelwegen. Ik vernam dat het mobiliteitsproject Light Rail allereerst in Limburg zal worden uitgebouwd. De streefdatum, 2014, is echter nog veraf.

Zijn er plannen om die datum te vervroegen? Vanaf wanneer zullen de reistijden van en naar Antwerpen en Brussel gevoelig verminderen? Welke andere projecten komen er? Is het mogelijk om bussen tijdens de piekuren op de pechstrook te laten rijden? Denkt de minister nog aan andere oplossingen?

03.02 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Het is geen sinecure om in tweeënhalve uur vanuit Limburg in Leuven of Brussel te geraken. Vanuit het noorden van Limburg doe ik er met de trein nog langer over. Wie er niet in slaagt om tijdig op het werk te raken, moet 's avonds langer werken. Dat heeft enorme gevolgen voor het gezinsleven.

Er wordt voortdurend gepraat over de ontsluiting van Limburg, maar veel daden zie ik niet. Over spoorlijn 20 moet nog een studie worden gemaakt. De Light Rail zou er pas in 2014 komen. De huidige snelbussen zitten vast in het verkeer, net als alle andere voertuigen. De heer Stevaert stelde ooit voor om snelbussen op de pechstrook of op aparte rijstroken te laten rijden. Kan dat in afwachting van 2014 worden gerealiseerd?

03.03 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Het Spartacus-project van De Lijn wil vlotter verkeer mogelijk maken via de Light Rail. Daarbij wordt Limburg eerst ontsloten. De NMBS probeert de reistijd naar Brussel te beperken via de bocht om Leuven.

We bekijken de experimenten in Vlaanderen en Wallonië inzake een ander gebruik van de pechstrook. Er zijn terzake wel internationale verdragen waar we niet omheen kunnen. We willen een reglementering vinden die vlotter openbaar vervoer mogelijk maakt, maar niet raakt aan de essentie van de pechstrook. De gunstige effecten die in Antwerpen werden vastgesteld, moeten we vertalen naar andere regio's.

doivent être traduits dans d'autres régions.

03.04 Georges Lenssen (VLD): La boucle de Louvain doit devenir une priorité, dès lors qu'elle permet de réaliser un gain de temps de 26 minutes.

Le Light Rail serait exploité par De Lijn, mais les voies sont la propriété de la SNCB. Cette situation n'entraînera-t-elle pas un conflit de compétences ?

03.05 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Depuis le 1^{er} janvier, les voies appartiennent à Infrabel. L'objectif est précisément d'ouvrir le marché de l'utilisation des voies. La société flamande de transports publics devrait être la première à saisir cette occasion, ce qu'elle a l'intention de faire.

03.06 Georges Lenssen (VLD): Il convient également d'harmoniser les horaires des bus et des trains.

03.07 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Nous mettons vivement l'accent sur ce point dans le contrat de gestion.

03.08 Georges Lenssen (VLD): On devrait tout de même permettre aux bus d'utiliser la bande d'arrêt d'urgence. Dans l'attente de liaisons plus rapides, on doit pouvoir atteindre Bruxelles depuis le Limbourg.

03.09 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Les bandes d'arrêt d'urgence ont fait l'objet d'accords internationaux. Il importe que les usagers puissent les utiliser en cas de détresse. En principe, je ne vois pas d'inconvénient à ce que les bus les empruntent pour autant que cela ne perturbe pas leur fonction première.

03.10 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): D'aucuns évoquent des délais considérables, allant jusqu'à 2014, et des conflits de compétences pour lesquels il existerait toutefois aujourd'hui des solutions.

Pour les habitants du nord du Limbourg, rejoindre une gare ferroviaire ne va pas de soi. Les bus rapides constitueraient pour eux une solution à condition qu'ils puissent rouler sur la bande d'arrêt d'urgence.

Je constate que le ministre a la volonté politique de changer les accords internationaux de façon à autoriser les bus à emprunter lesdites bandes. Quand serait-ce possible ?

03.04 Georges Lenssen (VLD): De bocht in Leuven moet een prioriteit worden, want die levert een tijdsbesparing van 26 minuten op.

De Light Rail zou worden uitgebaat door De Lijn, maar de sporen zijn eigendom van de NMBS. Zal er geen bevoegdheidsconflict ontstaan?

03.05 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Sinds 1 januari zijn de sporen in handen van Infrabel. Het is net de bedoeling om het gebruik van het spoor open te stellen. De Vlaamse vervoersmaatschappij zou de eerste moeten zijn om daarop in te spelen, en dat is ze ook van plan.

03.06 Georges Lenssen (VLD): Bus en trein moeten ook worden afgestemd op elkaar.

03.07 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): In de beheersovereenkomst leggen we daar nogal de nadruk op.

03.08 Georges Lenssen (VLD): Het moet toch mogelijk zijn dat de bussen de pechstrook gebruiken. In afwachting van snellere verbindingen, moeten we vanuit Limburg in Brussel kunnen geraken.

03.09 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Rond pechstroken zijn internationale afspraken gemaakt. Pechstroken moeten kunnen worden gebruikt in geval van nood. In principe heb ik er geen probleem mee dat er bussen over rijden, tot het moment dat dit de eigenlijke functie van de pechstrook verstoort.

03.10 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Er wordt gesproken over aanzienlijke termijnen, met name tot 2014, en over bevoegdheidsconflicten, waar nu toch een oplossing voor mogelijk zou zijn.

Voor wie in het noorden van Limburg woont, is het niet vanzelfsprekend om naar een treinstation te gaan. De snelbussen zouden voor deze mensen wel werken, als ze de pechstrook kunnen gebruiken.

Ik noteer dat de minister politiek bereid is iets te doen aan de internationale akkoorden en de bussen op de pechstrook te laten rijden. Wanneer zou dit kunnen?

03.11 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Cela n'est pas si simple. Je n'ai pas dit que j'allais dénoncer des accords internationaux. Tant qu'une situation de détresse ne se présente pas sur la bande d'arrêt d'urgence, les bus peuvent y rouler sans problème. Dans ce domaine, nous avons acquis des expériences positives à Anvers.

Mais autoriser une telle pratique n'est pas chose évidente dans les faits. Au demeurant, dans cette hypothèse, le gestionnaire de voirie voudra sans doute aménager une bande d'arrêt d'urgence supplémentaire ou une bande de stationnement d'urgence.

L'incident est clos.

04 **Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "le dernier bilan sur la sécurité routière en Belgique" (n° 4767)**

04.01 **Annick Saudoyer** (PS): A la lecture des chiffres belges parus, fin de l'année dernière, en matière de sécurité routière, on peut se réjouir d'une diminution des accidents. Par contre, le nombre de tués reste inchangé. Selon la police fédérale, une vitesse inadaptée ou excessive est en cause dans environ 75% de ces accidents. Dans le contexte européen, nous arrivons en troisième position des pays qui enregistrent le plus de décès causés lors d'accidents de la route.

Quels sont les facteurs qui expliquent la nette différence entre les différents pays européens en matière d'insécurité sur les routes? La police de la route devrait présenter son nouveau plan d'action 2005-2007. Quand sera-t-il rendu public? Vous avez relevé la lenteur du système de collecte des données. Quelles sont, selon vous, les informations les plus importantes à recueillir? Avez-vous mis en place un plan d'action à ce sujet? D'après les statistiques européennes, un bon tiers des conducteurs a un problème avec la réglementation de la vitesse, et appartient le plus souvent aux couches supérieures éduquées de notre société. Quels sont les actions que vous comptez mener pour améliorer la mentalité des Belges au volant?

04.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en français*): Je dispose de chiffres plus récents, qui indiquent une évolution positive.

Notre *website* présente un «baromètre» qui communique assez rapidement les chiffres en matière. Il s'agit, en fait, de comparer les chiffres de

03.11 **Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Zo eenvoudig is dat niet. Ik heb niet gezegd dat ik internationale akkoorden wil opzeggen. Zolang er zich geen pechsituatie voordoet, kunnen de bussen zonder problemen over de pechstrook rijden. We hebben daar goede ervaringen mee in Antwerpen.

Iets dergelijk toelaten is vlugger gezegd dan gedaan. De wegbeheerder zal trouwens in dit geval een extra pechstrook of parkeerpechstrook willen aanleggen.

Het incident is gesloten.

04 **Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de recentste balans van de verkeersveiligheid in België" (nr. 4767)**

04.01 **Annick Saudoyer** (PS): Met betrekking tot de cijfers inzake verkeersveiligheid die eind vorig jaar werden gepubliceerd, kan men zich verheugen over de vermindering van het aantal ongevallen. Het aantal dodelijke slachtoffers blijft echter ongewijzigd. Volgens de federale politie zijn 75 procent van de ongevallen te wijten aan een onaangepaste of overdreven snelheid. In de Europese context bekleden wij de derde plaats in de rangschikking van de landen met het grootste aantal dodelijke slachtoffers bij verkeersongevallen.

Welke factoren verklaren die grote verschillen tussen de onderscheiden Europese landen op het stuk van de verkeersonveiligheid? De wegpolitie zou haar nieuw actieplan 2005-2007 moeten voorstellen. Wanneer zal het openbaar worden gemaakt? U heeft gewezen op de te trage inzameling van gegevens. Wat zijn volgens u de belangrijkste gegevens die moeten worden verzameld? Heeft u een actieplan dienaangaande uitgewerkt? Volgens de Europese statistieken heeft ruim een derde van de autobestuurders problemen met de reglementering inzake de toegelaten snelheid en vaak behoren de betrokkenen tot de hoogst opgeleiden in onze maatschappij. Welke acties zal u ontwikkelen om de mentaliteit van de Belgen in het verkeer te verbeteren?

04.02 **Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): Ik beschik over recentere cijfers die op een positieve evolutie wijzen.

Onze website beschikt over een "barometer" die de desbetreffende cijfers vrij snel meedeelt. Het is in feite de bedoeling dat de cijfers van 2004 met die

2003 avec ceux de 2004.

L'analyse des chiffres demande plus de temps. En tout état de cause, il était important de disposer de ces données pour sensibiliser et informer le gouvernement, ceux qui s'occupent de la sécurité routière et la population.

La situation belge est grave parce que la Belgique est un pays de transit. Mais il y a aussi le constat que la sensibilité des Belges en matière de sécurité routière est différente de celle d'autres citoyens européens.

C'est pourquoi, en collaboration avec l'Institut belge de la sécurité routière, nous faisons tout pour sensibiliser la population.

Le plan d'action de la police fédérale a été rendu public le 30 décembre 2004. Il est moins sévère que prévu en raison des actions des syndicats. Il figure sur le site www.fedpol.be.

Enfin, je souligne l'importance de disposer de *quick indicators* afin de nous permettre d'informer la population des effets des mesures prises.

L'incident est clos.

05 Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Justice sur "les problèmes liés à la perception des amendes à l'encontre des transporteurs étrangers" (n° 4786)

05.01 Ludo Van Campenhout (VLD): Lorsqu'une infraction commise par des transporteurs étrangers est constatée sur les routes belges, l'amende est perçue immédiatement. Les transporteurs allemands se plaignent d'éprouver des difficultés lorsqu'ils veulent aller en recours.

On omettrait de traiter une grande partie des oppositions ou on déclarerait que le dossier ne peut être finalisé sur la base de pièces justificatives. Parfois aussi, l'Etat belge ne peut pas fournir d'informations sur le domicile de la personne qui a payé l'amende.

Les transporteurs allemands ont contacté leur ministère du Transport et se préparent même à introduire une requête devant la Commission européenne concernant cette procédure et la possibilité de débat contradictoire.

van 2003 worden vergeleken.

Om de cijfers te analyseren is meer tijd nodig. In ieder geval was het belangrijk over die gegevens te beschikken om de regering, zij die zich met de verkeersveiligheid bezighouden en de bevolking te sensibiliseren en te informeren.

De toestand in België is ernstig omdat België een doorvoerland is. Maar we stellen ook vast dat de Belg niet zo gevoelig is voor de verkeersveiligheid als andere Europeanen.

Daarom doen wij in samenwerking met het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid al het mogelijke om de bevolking te sensibiliseren.

Het actieplan van de federale politie werd op 30 december 2004 bekend gemaakt. Wegens de vakbondsacties is het minder streng dan gepland. Het werd op de website www.fedpol.be gepubliceerd.

Tot slot onderstreep ik het belang over *quick indicators* te beschikken, zodat we de bevolking over de resultaten van de genomen maatregelen kunnen inlichten.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Justitie over "de onzekere geldboete-inning ten overstaan van buitenlandse transporteurs" (nr. 4786)

05.01 Ludo Van Campenhout (VLD): Wanneer op de Belgische wegen een overtreding door buitenlandse transporteurs wordt vastgesteld, moeten zij de boete ter plaatse betalen. De Duitse wegvervoerders klagen dat zij problemen ondervinden wanneer zij in beroep willen gaan.

Een groot deel van de verzetschriften wordt niet verwerkt of er wordt verklaard dat een afwikkeling van het dossier aan de hand van de bewijsstukken niet kan worden voltooid. Soms kon de Belgische Staat geen opheldering geven over de verblijfplaats van de persoon die de boete had betaald.

De Duitse wegvervoerders hebben contact opgenomen met het Duitse Bondsministerie van Verkeer en zij bereiden zelfs een verzoekschrift bij de Europese Commissie voor over deze procedure en de mogelijkheid tot tegenspraak.

Le ministre admet-il le problème ? Est-il déjà réellement question d'une requête ? Quelles mesures le ministre prendra-t-il pour que la Belgique puisse continuer de jouer son rôle de centre logistique de l'Europe ?

05.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): La perception immédiate des amendes est destinée, justement, à réprimer et à sanctionner efficacement les usagers de la route étrangers qui commettent des infractions. La réaction des transporteurs routiers allemands, que monsieur Van Campenhout relaye ici, prouve que notre méthode produit des effets.

Ni le SPF Mobilité ni moi-même n'avons connaissance d'une requête contre la Belgique devant la Commission européenne.

La Belgique jouera d'autant mieux son rôle de centre logistique européen que nous pourrons garantir aux transporteurs étrangers un réseau routier sûr. Une attitude rigoureuse à l'égard des contrevenants belges et étrangers s'inscrit dans ce cadre.

05.03 Ludo Van Campenhout (VLD): Cette réponse est totalement hors sujet. Ma question ne porte pas sur le principe louable de la perception immédiate en cas d'infraction, mais sur les problèmes auxquels sont confrontés les ressortissants étrangers – en l'occurrence les transporteurs routiers allemands – lors du dépôt des oppositions et des contradictions. Alors qu'ils sont en droit d'attendre un suivi correct de ces démarches, ils réalisent que ce n'est pas le cas. Je ferais sans doute mieux de soumettre cette question à la ministre de la Justice, qui a peut-être un sens de la justice plus aigu.

05.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Ne confondez pas la droiture et la droite tout court. (*Sourires*)

L'association allemande *Verein Camion Pro* a même déjà un porte-parole à la Chambre. Cela témoigne bien de la transparence de notre système juridique.

Je rappelle que la perception immédiate permet de poursuivre avec une efficacité particulière les contrevenants étrangers. Chaque contrevenant jouit des mêmes droits de la défense.

05.05 Ludo Van Campenhout (VLD): Il n'empêche, le traitement administratif des oppositions laisse vraiment à désirer.

Erkent de minister het probleem? Is er reeds concreet sprake van een verzoekschrift? Welke maatregelen gaat de minister nemen, zodat België zijn rol als logistiek centrum van Europa kan blijven vervullen?

05.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De onmiddellijke inning van het boetebedrag is er net op gericht om ook de buitenlandse weggebruikers in ons land efficiënt te kunnen beteugelen en bestraffen bij een overtreding. De reactie van de Duitse wegvervoerders, bij monde van de heer Van Campenhout, toont aan dat onze handelwijze wel degelijk effect heeft.

Noch de FOD Mobiliteit noch ikzelf heb weet van een verzoekschrift bij de Europese Commissie ten aanzien van België.

België zal des te beter zijn rol van Europees logistiek centrum kunnen spelen als we de buitenlandse wegvervoerders garanties kunnen bieden voor een veilig wegennet. In die context past een ernstige aanpak van binnen- en buitenlandse overtreders.

05.03 Ludo Van Campenhout (VLD): Dit antwoord is volledig naast de kwestie. Mijn vraag gaat niet over het terechte principe van de onmiddellijke inning bij overtredingen, wel over de problemen die buitenlanders – in casu de Duitse wegvervoerders – ondervinden bij het indienen van verzetschriften en tegenspraken. Zij mogen toch een correcte afhandeling hiervan verwachten en zij ondervinden dat dit niet het geval is. Wellicht stel ik deze vraag beter aan de minister van Justitie, die misschien meer rechtsgevoel heeft.

05.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Verwar uw rechtsgevoel niet met rechts gevoel. (*Glimlachjes*)

De Duitse *Verein Camion Pro* heeft in ons land zelfs al een woordvoerder in de Kamer. Dat bewijst hoe transparant ons rechtssysteem wel is.

Ik herhaal dat de onmiddellijke inning een bijzonder efficiënte aanpak mogelijk maakt van buitenlandse overtreders. Iedereen heeft na een overtreding dezelfde rechten van verdediging.

05.05 Ludo Van Campenhout (VLD): De administratieve afhandeling van de verzetschriften loopt wel in het honderd.

05.06 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): C'est l'affaire du ministre compétent et de l'administration concernée.

L'incident est clos.

06 **Question de M. Ludo Van Campenhout au ministre de la Mobilité sur "la ratification des traités" (n° 4789)**

06.01 **Ludo Van Campenhout** (VLD): La Belgique accuse un retard en ce qui concerne la ratification de traités internationaux, au nombre desquels figure une série de trois traités relatifs à la navigation maritime et à la navigation intérieure. Une ratification rapide de ce type de traités revêt une importance cruciale pour notre pays, qui constitue une plaque tournante du transport international de marchandises.

Quand ces traités relatifs à la navigation maritime et à la navigation intérieure seront-ils ratifiés ?

06.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): La question de M. Van Campenhout porte sur trois traités internationaux : le traité tendant à promouvoir le respect par les navires de pêche en pleine mer des mesures internationales de protection et de gestion, adopté à Rome le 24 novembre 1993 ; le traité international relatif au contrôle des systèmes nocifs destinés à combattre la présence, sur les coques de navires, d'une croûte constituée par la prolifération d'algues et de coquillages, établi à Londres le 5 octobre 2001 ; le traité de l'Escaut, signé à Gand le 3 décembre 2002.

Les premier et troisième traités ressortissent à la compétence des Régions. Le second traité ressortit partiellement à la compétence des autorités fédérales, s'agissant d'un traité mixte. Il doit donc être ratifié par les autorités régionales et fédérales. Le SPF Mobilité prépare actuellement le dossier de ratification. Je prévois que la ratification interviendra encore avant fin 2005.

L'incident est clos.

07 **Questions jointes de**

- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "l'interdiction d'utilisation de la piste d'atterrissage 02" (n° 4817)
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation de la piste 02 à Zaventem, l'évaluation du plan de dispersion et l'harmonisation des normes sonores" (n° 4951)
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité

05.06 **Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Dat is dan een zaak van de bevoegde minister en de betrokken administratie.

Het incident is gesloten.

06 **Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de minister van Mobiliteit over "te ratificeren verdragen" (nr. 4789)**

06.01 **Ludo Van Campenhout** (VLD): België kent een achterstand inzake het ratificeren van internationale verdragen. Hiertoe behoort een reeks van drie verdragen die betrekking hebben op de zeescheepvaart en de binnenvaart. Een snelle ratificatie van dit soort verdragen is van cruciaal belang voor ons land, dat een knooppunt is in het internationaal transport van goederen

Wanneer zullen die verdragen inzake zee- en binnenscheepvaart worden geratificeerd?

06.02 **Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): De vraag van de heer Van Campenhout heeft betrekking op drie internationale verdragen: het Verdrag ter bevordering van het respect door visserijschepen in volle zee van internationale beschermings- en beheersmaatregelen, aangenomen te Rome op 24 november 1993; het Internationaal Verdrag betreffende de controle op schadelijke aangroeiwerende systemen op schepen, opgemaakt te Londen op 5 oktober 2001; het Scheldeverdrag, ondertekend te Gent op 3 december 2002.

Voor het eerste en het derde verdrag zijn de Gewesten bevoegd. Voor het tweede verdrag is ook de federale overheid bevoegd, maar het gaat om een gemengd verdrag. De ratificatie moet dus gebeuren op federaal en op regionaal niveau. De FOD Mobiliteit bereidt het ratificatiedossier voor. Ik verwacht dat de ratificatie nog voor eind 2005 zal kunnen gebeuren.

Het incident is gesloten.

07 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "het verbod op het gebruik van landingsbaan 02" (nr. 4817)
- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "het gebruik van de baan 02 op Zaventem, de evaluatie van het spreidingsplan en de harmonisatie van de geluidsnormen" (nr. 4951)

sur "les conséquences du nouveau permis d'environnement pour la BIAC" (n° 4952)

07.01 Simonne Creyf (CD&V): A la fin de l'année dernière, le tribunal de première instance de Bruxelles a interdit l'utilisation de la piste d'atterrissage 02 à l'aéroport de Zaventem, le juge ayant estimé qu'un aéroport n'a pas sa place dans une zone urbaine densément peuplée. A la mi-décembre, le ministre a déclaré qu'il interjetterait appel contre ce jugement.

L'a-t-il déjà fait ? Ce jugement vaut-il également pour les vols de jour ? A-t-il connaissance de décisions judiciaires similaires prises par un juge ayant avancé le même type d'argumentaire selon lequel un aéroport n'a pas sa place dans une zone à forte densité de population ?

Ce n'est pas d'aujourd'hui qu'on critique cette piste 02 en raison des risques de sécurité qu'elle présente car elle est très courte et légèrement inclinée. Y remédiera-t-on ? Que coûteraient des travaux d'aménagement ? Quand l'évaluation du plan de répartition sera-t-elle clôturée ? Quels investissements projette-t-on pour assurer une véritable répartition des vols ?

07.02 Bart Laeremans (Vlaams Belang): A la fin de l'année dernière, le ministre flamand Peeters a annoncé les adaptations apportées au permis d'environnement de la BIAC. Les aménagements comportent surtout la suppression de la piste taxi obligatoire le long de la piste 25L et de l'installation obligatoire des systèmes d'atterrissage ILS.

Le ministre peut-il fournir un aperçu des études réalisées concernant l'aménagement de la piste taxi et l'installation des systèmes d'atterrissage ILS ? Quels auraient été les coûts et dans quelle mesure la piste taxi et les nouveaux systèmes d'atterrissage ILS auraient-ils influé sur le plan de dispersion ? La piste taxi et les systèmes d'atterrissage ILS sont-ils définitivement abandonnés en raison de la modification des permis ? Ces éléments faisaient-ils partie de l'accord de rachat de la BIAC ? Qui aurait supporté les coûts relatifs à la piste taxi et aux systèmes d'atterrissage ? Quelle est la position du ministre par rapport à ces éléments du permis ?

Comment le ministre réagit-il au fait que le respect du plan de dispersion n'est plus obligatoire ? A-t-il fait office de médiateur à cet égard ? Comment fera-t-on en sorte que le plan soit respecté ? Le repreneur de la BIAC avait-il imposé comme condition de ne pas devoir respecter le plan de

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de gevolgen van de nieuwe milieuvergunning voor BIAC" (nr. 4952)

07.01 Simonne Creyf (CD&V): De rechtbank van eerste aanleg in Brussel verbood eind vorig jaar het gebruik van landingsbaan 02 op de luchthaven van Zaventem. De rechter ging ervan uit dat een luchthaven niet thuis hoort in een dichtbevolkt stedelijk gebied. Midden december verklaarde de minister dat hij in beroep ging tegen deze uitspraak.

Is dit ondertussen al gebeurd? Geldt de rechterlijke uitspraak ook voor dagvluchten? Zijn er gelijkaardige rechterlijke uitspraken bekend waarbij het argument van het al dan niet thuishoren van een luchthaven in een stedelijk gebied door de rechter wordt gehanteerd?

Er werd al langer gewezen op het veiligheidsrisico van landingsbaan 02: ze is vrij kort en licht hellend. Zal hieraan iets gedaan worden? Wat zouden de aanpassingswerken kosten? Wanneer wordt de evaluatie van het spreidingsplan afgesloten? Welke investeringen worden gepland met het oog op een volwaardige spreiding?

07.02 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Eind vorig jaar maakte Vlaams minister Peeters bekend welke aanpassingen werden doorgevoerd aan de milieuvergunning van BIAC. Vooral de schrapping van de verplichte taxibaan langsheen baan 25L en van de verplichte aanleg van ILS-landingssystemen vielen op.

Kan de minister een overzicht geven van de studies die over de aanleg van de taxibaan en de installatie van de ILS-landingssystemen werden gemaakt? Wat zouden de kosten zijn geweest en op welke wijze zouden de taxibaan en de nieuwe landingssystemen het spreidingsplan beïnvloeden? Komen de taxibaan en de ILS-landingssystemen er definitief niet door de gewijzigde vergunningen? Maakten deze zaken deel uit van de overnamedeal van BIAC? Wie zouden de taxibaan en de landingssystemen hebben bekostigd? Wat is de houding van de minister tegenover deze onderdelen van de vergunning?

Hoe reageert de minister op het feit dat de naleving van het spreidingsplan niet langer verplicht is? Heeft hij bemiddeld? Hoe zal de naleving nu worden afgedwongen? Was de niet-naleving een voorwaarde van de overnemer van BIAC?

dispersion ?

Le 14 décembre, un juge bruxellois a décidé que la piste d'atterrissage 02 ne pouvait plus être utilisée dans le cadre du plan de dispersion. Qu'en est-il de la procédure de recours contre ce jugement extrêmement politique ? Une nouvelle concertation a-t-elle été organisée avec les Régions au sujet des normes sonores ? Le ministre peut-il également donner des précisions sur l'évaluation et les conclusions qu'il a ou non tirées ?

07.03 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): J'essaye d'adopter une position aussi neutre que possible dans ce dossier afin d'en arriver à la conclusion d'un accord de dispersion avec tous les acteurs concernés.

L'argumentation du juge bruxellois part de la prémisse qu'un aéroport ne peut pas se situer dans une zone urbaine. Il est regrettable qu'il ne donne aucun argument – pour ou contre – sur la sécurité de la piste d'atterrissage 02. De plus, vu son degré de précision, le jugement lui-même laisse très peu de marge de manœuvre au pouvoir exécutif.

Il y a là assez d'éléments pour introduire une procédure d'appel. J'ai insisté pour que les plaidoyers puissent déjà débiter le 24 février 2005. Un jugement est attendu dans le courant du mois de mars.

La règle stricte selon laquelle la piste 02 ne peut être utilisée que de manière exceptionnelle, et pas systématique, vaut également pour les vols de jour.

Dans son jugement, le juge fait référence à l'arrêt-Hatton rendu par la Cour européenne des droits de l'homme. Il ne parle cependant pas du deuxième arrêt Hatton qui rectifie certains éléments et qui donne plus de marge de manœuvre au pouvoir exécutif.

La piste 02 est en effet oblique, courte et inclinée. La sécurité de cette piste est néanmoins garantie par le respect strict des critères de sécurité internationaux. Il faut bien se rendre compte que l'allonger coûterait pas moins de 800 millions d'euros.

Chaque mardi de janvier, nous nous réunissons avec les Régions pour faire le point. En effet, vers la fin du mois, je vais devoir prendre des décisions dans le cadre du jugement. En outre j'espère que les Régions seront entre-temps parvenues à un accord valable sur les nuisances sonores. Les gouvernements bruxellois et flamand se réunissent à ce sujet.

Op 14 december besliste een Brusselse rechter dat de landingsbaan 02 niet langer kan worden gebruikt in het kader van het spreidingsplan. Hoever staat het met de beroepsprocedure tegen dit uitermate politieke vonnis? Is er nog overlegd met de Gewesten over de geluidsnormen? Kan de minister ook iets zeggen over de evaluatie en de conclusies die hij al dan niet heeft getrokken?

07.03 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik probeer mij in dit dossier zo neutraal mogelijk op te stellen om met iedereen tot een spreidingsakkoord te komen.

De argumentatie van de Brusselse rechter vertrekt van de premisse dat een luchthaven niet in een stedelijk gebied kan liggen. Het is jammer dat hij niets zegt – pro of contra – over de veiligheid van de landingsbaan 02. Bovendien laat het vonnis zelf door zijn gedetailleerdheid zeer weinig bewegingsruimte aan de uitvoerende macht.

Redenen genoeg voor een beroepsprocedure. Op 24 februari 2005 zal men op mijn aandringen reeds met de pleidooien beginnen. Een uitspraak wordt verwacht in maart.

Ook voor de dagvluchten geldt de strakke regel dat de baan 02 niet systematisch, maar slechts uitzonderlijk, mag worden gebruikt.

De rechter verwijst in zijn vonnis naar het arrest-Hatton van de Europese Hof voor de rechten van de mens. De rechter zegt evenwel niets over het tweede arrest-Hatton waarin bepaalde zaken worden rechtgezet en de uitvoerende macht meer beslissingsruimte krijgt.

Baan 02 ligt inderdaad schuin, ook is ze kort en hellend. De veiligheid van de baan wordt evenwel gegarandeerd door de strikte opvolging van de internationale veiligheidscriteria. Men moet goed beseffen dat een verlenging van deze baan maar liefst 800 miljoen euro zou kosten.

Iedere dinsdag van deze maand komen wij samen met de Gewesten om de evaluatie op te stellen. Rond het einde van januari zal ik immers in het kader van het vonnis beslissingen moeten nemen. Voorts hoop ik dat de Gewesten ondertussen tot goede geluidsafspraken kunnen komen. De Vlaamse en Brusselse regeringen komen daarover samen.

Tant que le jugement sera d'application, nous le respecterons, mais j'espère qu'il sera cassé en appel et que nous pourrions à nouveau chercher avec les Régions un accord de dispersion. Cette attitude équivoque n'est pas favorable à l'image de notre pays.

Les travaux d'infrastructure, comme la piste taxi 25L, n'ont pas encore été évoqués. Je tiens à souligner qu'en tant que ministre fédéral, je suis tenu au respect de l'autonomie des institutions et je ne puis dès lors intervenir dans les relations entre BIAC et la Région flamande.

07.04 Simonne Creyf (CD&V): Je puis momentanément me contenter de la réponse du ministre, qui était essentiellement informative.

07.05 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Je resterai purement informatif dans ce dossier.

07.06 Simonne Creyf (CD&V): Oui, mais le ministre devra finir par prendre une décision.

07.07 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Le ministre n'a en fait pas répondu à mes questions. En ce qui concerne la piste 02 et le jugement, sa réponse suscite de nombreuses questions. Le ministre respectera le jugement mais si le juge lui donne raison en février, tout devra à nouveau changer.

07.08 Renaat Landuyt ministre (*en néerlandais*): Le seul critère objectif pour l'établissement du plan de dispersion est le cadastre du bruit, qui est à présent disponible et correspond du reste à ce qui avait été prévu. Objectivement, aucune modification ne se justifiait dès lors, mais je suis à présent contraint de respecter le jugement, aussi longtemps qu'il n'est pas infirmé en degré d'appel.

07.09 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Si les procédures sont adaptées aujourd'hui et si le juge donne ensuite raison au gouvernement, je crains que la situation antérieure ne soit pas immédiatement rétablie. Peut-être va-t-on dès lors perdre une année de plus en évaluations et en négociations.

07.10 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Au sein de notre système fédéral, les autorités fédérales ne peuvent rien imposer aux entités fédérées. Les normes sonores des Régions peuvent conférer un caractère fictif à mes décisions.

Zolang het vonnis van toepassing is, zullen wij het naleven, maar ik hoop dat het verbroken wordt in beroep en wij opnieuw met de Gewesten naar een spreidingsakkoord kunnen zoeken. Deze dubieuze houding is niet goed voor het imago van ons land.

De infrastructuurwerken, zoals onder meer de taxibaan 25L, zijn nog niet ter sprake gekomen. Ik moet erop wijzen dat ik als federaal minister de autonomie van de instellingen moet respecteren en dus niet kan tussenkomen in de relaties tussen BIAC en het Vlaams Gewest.

07.04 Simonne Creyf (CD&V): Ik kan voorlopig vrede nemen met het antwoord van de minister, dat vooral informatief was.

07.05 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik zal informatief blijven in dit dossier.

07.06 Simonne Creyf (CD&V): Ja, maar de minister zal uiteindelijk toch een beslissing moeten nemen.

07.07 Bart Laeremans (Vlaams Belang): De minister heeft eigenlijk niet geantwoord op mijn vragen. Wat baan 02 en het vonnis betreft, roept zijn antwoord vooral veel vragen op. De minister wil het vonnis naleven, maar als hij in februari gelijk krijgt van de rechter moet alles opnieuw veranderen.

07.08 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Het enige objectieve criterium voor het spreidingsplan is het geluidskadaster, dat nu bestaat en ook beantwoordt aan wat men had voorspeld. Objectief was er dus geen reden om iets te veranderen, maar ik ben nu verplicht het vonnis na te leven zolang het niet hervormd is.

07.09 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Ik vrees dat, als men nu de procedures aanpast en de overheid daarna gelijk krijgt van de rechter, er niet onmiddellijk zal teruggekeerd worden naar de vroegere situatie. Misschien zal men dan nog een jaar verliezen met evaluaties en onderhandelingen.

07.10 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): In ons federaal systeem kan de federale overheid de deelstaten niets opleggen. De geluidsnormen van de regio's kunnen de beslissingen die ik neem fictief maken.

07.11 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Si le gouvernement obtient gain de cause en appel, nous devons revenir au plan de dispersion initial. Selon le ministre, les travaux d'infrastructure n'ont pas encore été abordés. Quelle est néanmoins sa réaction face à la disparition du permis ? Le ministre a-t-il demandé à son collègue flamand de supprimer la condition de la piste taxi ? La piste taxi a-t-elle joué un rôle lors des négociations avec le repreneur australien de BIAC ?

07.12 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Je me garde de faire des déclarations qui peuvent avoir une influence sur la valeur d'une société flamande ou belge. Je ne vois pas non plus l'utilité politique de votre question. Je répète une fois de plus qu'en tant que ministre fédéral, je n'ai pas à me mêler des matières régionales.

La BIAC n'est plus une entreprise publique. Si le repreneur a des stratégies déterminées, qui suis-je pour déclarer que telle ou telle hypothèse est exclue d'avance ?

07.13 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Le ministre Peeters déclare que la BIAC ne demande pas la création d'une piste taxi. Je souhaiterais savoir s'il s'agit de l'ancienne ou de la nouvelle BIAC. Comment le ministre va-t-il imposer le plan de dispersion si ce n'est pas par le biais du permis d'environnement ?

07.14 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): L'évaluation doit conduire à un accord sur la dispersion. Beaucoup de choses dépendent encore des discussions.

07.15 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Comme pour le dossier de Bruxelles-Hal-Vilvorde, on reporte le problème à plus tard.

07.16 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Il ne faut pas prendre ses désirs pour la réalité.

L'incident est clos.

08 Question de M. Daniel Bacquelaine au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation de timbres fiscaux dans le cadre de la demande de permis de conduire" (n° 4800)

08.01 Daniel Bacquelaine (MR): Pour la délivrance des permis de conduire ou des licences d'apprentissage, les administrations communales

07.11 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Als de overheid gelijk krijgt in beroep, moeten we terugkeren naar het oorspronkelijke spreidingsplan. De minister zegt dat de infrastructuurwerken nog niet ter sprake zijn gekomen. Wat is echter zijn reactie op het wegvallen van de vergunning? Heeft de minister zijn Vlaamse collega gevraagd om de voorwaarde voor de taxibaan te schrappen? Heeft de taxibaan een rol gespeeld in de onderhandelingen met de Australische overnemer van BIAC?

07.12 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik laat mij niet verleiden tot uitspraken die een invloed kunnen hebben op de waarde van een Vlaams of Belgisch bedrijf. Ik zie ook het politiek nut niet in van uw vraag. Ik herhaal nogmaals dat ik als federaal minister mij niet te bemoeien heb met gewestmateries.

BIAC is geen staatsbedrijf meer. Indien de overnemer bepaalde strategieën heeft, wie ben ik dan om te zeggen dat een bepaalde hypothese op voorhand uitgesloten is?

07.13 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Minister Peeters zegt dat BIAC geen vragende partij is. Ik wil weten of het dan over het oude of over het nieuwe BIAC gaat. Hoe zal de minister het spreidingsplan opleggen als het niet via de milieuvergunning is?

07.14 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De evaluatie moet tot een spreidingsakkoord leiden. Veel hangt nog af van de besprekingen.

07.15 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Zoals met Brussel-Halle-Vilvoorde schuift men het dossier voor zich uit.

07.16 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Men mag zijn wensen niet voor werkelijkheid nemen.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Daniel Bacquelaine aan de minister van Mobiliteit over "het gebruik van fiscale zegels bij de aanvraag van rijbewijzen" (nr. 4800)

08.01 Daniel Bacquelaine (MR): Bij de afgifte van rijbewijzen en leervergunningen moeten de gemeentebesturen fiscale zegels gebruiken. Voor

doivent appliquer des timbres fiscaux. A présent, pour toute une série de documents, un programme informatique permet de percevoir le droit sans appliquer les timbres fiscaux. Voyez-vous une objection à procéder de la même façon pour les permis de conduire et les licences d'apprentissage ?

08.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): Mon département a déjà commencé à préparer un projet concernant cette réglementation.

En outre, une proposition de procédure pratique a été lancée, en collaboration avec l'Union des villes et des communes, pour régulariser le paiement trimestriel au gouvernement fédéral.

La circulaire du ministre des Finances sur l'application du droit de timbre ne s'applique pas aux paiements de permis de conduire, qui ne sont pas des droits de timbres mais des rétributions. Pour la nouvelle procédure, une circulaire spécifique sera communiquée aux administrations communales. L'administration des Finances souligne que le système des timbres lui permet d'être sûre de recevoir l'argent à temps. C'est une difficulté mais tout le monde est d'accord pour simplifier les choses.

08.03 Daniel Bacquelaine (MR): Je me réjouis que l'on s'engage dans une simplification administrative en la matière.

L'incident est clos.

09 Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "la sécurité du Rail léger" (n° 4815)

09.01 Roel Deseyn (CD&V): Le Light Rail, une combinaison entre un train et un tram, atteindra une vitesse de 120 kilomètres par heure. Le véhicule est pourtant plus léger qu'un train classique. En outre, l'exploitation des trains est une compétence fédérale. Les trams relèvent de la compétence de la Flandre par le biais de la société De Lijn.

Une signalisation sera-t-elle installée ? Le Light Rail roulera-t-il à vue ? Qui sera le responsable final ? De Lijn demandera-t-elle conseil à la SNCB qui possède une expertise considérable ? Les rames de train répondront-elles aux normes UIC ? Comment la sécurité sera-t-elle assurée en cas de collision ? Prévoit-on, par exemple, des zones déformables ? Quelle sera la distance entre les

une hele reeks documenten bestaat er nu echter een informaticaprogramma waardoor men die rechten kan heffen zonder zegels te plakken. Ziet u redenen waarom dit programma ook niet voor rijbewijzen en leervergunningen kan worden gebruikt?

08.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Mijn departement bereidt reeds een ontwerp betreffende die reglementering voor.

Bovendien werd in samenwerking met de Vereniging van Steden en Gemeenten een praktische procedure voorgesteld om de driemaandelijke betaling aan de federale regering te regelen.

De rondzendbrief van de minister van Financiën over de toepassing van het zegelrecht slaat niet op de betalingen van rijbewijzen, aangezien het in dat geval niet om een zegelrecht maar om een retributie gaat. Met betrekking tot de nieuwe procedure zal aan de gemeentebesturen een specifieke circulaire worden gericht. Het bestuur van Financiën onderstreept dat het er dankzij de betaling via zegels zeker van kan zijn dat het zijn geld op tijd krijgt. De procedure is inderdaad niet zo eenvoudig, maar iedereen wil de weg van de administratieve vereenvoudiging bewandelen.

08.03 Daniel Bacquelaine (MR): Ik ben verheugd dat te horen.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "de veiligheid van Light Rail" (nr. 4815)

09.01 Roel Deseyn (CD&V): De Light Rail, een kruising van trein en tram, zal snelheden halen tot 120 kilometer per uur. Nochtans is het voertuig lichter dan gewone treinen. Bovendien is de exploitatie van treinen een federale bevoegdheid. Trams zijn via De Lijn in Vlaamse handen.

Komt er een seininrichting? Zal de Light Rail op zicht rijden? Wie wordt de eindverantwoordelijke? Zal De Lijn te rade gaan bij de NMBS, die heel wat expertise heeft? Zullen de treinstellen voldoen aan de UIC-normen? Hoe wordt de veiligheid gegarandeerd bij botsingen? Wordt bijvoorbeeld in kreukelzones voorzien? Hoe ver zullen de stations van elkaar liggen? Ver genoeg om een rendabele

gares ? Sera-t-elle suffisante pour atteindre une vitesse rentable ? Les autorités fédérales ne manquent-elles pas d'ambition ? Ne doivent-elles pas accentuer leur contrôle sur le holding SNCB ? Comment le contrôle de l'infrastructure et du personnel sera-t-il organisé ? Une nouvelle entité sera-t-elle créée ?

09.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Plutôt que de me référer purement et simplement au projet Spartacus de De Lijn, j'entends que le gouvernement fédéral s'informe de ses responsabilités. Infrabel est chargé de la sécurité des chemins de fer. Nous sommes donc certainement armés pour répondre aux attentes des futurs utilisateurs. De Lijn devra satisfaire aux conditions édictées par Infrabel.

Si De Lijn aménage des voies ferrées propres, cela ne ressortit pas à notre compétence. En matière de signalisation, des règles propres seront d'application au sein du système développé par De Lijn.

09.03 Roel Deseyn (CD&V): Les nouveaux projets satisferont-ils aux normes UIC ? Le ministre affirme qu'Infrabel en assurera le contrôle. Etant donné qu'aucune réaction n'a été exprimée de ce côté, je commençais à m'inquiéter.

Le Light Rail atteindrait une vitesse de 120 kilomètres à l'heure. Aucune signalisation spéciale ne serait prévue au début. Les trains ordinaires ne peuvent cependant rouler qu'à une vitesse de 40 kilomètres à l'heure.

Il convient d'initier un dialogue relatif à la mobilité dans des régions telles que le Limbourg et la Flandre occidentale. Les autorités fédérales peuvent y apporter leur contribution. Le ministre affirme toutefois que la pose de voies ferrées ne relève plus de sa compétence, mais un contrôle est-il malgré tout exercé sur la SNCB Holding ? Il est toutefois possible de libérer des fonds pour la nouvelle infrastructure ?

09.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Une égalité des droits d'utilisation des voies a été instaurée dans le cadre d'accords européens. Ce même système s'appliquera au transport de marchandises probablement en 2007. Le monopole en place est ainsi rompu. Le transport de personnes fait encore l'objet de discussions. Personnellement, je m'avance avec prudence et souhaite d'abord comparer notre situation avec celle d'autres pays. Je ne suis pas convaincu que l'égalité instaurée entre les prestataires de services

snelheid te halen? Is de federale overheid niet te weinig ambitieus? Moet ze niet meer greep krijgen op de NMBS-holding? Hoe wordt het toezicht georganiseerd op de infrastructuur en het personeel? Wordt een nieuwe entiteit opgericht?

09.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Liever dan louter te verwijzen naar het Spartacus-project van De Lijn, wil ik dat ook de federale overheid haar verantwoordelijkheden nagaat. Infrabel staat in voor de veiligheid van de spoorlijnen. We zijn dus zeer goed gewapend om te antwoorden op vragen van toekomstige gebruikers. De Lijn zal moeten voldoen aan de voorwaarden die Infrabel stelt.

Als De Lijn eigen spoorlijnen aanlegt, hebben wij daarover geen bevoegdheid. Inzake seininrichting zullen binnen het stelsel dat De Lijn ontwerpt, eigen regels gelden.

09.03 Roel Deseyn (CD&V): Zullen de nieuwe projecten voldoen aan de UIC-normen? De minister zegt dat Infrabel toezicht zal houden. Omdat er uit die hoek nog geen reactie was, maakte ik me ongerust.

De Light Rail zou een snelheid van 120 kilometer per uur halen. Er zou aanvankelijk geen speciale seininrichting komen. Nochtans mogen gewone treinen op zicht slechts 40 kilometer per uur rijden.

Er moet een dialoog ontstaan over de mobiliteit in regio's zoals Limburg en West-Vlaanderen. De federale overheid kan een bijdrage leveren. De minister zegt dan wel dat de aanleg van spoorlijnen zijn bevoegdheid niet meer is, maar er is toch controle op de NMBS-holding? Er kan toch geld worden vrijgemaakt voor nieuwe infrastructuur?

09.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Binnen het kader van Europese afspraken is er gelijkheid van gebruiksrecht van de sporen. Voor het goederenvervoer komt dat er waarschijnlijk rond 2007. Daarmee wordt het bestaande monopolie verbroken. Over personenvervoer is er nog discussie. Persoonlijk ben ik daar voorzichtig mee en wil ik eerst de situatie in andere landen vergelijken. Ik ben er niet van overtuigd dat gelijkheid van de dienstverleners ten goede zal komen van de gebruikers.

sera favorable aux utilisateurs.

Si la question du Light Rail a été abordée, c'est uniquement dans la perspective d'autoriser éventuellement d'autres utilisateurs du rail pour le transport de personnes. Tout cela doit encore se concrétiser.

Infrabel, gestionnaire des infrastructures ferroviaires, est responsable du respect des normes de sécurité.

09.05 **Roel Deseyn** (CD&V): Si davantage d'exploitants devaient être présents pour le transport de personnes, cette évolution serait liée à des investissements dans les infrastructures et à l'aménagement de nouveaux tracés. Nous sommes si proches du point de saturation que la combinaison de divers types de transports et de nouveaux exploitants conduirait dans la pratique au chaos en ce qui concerne le transport de personnes.

Si du matériel non-UIC et du matériel UIC devaient être autorisés en Belgique dès la phase de départ, cela ne mènerait pas seulement à une situation chaotique sur le réseau mais également à des problèmes de sécurité. Vérifions de quelle manière nous pouvons trouver rapidement des crédits d'investissement pour pouvoir prévoir une infrastructure ferroviaire adaptée, plutôt que d'aménager des lignes sans installation de signalisation et ce uniquement pour le Light Rail. Dans le cas contraire, une revalorisation ultérieure serait impossible.

L'incident est clos.

10 **Question de M. Philippe Monfils au ministre de la Mobilité sur "la sécurité routière" (n° 4850)**

10.01 **Philippe Monfils** (MR) : Je m'interroge sur les propos tenus à la presse par le ministre Landuyt au sujet du lancement d'une opération dont l'objectif annoncé vise à constituer une coalition rassemblant toutes les personnes favorables à la sécurité routière. A cet égard, je me permets de rappeler que la Cour d'arbitrage s'est prononcée très clairement en défaveur de l'ancienne loi.

Bien que vous ayez déposé une proposition de loi visant à résoudre partiellement certains problèmes relevés par la Cour, un tel appel à la population ne repose sur aucun critère scientifique et s'apparente à une tentative de plébiscite d'une éventuelle action du ministre.

Comment justifiez-vous une telle démarche hors de

Het is slechts in het vooruitzicht van een eventuele toelating van andere gebruikers van het spoor voor personenvervoer, dat de Light Rail ter sprake is gekomen. Dit moet nog worden geconcretiseerd.

Infrabel, de bestuurder van de sporen, is verantwoordelijk voor de naleving van de nodige veiligheidsvoorschriften.

09.05 **Roel Deseyn** (CD&V): Als er meer exploitanten komen voor het personenvervoer, is dat verbonden met infrastructuurinvesteringen en met de aanleg van nieuwe tracés. Wij zitten zo dicht bij het verzadigingspunt dat de combinatie van verschillende transporttypes en nieuwe exploitanten in de praktijk voor het personenverkeer tot chaos moet leiden.

Als niet-UIC-materiaal en UIC-materiaal in België zouden toegelaten worden van in de aanvangsfase, leidt dat niet alleen tot een enorm chaotische situatie op het net, maar ook tot een veiligheidsprobleem. Laten wij kijken hoe wij versneld investeringskredieten kunnen vinden om in een aangepaste spoorinfrastructuur te kunnen voorzien, eerder dan voor die lijnen te zorgen zonder seininrichtingen, enkel voor Light Rail. Anders is opwaardering later onmogelijk.

Het incident is gesloten.

10 **Vraag van de heer Philippe Monfils aan de minister van Mobiliteit over "de verkeersveiligheid" (nr. 4850)**

10.01 **Philippe Monfils** (MR): Ik heb vragen over wat minister Landuyt in de pers heeft gezegd over het op touw zetten van een actie met de bedoeling een coalitie te vormen met al wie de verkeersveiligheid genegen is. Hieromtrent ben ik zo vrij eraan te herinneren dat het Arbitragehof zich duidelijk tegen de oude wet heeft uitgesproken.

Hoewel u een wetsvoorstel hebt ingediend tot gedeeltelijke oplossing van bepaalde door het Hof aangekaarte problemen, stoelt een dergelijke oproep tot het volk op geen enkel wetenschappelijk criterium en heeft dergelijke eventuele actie van de minister veel weg van een poging tot plebisciet. Hoe rechtvaardigt u een dergelijke actie buiten de

tout cadre gouvernemental ou juridique ?

Quel est le coût d'une telle opération et sur quel budget s'inscrira-t-elle ? Si l'IBSR prend part à ce projet, se considère-t-il néanmoins pas comme un organisme d'analyse prétendument neutre ?

En outre, un signe de ralliement des coalisés devrait voir le jour. Comment justifiez-vous de tels desseins ?

Enfin et peut-être surtout, comptez-vous opposer une vision des coalisés à la position du Parlement et des lois qui y sont votées ? Faire respecter les lois me semble autrement plus important et je m'étonne de voir un ministre lancer ce genre de pétition qui, du reste, n'apportera rien à notre réflexion politique sur la sécurité routière.

Comment justifiez-vous de tels agissements et quels sont les moyens financiers mis en œuvre ? Qu'attendez-vous de cette opération ? Des lois existent. Si ces dernières ont effectivement été mises à mal, il importe de les modifier et ce, dans un cadre fixé.

Et demandons à la police, ce qui est le cas actuellement, de faire appliquer la législation.

10.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): J'ai toujours dit que je ferais évaluer la loi sur la sécurité routière en contactant toutes les organisations concernées dans le cadre de la commission fédérale sur la sécurité routière. J'espère que les discussions seront terminées au début février. J'ai de plus promis de venir muni des constats faits par ces organisations pour aiguiller le travail législatif.

Par ailleurs, nous sommes en train de rappeler à tout le monde le slogan de l'Institut belge pour la sécurité routière de 1986 : "Tous ensemble pour la sécurité routière". La majorité des gens disent qu'il est important que chacun respecte les règles pour éviter les accidents.

C'est une réorganisation de toutes les actions de l'Institut belge pour la sécurité routière sous le slogan "Je suis pour".

10.03 Philippe Monfils (MR): Ce n'est pas vraiment "jesuispour.be", mais plutôt "jesuispourleministrelanduyt.be", et c'est ce qui me gêne fondamentalement.

regering en elk juridisch kader om?

Wat kost een dergelijke actie en in welke begroting zal die worden ingeschreven? Indien het BIVV aan dit project meewerkt, beschouwt dit zich dan niet als een zogenaamd neutraal onderzoeksbureau?

Bovendien zouden de voorstanders duidelijk moeten maken dat ze zich erbij aansluiten. Hoe verklaart u dergelijke plannen?

Bent u tot slot en vooral van plan de opinie van uw medestanders tegenover het standpunt van het Parlement en de wetten die er worden aangenomen te plaatsten? De wet doen naleven lijkt me anders belangrijker en het verwondert mij dat een minister dit soort van petitie opstart, die voor het overige niets bijdraagt tot onze politieke gedachtewisseling over de verkeersveiligheid.

Hoe verklaart u dergelijke handelwijze en welke financiële middelen worden hiervoor ingezet? Wat verwacht u van deze actie? Er bestaan wetten. Als die inderdaad niet deugen, moeten ze worden gewijzigd, maar binnen een welomlijnd kader.

En laten wij aan de politie vragen, zoals dat momenteel gebeurt, op de toepassing van de wetgeving toe te zien.

10.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Ik heb altijd gezegd dat ik de wet op de verkeersveiligheid zou laten evalueren en dat contact zal worden opgenomen met alle organisaties die daarbij betrokken zijn in het kader van de federale commissie voor de verkeersveiligheid. Ik hoop dat de gesprekken begin februari zullen zijn afgerond. Ik heb bovendien beloofd de vaststellingen van die organisaties aan het Parlement voor te leggen teneinde het wetgevend werk op het juiste spoor te zetten.

Voorts herinneren wij iedereen aan de slogan van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid van 1986: "Allen samen voor de verkeersveiligheid". De meeste mensen zeggen immers dat het belangrijk is dat iedereen zich aan de regels houdt om ongevallen te voorkomen.

Dat is een reorganisatie van alle acties van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid onder het motto "Ik ben voor".

10.03 Philippe Monfils (MR): Eigenlijk is het niet "ikbenvoor.be" maar eerder "ikbenvoorministerlanduyt.be", en dat is net wat me stoort.

10.04 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): Vous vous trompez: il n'est pas nécessaire de me soutenir pour s'occuper de sécurité!

10.05 Philippe Monfils (MR): Tout le monde l'a ressenti ainsi. Analysons scientifiquement la situation par le biais d'un groupe universitaire, par exemple. Un sondage clairsemé n'est pas représentatif.

J'ai noté que vous viendriez en discuter au Parlement mais, en général, la discussion promise se transforme en un projet de loi tout fait.

Monsieur le ministre, c'est lors des prochaines élections et en voyant si le gouvernement vous accorde sa confiance que vous saurez si l'on apprécie ce que vous faites.

10.06 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): Je ne comprends pas que vous n'ayez pas confiance dans le fait que le peuple puisse vous suivre et pas moi.

10.07 Philippe Monfils (MR): Je suis convaincu que si j'ouvre un site en demandant: "N'êtes-vous pas opposé au montant des amendes?", 300.000 Belges se prononceront contre.

10.08 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): Ce site existe.

10.09 Philippe Monfils (MR): Une personne est condamnée à 46 heures de travaux d'intérêt général ou 100.000 francs d'amende parce qu'elle avait dépassé les limites de vitesse. De telles mesures ne plaisent à personne, du moins du côté wallon, où l'on ne trouve guère de sado-masochistes.

10.10 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): Quand on accorde de l'importance à la sécurité routière, on préfère le *self control* aux amendes. Vous semblez davantage suivre la science que votre conscience et préférer la science à la démocratie.

10.11 Philippe Monfils (MR): L'homme politique doit parfois prendre la responsabilité d'aller à l'encontre de l'opinion publique. C'est en agissant de la sorte que nous avons réalisé des avancées considérables en matière d'éthique. La population, réticente avant qu'on lui en explique les enjeux, s'emballe à présent. L'euthanasie a besoin d'un cadre précis, de même que la recherche sur les

10.04 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): U vergist zich: wie zich voor de veiligheid wil inzetten, moet mij daarom niet steunen!

10.05 Philippe Monfils (MR): Iedereen heeft het zo begrepen. Laat ons de toestand op een wetenschappelijke manier analyseren, bijvoorbeeld door middel van een universitaire werkgroep. Een beperkte peiling geeft geen correct beeld.

Ik noteer dat u deze materie in het Parlement zou komen bespreken. Over het algemeen vertaalt de beloofde bespreking zich evenwel in een kant-en-klaar wetsontwerp.

Mijnheer de minister, tijdens de komende verkiezingen en op het ogenblik dat de regering u haar vertrouwen geeft, zal u merken of men uw beleid naar waarde weet te schatten.

10.06 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Ik begrijp niet dat u er geen vertrouwen in heeft dat de bevolking eerder u dan mij zou volgen.

10.07 Philippe Monfils (MR): Ik ben ervan overtuigd dat als ik een site zou opstarten met de vraag: "Is u geen tegenstander van het bedrag van de boeten?", 300.000 Belgen zullen tegenstemmen.

10.08 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Deze site bestaat.

10.09 Philippe Monfils (MR): Er werd al een persoon veroordeeld tot 46 uren dienstverlening of een boete van 100.000 euro omdat hij een snelheidsovertreding had begaan. Dergelijke maatregelen kunnen bij niemand op sympathie rekenen, zeker niet in Wallonië waar de sado-masochisten dun gezaaid zijn.

10.10 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Als men van de verkeersveiligheid een prioriteit maakt, verkiest men "selfcontrol" boven de boetes. U lijkt meer aan de wetenschap te gehoorzamen dan aan uw geweten en de wetenschap te verkiezen boven de democratie.

10.11 Philippe Monfils (MR): Een politicus die zijn verantwoordelijkheid op zich neemt, moet soms tegen de publieke opinie in durven roeien. Zo hebben we op ethisch vlak een grote vooruitgang kunnen boeken. De bevolking, die zich aanvankelijk terughoudend opstelde omdat men haar niet had uitgelegd wat de inzet was, is thans zeer opgetogen. Voor euthanasie is er net zoals voor het

embryons.

Il est évident qu'il y a des moments où le parlementaire traduit l'opinion publique et d'autres où il estime que son devoir est d'aller plus loin ou moins loin que cette opinion publique. Il y a d'ailleurs des problèmes que vous ne pourrez pas examiner, comme la hiérarchie des normes et des peines. Tout cela doit être débattu par les parlementaires. Nous l'avons d'ailleurs fait pour la pédophilie à mon initiative.

Je n'aime pas les plébiscites, j'aime les analyses scientifiques. Si vous estimez que le plébiscite est de la démocratie et que les analyses scientifiques ne le sont pas, alors nous sommes totalement opposés. Je veux des éléments concrets et objectifs pour, comme tout le monde le souhaite, diminuer le nombre et la gravité des accidents.

L'incident est clos.

11 Questions jointes de

- M. Francis Van den Eynde au ministre de la Mobilité sur "les centres de contrôle technique automobile" (n° 4917)

- Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "l'enquête dans les centres d'inspection automobile" (n° 4972)

11.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): *Test Achats* a réalisé une enquête sur le fonctionnement des centres de contrôle technique dans notre pays. L'Union des consommateurs a fait passer 25 voitures dans 25 centres de contrôle technique du pays. Chaque véhicule comportait cinq défauts qui normalement entraînent toujours une carte rouge. Les résultats de l'enquête sont déconcertants. De nombreux manquements techniques n'ont même pas été constatés et il n'y avait aucune cohérence dans l'approche des différents centres d'inspection.

Comment le ministre réagit-il face aux résultats de cette enquête? Quelles mesures seront prises pour mettre au point un système de contrôle plus efficace?

11.02 Valérie De Bue (MR): J'aimerais avoir votre avis sur le contenu à l'enquête effectuée par *Test-Achats*. Des propositions sont formulées, sur base de la constatation que l'amélioration constante de la qualité des véhicules entraîne l'espacement des entretiens. Afin d'améliorer la qualité des contrôles techniques, ne pourrait-on pas, en effet, les

onderzoek op embryo's nood aan een precies kader.

Het spreekt vanzelf dat het parlementlid nu eens de spreekbuis van de publieke opinie is en dan weer meent dat hij verder of minder ver moet gaan. Sommige problemen, zoals de hiërarchie van de normen en de straffen, moeten trouwens door het Parlement worden beslecht. Dat gebeurde bijvoorbeeld met betrekking tot de pedofilie, op mijn initiatief.

Ik ben niet voor plebiscieten, wel voor wetenschappelijke analyses. Indien u van oordeel bent dat het plebisciet voor democratie staat en de wetenschappelijke analyse niet, dan staan we diametraal tegenover elkaar. Ik wil concrete en objectieve elementen om het aantal en de ernst van de ongevallen te verminderen, wat trouwens eenieder's wens is.

Het incident is gesloten.

11 Samengevoegde vragen van

- de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Mobiliteit over "de centra voor autokeuring" (nr. 4917)

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "het onderzoek bij de centra voor automobielininspectie" (nr. 4972)

11.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): *Test-Aankoop* heeft de werking van de centra voor autokeuring in ons land onderzocht. De verbruikersunie liet 25 auto's in 25 centra, verspreid over heel het land, keuren. Aan elke auto werden eerst vijf gebreken aangebracht, die normaliter altijd tot een opmerking van de keuringscentra moesten leiden. De resultaten van het onderzoek zijn onthutsend. Heel wat technische mankementen werden niet eens opgemerkt en er was geen enkele coherentie in de aanpak van de diverse centra.

Wat is de reactie van de minister op deze onderzoeksresultaten? Welke maatregelen zullen worden getroffen om een efficiënter werkend keuringsstelsel te garanderen?

11.02 Valérie De Bue (MR): Graag uw mening over de resultaten van het onderzoek van *Test-Aankoop*. Er wordt een aantal voorstellen geformuleerd, uitgaande van de vaststelling dat dankzij de almaar toenemende kwaliteit van de voertuigen de onderhoudsbeurten meer kunnen worden gespreid. Is het niet mogelijk de technische

espacer mais les effectuer de façon plus approfondie? En tenant compte, par exemple, non seulement de l'âge des véhicules mais aussi de leur kilométrage.

11.03 **Renaat Landuyt**, ministre (*en français*): Notre contrôle technique est l'un des meilleurs à l'échelle internationale. Dans notre pays, une entreprise est chargée du contrôle dans chaque province. Je suppose que, dans le cadre européen, ce système ne pourra persister, pour cause de marché oligopolistique.

Par ailleurs, notre système est bien considéré au niveau international.

Suite au constat de *Test-Achats* relatif à la qualité du contrôle technique des voitures, il convient de sélectionner les voitures d'une autre manière. Je veux respecter le propriétaire qui entretient sa voiture dans son intérêt et, de là, dans l'intérêt général.

On pourrait envisager un système de présélection par le garagiste afin que le centre d'inspection puisse contrôler les attestations reçues des garagistes et décider de contrôles techniques plus approfondis selon les voitures.

Les centres d'inspection sont les mieux équipés pour aider le consommateur qui achète une voiture d'occasion. Il s'agit d'une tâche supplémentaire pour les centres d'inspection.

Par ailleurs, on est en train de chercher le moyen de contrôler tous les véhicules traversant la Belgique. Ce projet prévoit à nouveau du travail supplémentaire pour les centres d'inspection.

Un audit est en cours concernant les systèmes de fraude constatés l'année dernière. J'espère établir dans le courant d'avril ou de mai un *round-up* des modifications possibles.

L'incident est clos.

La réunion publique est levée à 16h.31.

contrôle te verbeteren door de voertuigen minder frequent, maar grondiger te controleren? Daarbij zou, bijvoorbeeld, niet alleen met de leeftijd, maar ook met de kilometerstand van de voertuigen rekening worden gehouden.

11.03 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Onze technische controle is, internationaal gezien, een van de beste. In ons land is per provincie een bedrijf met de controle belast. Vermoedelijk is dat systeem in het Europese kader niet houdbaar, omdat we met een oligopolie markt te maken hebben.

Voorts staat onze regeling internationaal goed aangeschreven.

Naar aanleiding van de vaststellingen van *Test-Aankoop* met betrekking tot de kwaliteit van de technische autokeuring, blijkt dat andere criteria moeten worden gehanteerd voor het onderwerpen van auto's aan een keuring. Ik wil eigenaars die hun auto in hun eigen belang en dus ook in het belang van anderen goed onderhouden, respecteren.

Men zou een systeem van preselectie door de garagehouder kunnen overwegen, zodat het keuringscentrum de van de garagehouders ontvangen attesten zou kunnen controleren en beslissen welke auto's aan een diepgaandere technische controle moeten worden onderworpen.

De keuringscentra zijn het best uitgerust om de consument die een tweedehandsauto wil kopen, te helpen. Het betreft een bijkomende taak voor die centra.

Voorts zoeken wij momenteel naar een middel om alle voertuigen die door ons land rijden te controleren. Dat betekent nogmaals extra werk voor de centra voor autokeuring.

Er is een audit aan de gang met betrekking tot de fraude die vorig jaar werd vastgesteld. Ik hoop in de loop van april of mei een overzicht van de mogelijke wijzigingen te kunnen geven.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.31uur.