



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

lundi

24-01-2005

Après-midi

maandag

24-01-2005

Namiddag

SOMMAIRE

INHOUD

Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la règle des 2/3 pour les autocars et les autobus" (n° 4992) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	1	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de 2/3-regel voor autocars en autobussen" (nr. 4992) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	1
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "une politique dynamique d'interdiction de dépassement pour les camions" (n° 4995) <i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	2	Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "een dynamisch inhaalverbod voor vrachtwagens" (nr. 4995) <i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	2
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les cours de recyclage concernant les règles théoriques de la circulation pour les automobilistes seniors" (n° 4999) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	3	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de opfrissingscursussen theoretische verkeerskennis bij de senioren-autobestuurders" (nr. 4999) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	3
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'organisation de 'reverse auctions' dans le cadre de l'attribution de marchés portant sur des transports ADR" (n° 5016) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	5	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het organiseren van 'reverse auctions' bij het uitbesteden van ADR-opdrachten" (nr. 5016) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	5
Question de Mme Greet van Gool au ministre de la Mobilité sur "les fauteuils roulants reliés à un vélo et les remorques pour vélo" (n° 5028) <i>Orateurs:</i> Greet van Gool, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	5	Vraag van mevrouw Greet van Gool aan de minister van Mobiliteit over "de rolstoelfietsen en de fietskarren" (nr. 5028) <i>Sprekers:</i> Greet van Gool, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	5
Question de Mme Nathalie Muylle au ministre de la Mobilité sur "la validité zonale des panneaux de signalisation" (n° 5032) <i>Orateurs:</i> Nathalie Muylle, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	6	Vraag van mevrouw Nathalie Muylle aan de minister van Mobiliteit over "de zonale betekenis van verkeersborden" (nr. 5032) <i>Sprekers:</i> Nathalie Muylle, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	6
Question de M. Damien Yzerbyt au ministre de la Mobilité sur "la réforme de l'inspection automobile par les centres de contrôle technique" (n° 5144) <i>Orateurs:</i> Damien Yzerbyt, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	7	Vraag van de heer Damien Yzerbyt aan de minister van Mobiliteit over "de hervorming van de autokeuring door de keuringsstations" (nr. 5144) <i>Sprekers:</i> Damien Yzerbyt, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	7
Question de M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "le bon état d'entretien des bus et des camions étrangers et le respect par leurs conducteurs des règles en vigueur" (n° 5085) <i>Orateurs:</i> Dylan Casaer, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	8	Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de rijwaardigheid van buitenlandse bussen en vrachtwagens" (nr. 5085) <i>Sprekers:</i> Dylan Casaer, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	8
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les déclarations à l'occasion de l'acquittement d'un médecin par le juge d'un tribunal de police dans une affaire d'infraction grave du troisième degré" (n° 5111) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	9	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de uitspraken van de minister naar aanleiding van de vrijspraak van een arts door de politierechter voor een zware overtreding van de derde graad" (nr. 5111) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	9

Question de M. François-Xavier de Donnea à la vice-première ministre et ministre de la Justice sur "le chantier interrompu devant la cathédrale Sainte-Gudule" (n° 5081)

Orateurs: **François-Xavier de Donnea, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

10

Vraag van de heer François-Xavier de Donnea aan de vice-eerste minister en minister van Justitie over "het stilleggen van de werken aan de voet van de Sint-Goedelekathedraal" (nr. 5081)

Sprekers: **François-Xavier de Donnea, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

10

Question de M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "les courses de voitures sur la voie publique" (n° 5140)

Orateurs: **Dylan Casaer, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

12

Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "straatraces" (nr. 5140)

Sprekers: **Dylan Casaer, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

12

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

du

LUNDI 24 JANVIER 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 24 JANUARI 2005

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14h.20 sous la présidence de M. Guido De Padt.

01 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la règle des 2/3 pour les autocars et les autobus" (n° 4992)

01.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Le 1^{er} septembre 2005, l'arrêté royal du 18 décembre 2002 entrera en vigueur, entraînant la suppression de la disposition selon laquelle les enfants de moins de douze ans ne comptent que pour 2/3 dans les voitures, les voitures mixtes, les minibusses, les autobus et les autocars pour le transport scolaire. Les bus comptant 19 places assises ne pourront plus transporter 26 enfants. La mesure vise à renforcer la sécurité des enfants.

Les familles qui ont quatre enfants et qui possèdent une voiture ne disposant que de trois places assises à l'arrière seront confrontées à un problème. Le ministre a-t-il une solution à ce problème? N'y a-t-il pour ces familles d'autre solution que d'acheter une plus grande voiture?

01.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): La règle des 2/3 applicable aux enfants de moins de douze ans sera supprimée à partir du 1^{er} septembre 2005 pour la bonne et simple raison que la ceinture de sécurité sauve des vies humaines. Dorénavant, tous les enfants devront porter la ceinture sur les sièges qui en sont équipés. Pour donner un peu de temps aux familles et aux écoles, nous avons déjà reporté de deux ans l'entrée en vigueur de ces mesures. Pour les autres véhicules à moteur, les directives sont d'application depuis le 1^{er} septembre 2003. Je crois que tous les parents veulent protéger leurs enfants au maximum. La

De vergadering wordt geopend om 14.20 uur door de heer Guido De Padt.

01 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de 2/3-regel voor autocars en autobussen" (nr. 4992)

01.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Op 1 september 2005 wordt het KB van 18 december 2002 van kracht. Daardoor vervalt de bepaling dat kinderen jonger dan twaalf jaar voor twee derden tellen in personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen, autobussen en autocars voor schoolvervoer. Bussen met 19 zitplaatsen zullen dus geen 26 kinderen meer kunnen vervoeren. De maatregel komt de veiligheid van kinderen ten goede.

Gezinnen die vier kinderen hebben en een wagen waar achterin maar drie zitplaatsen zijn, komen door de maatregel echter in de problemen. Heeft de minister een oplossing voor het probleem? Zit er voor zulke gezinnen niets anders op dan een groter voertuig te kopen?

01.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De 2/3-regel voor kinderen jonger dan twaalf wordt vanaf 1 september 2005 geschrapt omdat de gordel levens redt. Voortaan moet elk kind de veiligheidsgordel dragen op plaatsen die met zo een gordel zijn uitgerust. Om grote gezinnen en scholen wat tijd te geven, werden de maatregelen voor personenauto's en schoolbussen al twee jaar uitgesteld. Voor andere motorvoertuigen gelden de richtlijnen sinds 1 september 2003. Ik geloof dat elke ouder zijn kinderen zo goed mogelijk wil beschermen. De afschaffing van de 2/3-regel draagt daartoe bij. Voortaan is het 'één klik, één

suppression de la règle des 2/3 contribuera à leur protection maximale. Désormais prévaudra le principe « un enfant, une ceinture ».

En 2004, il a été demandé aux ministres de l'Enseignement de porter la nouvelle règle à la connaissance des directions des établissements scolaires. D'ailleurs, lors de la publication de l'arrêté de modification du 18 décembre 2002, mon prédécesseur avait déjà fait de nombreux communiqués de presse. En outre, les publications de l'Institut belge pour la Sécurité routière ont également été adaptées. La campagne concernant les ceintures de sécurité que l'IBSR mènera prochainement mentionnera également la suppression de la règle des 2/3.

01.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Le message consiste-t-il à dire aux familles nombreuses qu'elles doivent faire l'acquisition d'une nouvelle voiture ? Le nombre de ceintures de sécurité à l'arrière du véhicule correspond-il au nombre de places assises ?

01.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Toutes les familles doivent s'assurer de la présence d'une ceinture par enfant.

L'incident est clos.

02 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "une politique dynamique d'interdiction de dépassement pour les camions" (n° 4995)

02.01 Guido De Padt (VLD): Le 10 janvier 2005, des panneaux électroniques ont été installés sur deux autoroutes néerlandaises pour signaler aux conducteurs de camions une interdiction de dépasser. Ces panneaux ne s'allument que lorsque les conditions du trafic l'exigent. Il s'agit d'un projet expérimental du ministère des Communications et de la Gestion des eaux qui bénéficie d'une aide financière de l'Europe.

Que pense le ministre d'une interdiction de dépasser pour les camions qui soit générale, limitée ou dynamique ? Une concertation a-t-elle déjà eu lieu avec les organisations de défense des intérêts des transporteurs routiers ? Le ministre envisage-t-il d'appliquer le projet néerlandais chez nous ? Le cas échéant, l'Europe pourrait-elle accorder des subsides à cet effet ?

02.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : L'article 65, alinéa 3, de la loi relative à la police de la circulation du 1^{er} janvier 1992 permet depuis 13

kind'.

In 2004 werd de ministers van Onderwijs gevraagd om de schooldirecties in te lichten over de nieuwe regel. Toen het wijzigingsbesluit van 18 december 2002 werd gepubliceerd, communiceerde mijn voorganger er overigens al over. Ook de publicaties van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid werden aangepast. De campagne inzake veiligheidsgordels die het BIVV binnenkort voert, zal eveneens melding maken van de afschaffing van de 2/3-regel.

01.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Is de boodschap dat grote gezinnen een nieuwe wagen moeten kopen? Is het aantal autogordels achterin gelijk aan het aantal zitplaatsen achterin?

01.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Alle gezinnen moeten ervoor zorgen dat er per kind een gordel is.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "een dynamisch inhaalverbod voor vrachtwagens" (nr. 4995)

02.01 Guido De Padt (VLD): Op twee Nederlandse snelwegen werden op 10 januari 2005 elektronische borden aangebracht met een inhaalverbod voor vrachtwagens. Ze lichten enkel op als de verkeersdrukke daarom vraagt. Het gaat om een proefproject van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, met financiële steun van Europa.

Wat vindt de minister van een algemeen, beperkt of dynamisch inhaalverbod voor vrachtwagens? Was er al overleg met belangenorganisaties? Wil de minister het Nederlandse proefproject uitproberen in ons land? Kan Europa in dat geval voor subsidies zorgen?

02.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Reeds 13 jaar kan de wegbeheerder kiezen voor dynamische inhaalverbodstekens, dit op basis van

ans déjà au gestionnaire de voirie d'opter pour des panneaux d'interdiction de dépasser électroniques. Le coût de tels panneaux est toutefois dissuasif. Quant à l'octroi de fonds européens, il serait fonction du caractère expérimental de la proposition de M. De Padt.

02.03 Guido De Padt (VLD): Il est en tout cas intéressant que les dispatchings puissent instaurer une interdiction de dépasser temporaire pendant les heures de pointe. Je n'étais pas au courant du fait que cette possibilité existait déjà.

L'incident est clos.

03 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les cours de recyclage concernant les règles théoriques de la circulation pour les automobilistes seniors" (n° 4999)

03.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Les usagers de la route doivent affiner leur connaissance du code de la route parce que celui-ci est régulièrement modifié. Les retraités sont également concernés.

Au milieu des années 90, le gouvernement Dehaene II avait créé pour les seniors le système de révision volontaire de la connaissance du code de la route. Des moyens avaient été inscrits à cet effet au poste budgétaire «Etudes et actions» en matière de sécurité routière.

Les moyens inscrits à ce poste budgétaire ont-ils effectivement été affectés à l'organisation de cours de révision de la connaissance du code de la route pour les seniors? Le ministre peut-il nous fournir un aperçu des initiatives subsidiées? Cette possibilité existe-t-elle encore aujourd'hui? Les organisations socioculturelles sont-elles informées de la procédure? Quelles étapes précises doit suivre une organisation intéressée?

03.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Tout ce qui concerne la formation relève de la compétence des Communautés. Seule la phase finale de la formation, le diplôme et le permis de conduire donc, relève du niveau fédéral.

En ce qui concerne le permis de conduire, j'entends faire preuve de cohérence: notre ligne de conduite politique consiste à faire en sorte que le permis de conduire, que je considère comme un droit fondamental du citoyen, puisse être obtenu aux conditions les meilleures et les moins chères.

artikel 65, 3^e lid van de verkeerswet van 1 januari 1992. De kostprijs van zulke borden daarvan werkt echter afremmend. Of we een beroep kunnen doen op Europese middelen hangt af van het experimentele karakter van wat de heer De Padt voorstelt.

02.03 Guido De Padt (VLD): Het is in elk geval interessant dat men signalen kan geven vanuit een bepaalde dispatching om gedurende een drukke periode een inhaalverbod tijdelijk in te voeren. Ik wist niet dat zulks al mogelijk was.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de opfrissingscursussen theoretische verkeerskennis bij de senioren-autobestuurders" (nr. 4999)

03.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Omdat het verkeersreglement regelmatig wordt aangepast, moet de weggebruiker zijn kennis ervan af en toe bijspijkeren. Dit geldt ook voor de gepensioneerden.

Midden jaren negentig heeft de regering-Dehaene II het systeem ingevoerd van vrijwillige opfrissingscursussen van de kennis van het verkeersreglement voor senioren. Op de begrotingspost "Studies en acties inzake verkeersveiligheid" werden middelen uitgetrokken.

Werden de middelen uit deze begrotingspost daadwerkelijk besteed aan opfrissingscursussen voor senioren? Kan de minister dan een overzicht geven van de gesubsidieerde initiatieven? Bestaat deze mogelijkheid nog altijd? Zijn de sociaal-culturele organisaties wel op de hoogte van de procedure? Welke stappen moet een geïnteresseerde organisatie precies zetten?

03.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Alles wat met opleiding te maken heeft is een gemeenschapsbevoegdheid. Alleen het eindpunt van de opleiding, het diploma en het rijbewijs dus, is een federale bevoegdheid.

Ik wil inzake het rijbewijs een consequente houding aannemen: onze beleidslijn is ervoor zorgen dat een rijbewijs, dat ik als een fundamenteel recht voor de mensen beschouw, zo goed en ook zo goedkoop mogelijk kan worden behaald.

La mesure consistant à organiser à charge des pouvoirs publics des formations complémentaires pour les seniors a été abandonnée en raison de la réglementation européenne. Rien de ce qui a trait au marché libre des fournisseurs de formations ne trouve grâce aux yeux de l'Europe.

De maatregel om met overheidsgeld bijkomende opleiding voor senioren te organiseren, is geschrapt omwille van de Europese reglementering. Alles wat de vrije markt van de leveranciers van opleidingen schendt, vindt geen genade in de ogen van Europa.

Le bénévolat reste bien sûr possible mais sur la base d'une totale liberté. Certains seniors disposent de l'expérience qui permet d'assurer un accompagnement libre. Je ne souhaite pas freiner ce type d'initiatives.

Vrijwilligerswerk blijft natuurlijk mogelijk, maar dat moet dan in volle vrijheid gebeuren. Sommige senioren hebben zelf de nodige ervaring om vrije begeleiding te geven. Ik wil dat niet afremmen.

Nous avons également prévu, pour les organisations qui ont développé des initiatives dans le domaine de la formation et de l'accompagnement dans le cadre du permis de conduire, la possibilité d'à nouveau jouer un rôle.

We hebben ook de mogelijkheid geopend voor organisaties die initiatieven ontplooiden rond opleiding en begeleiding voor het rijbewijs, om weer mee te spelen.

Les conducteurs désireux de rafraîchir leurs connaissances du code de la route devraient pouvoir le faire. Strictement parlant toutefois, il n'appartient pas au pouvoir fédéral de financer cette initiative à laquelle le secrétaire d'Etat, M. Peeters, avait à l'époque voulu donner une impulsion. Cette initiative est maintenue. On note ainsi des initiatives méritoires mises sur pied par la province de Limbourg et la ville d'Anvers.

Mensen die hun kennis van het verkeersreglement willen opfrissen, zouden die mogelijkheid moeten krijgen. Strikt genomen moet de federale overheid dit echter niet financieren. Het initiatief van staatssecretaris Peeters bestond er indertijd in een impuls te geven. Dit blijft bestaan. Zo zijn er lovenswaardige initiatieven van de provincie Limburg en de stad Antwerpen.

03.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Le ministre n'a pas répondu à mes questions spécifiques, peut-être aurais-je dû les poser par écrit.

03.03 Jef Van den Bergh (CD&V): De minister heeft niet geantwoord op mijn specifieke vragen, die ik misschien beter schriftelijk had gesteld.

Le ministre renvoie aux Communautés puisque la formation ne ressortit effectivement pas à ses compétences. Cependant, l'application de la loi relative à la police de la sécurité routière constitue une compétence fédérale. Le ministre peut, lors de la conférence interministérielle, attirer l'attention des Communautés sur l'importance que revêt la formation pour la sécurité routière. Peut-être les Communautés pourraient-elles promouvoir ce type de cours.

De minister verwijst naar de Gemeenschappen, omdat opleiding inderdaad niet tot zijn bevoegdheden behoort. De toepassing van de verkeerswet is echter wel een federale bevoegdheid. De minister kan de Gemeenschappen tijdens de interministeriële conferentie wijzen op het belang van opleiding voor de verkeersveiligheid. Misschien kunnen de Gemeenschappen dergelijke cursussen stimuleren.

03.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Pour répondre à la question précise : il existait un poste budgétaire de 5 millions de francs. Ces subventions ont été réparties par le biais de la Fédération des auto-écoles professionnelles de Belgique.

03.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Om te antwoorden op de precieze vraag: er was een begrotingspost van 5 miljoen frank. Die subsidies werden verdeeld via de Federatie van Beroepsautorijsscholen.

Je souhaite bien sûr conclure des accords de travail corrects avec les Communautés. Je ne souhaite toutefois pas donner l'impression que nous dictons sa conduite à un autre niveau de pouvoir. En revanche, j'ai bel et bien défendu la thèse selon laquelle l'examen en vue de l'obtention

Natuurlijk wil ik goede werkafspraken maken met de Gemeenschappen. Ik wil echter niet de indruk wekken dat wij dicteren wat een andere overheid moet doen. Maar ik heb bijvoorbeeld wel de stelling ingenomen dat het examen voor het rijbewijs volgens mij in het algemeen middelbaar onderwijs zou moeten worden ingevoerd.

du permis de conduire devrait être inclus dans le programme de l'enseignement secondaire général.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'organisation de 'reverse auctions' dans le cadre de l'attribution de marchés portant sur des transports ADR" (n° 5016)

04 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het organiseren van 'reverse auctions' bij het uitbesteden van ADR-opdrachten" (nr. 5016)

04.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Le secteur chimique applique pour certains flux de marchandises la méthode de la *reverse auction*, ce qui signifie qu'il met sur le marché un «paquet» pour lequel divers prestataires de services peuvent ensuite faire une offre par le biais d'une page web.

04.01 Jef Van den Bergh (CD&V): In de chemiesector hanteert men voor bepaalde goederenstromen *reverse auction*. Dit houdt in dat een pakket op de markt wordt geplaatst en dat verschillende dienstverleners vervolgens op dit pakket kunnen bieden via een webpagina.

Il s'agit toutefois, dans le cas de l'ADR, du transport de substances dangereuses ; c'est pourquoi je m'interroge sur le recours à la technique de la *reverse auction*. Le transporteur le moins cher est-il aussi le plus sûr ? Le ministre estime-t-il judicieux d'utiliser une telle procédure d'adjudication pour le transport de substances dangereuses ? De nouvelles directives sont-elles prévues en la matière ?

Bij ADR gaat het echter over vervoer van gevaarlijke stoffen. Ik heb dan ook vragen bij de techniek van *reverse auction* op het terrein van ADR. Is de goedkoopste vervoerder ook wel de veiligste? Vindt de minister het opportuun om een dergelijke aanbestedingswijze te hanteren als het gaat om het vervoeren van gevaarlijke stoffen? Komen er nieuwe richtlijnen op dit vlak?

04.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): La réglementation ADR n'impose aucune condition pour les transactions commerciales relatives aux transports ADR. Les adjudications de marchés de transport relèvent de la sphère commerciale. Pour l'instant, les pouvoirs publics n'ont pas l'intention de s'immiscer dans ces relations commerciales.

04.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Nergens in de ADR-reglementering staan voorwaarden vermeld waaraan commerciële transacties rond ADR-transporten zouden dienen te voldoen. Aanbestedingen van transporten behoren tot de commerciële sfeer. De overheid is momenteel niet van plan te interveniëren in die commerciële relaties.

Aucune question de sécurité éventuellement liée à l'application des systèmes d'adjudication *reverse auction* n'a d'ailleurs été soulevée par les groupes de travail, que ce soit à Genève ou à Bruxelles.

Noch in de werkgroepen in Genève, noch in Brussel, is trouwens een eventueel veiligheidsprobleem ter sprake gekomen dat te wijten zou zijn aan de toepassing van *reverse auction*-aanbestedingssystemen.

La réglementation ADR est purement technique et porte sur la classification des marchandises dangereuses, la sécurité des véhicules, les documents de bord, la signalisation, les emballages et les consignes au personnel. Les autres aspects ne relèvent pas de l'application de l'accord ADR.

De ADR-reglementering is een zuiver technische reglementering die gewijd is aan de classificatie van gevaarlijke goederen, de veiligheidsaspecten van de voertuigen, de boorddocumenten, de signalisatie, de verpakkingen en de voorschriften voor het personeel. Andere aspecten vallen niet onder de toepassing van het ADR-verdrag

04.03 Jef Van den Bergh (CD&V): La pression sur certains prix devient particulièrement importante, ce qui compromet la sécurité. Le respect des prescriptions doit être contrôlé. Le marché est évidemment libre mais les règles de sécurité doivent être respectées.

04.03 Jef Van den Bergh (CD&V): De druk op sommige prijzen wordt bijzonder groot, waardoor de veiligheid in het gedrang komt. De naleving van de voorschriften moet worden gecontroleerd. De markt is natuurlijk vrij, maar veiligheidsregels moeten worden nageleefd.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Greet van Gool au ministre de la Mobilité sur "les fauteuils roulants reliés à un vélo et les remorques pour vélo" (n° 5028)

Président: M. Jan Mortelmans

05.01 **Greet van Gool** (sp.a-spirit): La modification de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 pose des problèmes aux utilisateurs de fauteuils roulants reliés à un vélo et de remorques pour vélo. En octobre 2004, le ministre a déclaré qu'un projet d'arrêté royal était en préparation. Où en est ce dossier ?

05.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Le problème a été soumis à la Commission Fédérale pour la Sécurité routière. Un projet d'arrêté royal apportant une solution générale à ces questions est actuellement rédigé. Le raisonnement qui était tenu dans le passé est inversé. Etant donné qu'on observe une variation de plus en plus grande en matière de véhicules, il s'agit d'élaborer – dans le cadre des règles européennes – un système indiquant quels véhicules ne sont pas admis sur la voie publique.

05.03 **Greet van Gool** (sp.a-spirit): Le ministre n'examine pas ce problème sous l'angle spécifique des fauteuils roulants reliés à un vélo et des remorques pour vélo. L'approche générale qu'il prône aura pour effet de faire traîner les choses encore plus.

05.04 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): Le texte avec les modalités est pratiquement prêt. Le cycliste doit être âgé d'au moins seize ans. Il ne peut y avoir qu'une seule remorque par vélo. La remorque pour le transport de passagers doit être sécurisée. La masse de la remorque ne peut être supérieure à 80 kilogrammes que si elle est équipée d'un système autofreinant. Il nous reste à étudier quel règlement appliquer aux adultes d'un poids supérieur à 80 kilogrammes. Cette question doit encore faire l'objet d'une concertation avec les Régions.

05.05 **Greet van Gool** (sp.a-spirit): Je demande que le ministre prenne contact avec le Conseil supérieur national des personnes handicapées pour recueillir son avis sur la question.

05.06 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): Il ne faut en effet pas négliger la situation des handicapés adultes dans le cadre de cette

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Greet van Gool aan de minister van Mobiliteit over "de rolstoelfietsen en de fietskarren" (nr. 5028)

Voorzitter: de heer Jan Mortelmans.

05.01 **Greet van Gool** (sp.a-spirit): De wijziging van het KB van 1 december 1975 levert problemen op voor rolstoelfietsen en fietskarren. In oktober 2004 zei de minister dat een ontwerp van KB wordt voorbereid. Wat is de stand van zaken van het dossier?

05.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Het probleem is voorgelegd aan de Federale Commissie voor Verkeersveiligheid. Er wordt een ontwerp van KB opgesteld dat de zaken in algemene zin regelt. Hierbij wordt de redenering uit het verleden omgekeerd. Aangezien de variatie inzake voertuigen toeneemt, moet er – binnen de Europese regels – een systeem komen dat aangeeft welke voertuigen niet op de openbare weg mogen komen.

05.03 **Greet van Gool** (sp.a-spirit): De minister bekijkt het probleem niet meer specifiek voor rolstoelfietsen en fietskarren. Zo een algemene aanpak zal alles nog langer laten duren.

05.04 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): De tekst met de voorwaarden is nagenoeg klaar. De fietser moet minstens 16 jaar oud zijn. Per fiets mag er slechts één aanhangwagen zijn. De aanhangwagen voor het vervoer van passagiers moet beveiligd zijn. De massa van de aanhangwagen mag maar hoger zijn dan 80 kilogram als hij uitgerust is met een zelfremmend systeem. Het reglement voor volwassenen van boven de 80 kilogram moet nog worden bekeken. Over deze moet nog overleg worden gepleegd met de Gewesten.

05.05 **Greet van Gool** (sp.a-spirit): Ik zou willen vragen dat de minister voor advies contact opneemt met de Hoge Raad voor Personen met een Handicap.

05.06 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): De problematiek van de volwassen gehandicapten mag bij deze reglementering inderdaad niet over

réglementation.

het hoofd worden gezien.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de Mme Nathalie Muylle au ministre de la Mobilité sur "la validité zonale des panneaux de signalisation" (n° 5032)

06 Vraag van mevrouw Nathalie Muylle aan de minister van Mobiliteit over "de zonale betekenis van verkeersborden" (nr. 5032)

06.01 **Nathalie Muylle** (CD&V): Le département « Verkeerskunde » souhaite réduire le nombre de panneaux de signalisation pour améliorer la visibilité de ces derniers. La prolifération des signaux routiers peut entre autres être freinée par l'octroi à certains panneaux d'une portée zonale, solution qui est du reste déjà en partie applicable, en vertu de l'arrêté ministériel de 1976. La ville de Courtrai notamment demande un élargissement du nombre de signaux routiers de portée zonale.

06.01 **Nathalie Muylle** (CD&V): De verkeerskunde wil het gebruik van verkeersborden beperken, zodat deze beter worden opgemerkt. Die wildgroei kan men onder andere tegengaan door aan bepaalde verkeersborden een zonale betekenis te geven, iets wat trouwens in beperkte mate al kan sinds het MB van 1976. Onder meer de stad Kortrijk vraagt een uitbreiding van het aantal verkeersborden met een zonale betekenis.

Le ministre est-il disposé à limiter le nombre de panneaux de signalisation en élargissant le nombre de panneaux de portée zonale ?

Is de minister bereid het aantal verkeersborden te beperken door een uitbreiding van het aantal verkeersborden met een zonale betekenis?

06.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): Nous réfléchissons actuellement à la portée des panneaux de signalisation zonaux, compte tenu des questions et des suggestions qui nous ont notamment été transmises par le gouverneur du Brabant flamand.

06.02 **Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): We denken momenteel na over de betekenis van zonale verkeersborden na vragen en suggesties van onder meer de gouverneur van Vlaams-Brabant.

Nous examinons si l'utilisation des panneaux de signalisation peut être réduite par le biais de la création de nouvelles zones. Il ne s'agit pas de donner une portée zonale aux panneaux de signalisation existants, mais plutôt de créer des panneaux zonaux spécifiques, dans l'espoir que quelques panneaux actuels pourront ainsi être supprimés.

We kijken na of we via de creatie van nieuwe zones kunnen besparen op verkeersborden. Er moeten geen bestaande verkeersborden zonaal worden gemaakt, maar er moeten specifieke zonale borden worden gemaakt, in de hoop zo een aantal bestaande verkeersborden te kunnen opheffen.

06.03 **Nathalie Muylle** (CD&V): Les panneaux existants ne sont donc pas concernés. La ville de Courtrai devrait pouvoir appliquer une directive générale pour le centre-ville. Dans quel délai le ministre pense-t-il pouvoir faire introduire le caractère zonal sur certains panneaux ?

06.03 **Nathalie Muylle** (CD&V): De bestaande borden komen hiervoor dus niet in aanmerking. De stad Kortrijk zou voor het stadscentrum kunnen werken met een algemene richtlijn. Op welke termijn denkt de minister het zonale karakter van bepaalde borden te kunnen invullen?

06.04 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): Nous devons étudier quelles sont les possibilités d'un point de vue technique. Il s'agit ici de signaler clairement l'entrée dans une zone afin qu'il ne puisse subsister de doute quant à la règle en vigueur.

06.04 **Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Men moet technisch nakijken wat mogelijk is. Het komt erop aan dat men het binnenrijden van een zone erg duidelijk maakt, zodat er geen twijfel bestaat over de geldende regel.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de M. Damien Yzerbyt au ministre de la Mobilité sur "la réforme de l'inspection

07 Vraag van de heer Damien Yzerbyt aan de minister van Mobiliteit over "de hervorming van

automobile par les centres de contrôle technique" (n° 5144)

07.01 Damien Yzerbyt (cdH): Vous avez annoncé une réforme de l'inspection automobile à la suite de nombreux dysfonctionnements dénoncés par Test-Achats. Vous proposez, notamment, l'introduction d'un système de dispense pour les véhicules pour lesquels une attestation d'entretien régulier aurait été délivrée par un « garagiste agréé ».

Un tel système ne risque-t-il pas de poser problème en raison de la nature commerciale des relations entre garagistes et propriétaires de voitures ? Un tel système n'accroîtra-t-il pas la responsabilité qui pèse sur les garagistes ? Test-Achats a-t-il découvert des éléments que les services de contrôle menant l'audit que vous avez commandé ne confirmeraient pas ? De nouvelles directives ont-elles été adressées aux centres de contrôle technique pour pallier aux manquements ?

07.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): Le constat principal de Test-Achats est que l'on contrôle plus vite qu'en 1999, tellement vite, même, qu'on n'a plus le temps d'effectuer un contrôle efficace. Nous proposons donc un mécanisme de présélection des voitures. Un tri inopiné diminuerait le risque d'absence d'objectivité que peut causer une course à la rentabilité ; ne l'oublions pas, les centres de contrôle technique sont des instances privées.

Il entre d'ailleurs dans mes intentions d'introduire aussi dans le système les garagistes fiables.

Sélectionner les voitures sur une base de quatre ans n'est peut-être pas faire usage d'un bon critère. La sélection par le kilométrage ne l'est pas davantage, car il est possible que les voitures soient bien entretenues. C'est ce bon entretien que je veux faire reconnaître par le biais d'une attestation délivrée par un garagiste fiable. Le contrôle serait exercé par les centres de contrôle technique.

Nous proposons au secteur un système permettant un contrôle plus élaboré portant sur moins de voitures.

Quant à l'audit, je n'ai pas l'intention d'y intervenir. Nous en aurons les conclusions en avril-mai.

07.03 Damien Yzerbyt (cdH): Je reste perplexe

de autokeuring door de keuringsstations" (nr. 5144)

07.01 Damien Yzerbyt (cdH): Als reactie op de door Test-Aankoop aangeklaagde wantoestanden bij de technische keuringsstations kondigde u een hervorming aan van de autokeuring. Daarbij stelde u onder meer voor voertuigen waarvoor een 'erkend garagehouder' een attest van regelmatig onderhoud afgeeft, van de keuring vrij te stellen.

Dreigt een dergelijk systeem niet voor problemen te zorgen, gezien de commerciële aard van de betrekkingen tussen de auto-eigenaar en de garagehouder. Zullen de garagehouders hierdoor geen zwaardere verantwoordelijkheid te dragen krijgen? Heeft Test-Aankoop zaken aan het licht gebracht die niet door de door u bestelde en door de controlediensten uitgevoerde doorlichting werden bevestigd? Hebben de keuringsstations nieuwe richtlijnen gekregen om een en ander recht te trekken?

07.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): De belangrijkste conclusie van Test-Aankoop is dat de keuring sneller verloopt dan in 1999 en dat ze zelfs dermate snel verloopt dat de doeltreffendheid erbij inschiet. Daarom stellen we een voorselectie van de voertuigen voor. De objectiviteit dreigt in het gedrang te komen wanneer men enkel de rentabiliteit voor ogen heeft. Keuringsstations zijn immers particuliere bedrijven. Een onverwachte selectie kan dat gevaar indijken.

Ik overweeg trouwens ook de betrouwbare garagehouders in de regeling op te nemen.

Een selectie op basis van de leeftijd van het voertuig, vanaf vier jaar, is wellicht niet aangewezen. Ook de kilometerstand is niet echt een goed criterium, omdat het mogelijk is dat een voertuig met een hoge kilometrage goed werd onderhouden. Het is precies met dat laatste element dat ik rekening wil houden, aan de hand van een door een betrouwbare garagehouder uitgereikt attest. De controle zou door de technische keuringsstations worden uitgevoerd.

Wij stellen de sector een systeem voor waarmee minder voertuigen in de keuringsstations hoeven te passeren en dus een uitgebreidere keuring mogelijk wordt.

Ik ben niet van plan mij met de doorlichting te bemoeien. De conclusies krijgen we in april of mei.

07.03 Damien Yzerbyt (cdH): De controle van de

quant au contrôle des attestations. J'attendrai que le système soit plus avancé pour revenir sur la question.

L'incident est clos.

08 Question de M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "le bon état d'entretien des bus et des camions étrangers et le respect par leurs conducteurs des règles en vigueur" (n° 5085)

08.01 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): La Belgique est un pays de transit par excellence et des milliers d'autocars et de poids lourds circulent quotidiennement sur nos routes. Les autocars et les poids lourds belges subissent un contrôle technique minutieux mais est-ce également le cas à l'étranger ?

Combien de poids lourds étrangers ont-ils été contrôlés en 2004 ? Comment ces contrôles sont-ils effectués ? Vérifie-t-on également si les chauffeurs ont reçu une formation suffisante ? En cas d'infraction à notre législation, comment les chauffeurs étrangers ou les sociétés pour lesquelles ils travaillent sont-ils sanctionnés ?

08.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): En 2004, il a été procédé au contrôle de 53.017 véhicules, dont 25.086 camions étrangers et 1.978 autocars étrangers. Ces contrôles peuvent encore être améliorés car ils ne sont pas suffisamment poussés. Les inspecteurs devraient contrôler non seulement les véhicules mais aussi les aptitudes des chauffeurs. Tout cela suppose des aménagements techniques et pratiques.

Un poste de contrôle ne reste jamais plus de deux à trois heures au même endroit, si bien que les contrôles sont toujours inopinés.

Il est systématiquement procédé à la vérification du permis de conduire des chauffeurs étrangers mais cela suffit-il toujours pour garantir les aptitudes requises ? Voilà pourquoi l'Europe discute actuellement du permis de conduire européen. Au niveau national, les aptitudes professionnelles des chauffeurs font l'objet de discussions avec le secteur.

Dans certains cas, les amendes imposées aux contrevenants étrangers peuvent donner lieu à la perception immédiate.

L'incident est clos.

attesten doet mij toch nog steeds versteld staan. Ik kom hier zeker nog op terug, maar ik zal wachten tot het systeem wat meer op poten staat.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de rijvaardigheid van buitenlandse bussen en vrachtwagens" (nr. 5085)

08.01 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): België is een transitland bij uitstek en dagelijks rijden duizenden bussen en vrachtwagens over onze wegen. Belgische bussen en vrachtwagens ondergaan een strenge keuring en het is zeer de vraag of dit ook voor de buitenlandse het geval is.

Hoeveel buitenlandse vrachtwagens werden in 2004 gecontroleerd? Hoe gebeuren die controles? Wordt ook nagegaan of de chauffeurs voldoende opleiding hebben? Hoe worden buitenlandse chauffeurs of firma's bij overtredingen van onze wetgeving bestraft?

08.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): In 2004 werden in totaal 53.017 voertuigen gecontroleerd, waarvan 25.086 buitenlandse vrachtwagens en 1.978 buitenlandse bussen. De controles kunnen nog worden verbeterd, ze gebeuren immers niet grondig genoeg. Misschien moeten de inspecteurs niet alleen de voertuigen, maar ook de rijvaardigheid van de chauffeurs controleren. Een en ander vraagt technische en praktische aanpassingen.

Een controlepost blijft nooit langer dan twee tot drie uur op dezelfde plaats, zodat controles steeds onverwacht zijn.

Het rijbewijs van de buitenlandse chauffeurs wordt steeds gecontroleerd, maar garandeert dit wel voldoende rijvaardigheid? Op Europees niveau wordt daarom gediscussieerd over het Europees rijbewijs. Op nationaal vlak wordt de vakbekwaamheid van de chauffeurs besproken met de sector.

Boetes kunnen in bepaalde situaties direct worden geïnd bij buitenlandse overtreeders.

Het incident is gesloten.

09 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les déclarations à l'occasion de l'acquittement d'un médecin par le juge d'un tribunal de police dans une affaire d'infraction grave du troisième degré" (n° 5111)

09.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Le juge d'un tribunal de police a récemment acquitté un médecin qui avait été «flashé» en circulant à 96 km à l'heure dans une agglomération. Au lieu d'observer une réserve de bon aloi, le ministre a déclaré dans la presse qu'il comprenait cette décision.

A quoi sert-il d'équiper les véhicules prioritaires d'un gyrophare bleu et d'une sirène si l'on autorise également les médecins à conduire comme s'ils effectuaient une mission urgente à bord d'un tel véhicule? Les véhicules prioritaires ne peuvent pas générer de risques inacceptables dans le cadre de missions urgentes. Cette règle ne s'applique-t-elle pas a fortiori aux médecins dont les voitures ne sont pas reconnues comme véhicule prioritaire? Dans le cas qui nous occupe, l'excès de vitesse ne représente-t-il pas un risque inacceptable pour la sécurité? Les déclarations du ministre ne vont-elles pas favoriser pas une attitude plus laxiste chez certains juges de police en ce qui concerne les infractions au code de la route commises par les médecins?

09.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): Le jugement du juge de police n'habilite nullement les médecins à se comporter comme conducteurs d'un véhicule prioritaire.

Il ne me paraît pas nécessaire de légiférer, le principe "nécessité fait loi" étant toujours d'application. Il appartiendra au juge du tribunal de police de trancher.

Quant à la nature de l'infraction, l'arrêté royal du 22 décembre 2003 est clair: quiconque commet un excès de vitesse et dépasse de plus de 40 km/h la vitesse autorisée dans une agglomération, commet une infraction grave du troisième degré.

Enfin, je ne pense pas que le monde politique ait donné un mauvais signal.

09.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Je ne suis pas d'accord avec vous sur ce dernier point. Nécessité fait loi, certes, mais il n'empêche que la règle générale veut toujours que les médecins aussi respectent la loi.

09.04 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): Les médecins doivent bien évidemment respecter

09 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de uitspraken van de minister naar aanleiding van de vrijspraak van een arts door de politierechter voor een zware overtreding van de derde graad" (nr. 5111)

09.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Een arts die werd geflitst toen hij 96 km per uur reed in de bebouwde kom, werd onlangs door de politierechter vrijgesproken. In de pers bracht de minister begrip op voor deze zaak in plaats van zich terughoudend op te stellen.

Wat is de zin van een blauw zwaailicht en een sirene voor prioritaire voertuigen, wanneer ook artsen zich ongestraft kunnen gedragen als bestuurders van prioritaire voertuigen met dringende opdracht? Prioritaire voertuigen mogen geen onaanvaardbare risico's creëren terwijl zij een dringende opdracht uitvoeren. Geldt dat niet a fortiori voor artsen, die immers niet erkend zijn als prioritair voertuig? De bewuste snelheidsovertreding is toch een onaanvaardbaar veiligheidsrisico? Zullen de uitspraken van de minister niet leiden tot een laxere houding van een aantal politierechters tegenover verkeersovertredingen door artsen?

09.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): De uitspraak van de politierechter is geen vrijgeleide voor artsen om zich als een prioritair voertuig te gedragen.

Ik denk niet dat er een nieuwe wet nodig is, omdat het nood-breekt-wetprincipe altijd van kracht is. Het is aan de politierechter om daarover te oordelen.

Over de aard van de overtreding is het KB van 22 december 2003 duidelijk: wie in de bebouwde kom meer dan 40 km/uur te snel rijdt, bezondigt zich aan een zware overtreding van de derde graad.

Ten slotte meen ik niet dat de politiek een verkeerd signaal heeft gegeven.

09.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Met dat laatste ben ik het niet eens. Nood breekt wet, maar de algemene regel blijft toch dat ook artsen zich aan de wet moeten houden.

09.04 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Uiteraard moeten artsen de verkeersregels

le code de la route.

naleven.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de M. François-Xavier de Donnea à la vice-première ministre et ministre de la Justice sur "le chantier interrompu devant la cathédrale Sainte-Gudule" (n° 5081)

10 Vraag van de heer François-Xavier de Donnea aan de vice-eerste minister en minister van Justitie over "het stilleggen van de werken aan de voet van de Sint-Goedelekathedraal" (nr. 5081)

10.01 François-Xavier de Donnea (MR) : Le chantier au pied de la cathédrale Sainte-Gudule, à l'arrêt depuis plusieurs années, est inesthétique et dénote l'inefficacité des pouvoirs publics.

10.01 François-Xavier de Donnea (MR): De werken aan de voet van de Sint-Goedelekathedraal, die al verscheidene jaren stilliggen, zijn onesthetisch en tekenend voor het gebrek aan efficiëntie van de overheid.

Où en est ce projet, financé par l'accord de coopération État-Région bruxelloise ? Que va-t-il coûter ?

Wat is de stand van zaken van dat project, waarvan de financiering op een samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en het Brussels Gewest berust? Hoeveel zal het kosten?

10.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): Je vais vous lire la réponse de Mme Onkelinx.

10.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Ik lees u het antwoord van minister Onkelinx.

10.03 François-Xavier de Donnea (MR): C'est effectivement elle qui est responsable de ce dossier.

10.03 François-Xavier de Donnea (MR): Zij is inderdaad verantwoordelijk voor dit dossier.

10.04 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Le chantier, financé par Beliris, n'est pas à l'arrêt depuis des années. Ayant débuté le 12 mai 2003, le réaménagement du jardin de la cathédrale a été arrêté le 12 août 2003, suite à la faillite de l'entreprise chargée des travaux. Alors qu'il avait redémarré le 17 décembre 2003, le chantier a de nouveau dû être interrompu le 17 décembre 2003 car la situation réelle de la jonction « Nord-Midi » ne correspondait pas à celle représentée sur les plans. Les études de projet avaient été commandées par la Ville de Bruxelles. Le projet a dû être adapté et les plans d'exécution ont finalement été achevés fin mai 2004, permettant aux bétonnages de reprendre pour s'achever en novembre 2004. Depuis lors, le chantier est bloqué dans l'attente de conditions climatiques favorables permettant de poser l'étanchéité. Celles-ci étant à espérer pour mars, le chantier devrait s'achever fin 2005.

10.04 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Het klopt niet dat de werken, die door Beliris gefinancierd worden, al jaren stilliggen. De heraanleg van de tuin van de kathedraal startte op 12 mei 2003 en werd op 12 augustus van dat jaar stilgelegd, omdat de aannemer failliet ging. De werken werden voortgezet op 17 december 2003 en diezelfde dag nogmaals stilgelegd, omdat de werkelijke toestand van de Noord-Zuidverbinding niet met die op de plannen overeenstemde. De opdracht voor de projectstudies ging uit van de stad Brussel. Het project moest worden aangepast en de uitvoeringsplannen waren uiteindelijk klaar in mei 2004, zodat de betonwerken konden worden voortgezet. Die werden in november 2004 beëindigd. Sindsdien wordt gewacht op betere weersomstandigheden om de waterdichte bekleding aan te brengen. Dat zal wellicht in maart kunnen gebeuren en als dat het geval is zouden de werken eind 2005 kunnen worden afgerond.

Plusieurs décomptes sont encore en cours de discussion et il m'est donc actuellement impossible d'estimer le montant final des travaux. Les modifications de délais n'ont cependant qu'une influence minime sur le chantier.

Een aantal afrekeningen staat nog ter discussie en ik kan op dit ogenblik dus geen raming geven van het totale bedrag van de werken. De wijzigingen van de termijnen spelen echter geen rol van betekenis.

10.05 François-Xavier de Donnea (MR): Il faudrait toujours éliminer le «moins-disant», dans l'attribution d'un chantier, pour éviter le risque de

10.05 François-Xavier de Donnea (MR): Bij de toekenning van een bouwcontract zou men altijd de aannemer met de goedkoopste offerte moeten

faillite. D'autre part, et c'est à Mme Onkelinx que s'adresse mon conseil, il vaut toujours mieux que la responsabilité de l'ouvrage soit assumée par un seul opérateur, par exemple pour commander les études et exécuter les travaux.

Le chantier de la cathédrale n'a rien de monumental, or il aura duré trois ans. C'est beaucoup quand on pense que la plus haute tour de Shanghai a été construite en quatre ans !

J'insiste donc pour que l'on évite de saucissonner les responsabilités dans des chantiers futurs.

L'incident est clos.

11 Question de M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "les courses de voitures sur la voie publique" (n° 5140)

11.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Le week-end dernier, à Charleroi, une course illégale de voitures organisée en centre urbain a coûté la vie à un innocent qui circulait dans le sens opposé aux participants. Ceux qui participent à ce type de compétitions considèrent leur voiture comme une arme et je me demande s'ils ne devraient pas être poursuivis pour meurtre avec préméditation plutôt que pour infraction au code de la route.

Le ministre compte-t-il demander aux zones de police locale de lui prêter main-forte en lui fournissant notamment toute information utile pour qu'il puisse se faire une idée précise de la nature et de l'ampleur du phénomène des courses illégales? Un durcissement des sanctions n'est-il pas opportun? Le ministre est-il favorable à l'organisation de courses légales en centre urbain, comme on le chuchote ici et là ?

11.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Par bonheur, le phénomène des courses de voitures en centre urbain reste circonscrit, ce qui ne nous dispense absolument pas d'y prêter attention. En concertation avec l'Institut belge pour la Sécurité routière, je compte faire réaliser une étude de ce problème dans la littérature de façon à avoir une vue d'ensemble de toutes les expériences acquises à l'étranger.

L'article 50 du code de la route prévoit que toutes les luttres de vitesse et épreuves sportives sont interdites sur la voie publique sauf autorisation spéciale de l'autorité légalement habilitée.

weren, om het risico op een faillissement te voorkomen. Anderzijds, en die raad geef ik mee aan mevrouw Onkelinx, wordt de verantwoordelijkheid voor de werken altijd beter toevertrouwd aan een enkele operator, bijvoorbeeld wat het bestellen van de studies en de uitvoering van de werken betreft.

Dit was helemaal geen grootse bouwopdracht en toch hebben de werken drie jaar geduurd! Dat is lang wanneer men weet dat de bouw van het hoogste torengedebouw in Sjanghai maar vier jaar in beslag heeft genomen.

Ik dring er dus op aan dat een versnippering van de verantwoordelijkheid bij toekomstige bouwopdrachten vermeden wordt.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "straatracers" (nr. 5140)

11.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Vorig weekend werd in Charleroi een onschuldige tegenligger het dodelijke slachtoffer van een illegale straatrace. Straatracers beschouwen hun wagen als een wapen en ik vraag me af of zij niet veeleer moeten worden vervolgd op basis van moord met voorbedachte rade dan op basis van de verkeerswet.

Zal de minister de lokale politiezones om medewerking en informatie vragen om het fenomeen van de illegale races in kaart te brengen? Is het niet aangewezen de bestraffing te verstrengen? Is de minister voorstander van het organiseren van legale straatraces, zoals her en der wordt geopperd?

11.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Het fenomeen van de straatraces blijft gelukkig nog binnen de perken, maar we moeten er wel aandacht voor hebben. In overleg met het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid zal ik een literatuurstudie uitvoeren om internationale ervaringen in kaart te brengen.

Artikel 50 van het verkeersreglement bepaalt dat alle snelheids- en sportwedstrijden op de openbare weg verboden zijn, tenzij de gemachtigde overheid een speciale toelating gaf. Wie zich niet aan die

Quiconque enfreint cette règle commet une infraction grave. regel houdt, begaat een zware overtreding.

Le bourgmestre de Saint-Trond a déjà autorisé des courses sur un circuit fermé. Des contrôles spéciaux ont été effectués avant et après ces courses, en collaboration avec la zone de police locale. Je ne suis pas, en principe, opposé à l'organisation de telles compétitions mais il me semble que les video games simulant des courses automobiles présentent moins de risques sur le plan de la sécurité.

De burgemeester van Sint-Truiden liet al races toe op een gesloten circuit. Voor en na zulke wedstrijden vonden bijzondere controles plaats. Er werd samengewerkt met de lokale politiezone. Ik ben niet per definitie tegen georganiseerde races, maar dvd-spelletjes zijn veiliger.

11.03 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Je ne suis guère partisan des courses organisées, car je crains que les têtes brûlées n'en deviennent plus friandes encore de courses illégales. Il est effectivement beaucoup plus sûr de pratiquer la course sur console.

11.03 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Ik voel niet veel voor georganiseerde races, want ik vrees dat waaghalzen dan nog meer zullen hunkeren naar illegale races. Racen via consoles is inderdaad veel veiliger.

Je répète ma question : le ministre juge-t-il les peines actuelles suffisantes ?

Ik herhaal mijn vraag: vindt de minister de huidige straffen voldoende?

11.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): La participation à des courses de voitures sur la voie publique ou l'organisation de telles courses est punie d'une amende de 2.750 euros maximum et d'une interdiction de circuler pendant cinq ans au maximum. Il est donc vraiment possible de réprimer sévèrement ces faits. Et je ne parle même pas des peines qui peuvent être prononcées en cas de blessures ou d'homicide.

11.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Op de deelname aan of organisatie van straatraces staat een geldboete van hoogstens 2.750 euro en een rijverbod van hoogstens vijf jaar. Strengere straffen zijn dus echt wel mogelijk. Dan heb ik het nog niet over de straffen die kunnen worden uitgesproken bij de verwonding of doding van mensen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 15h.33.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.33 uur.