



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

07-03-2005

Après-midi

maandag

07-03-2005

Namiddag

SOMMAIRE

Question de M. Hagen Goyvaerts au ministre de la Mobilité sur "la conception d'un panneau de signalisation uniforme pour annoncer une zone placée sous la surveillance de caméras" (n° 5356)
Orateurs: **Hagen Goyvaerts, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "la sécurité du trafic aérien" (n° 5350)

Orateurs: **Simonne Creyf, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de M. Bart Tommelein au ministre de la Mobilité sur "les accessoires de sécurité obligatoirement présents dans les voitures circulant dans les pays de l'UE" (n° 5458)

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

Question de M. Servais Verherstraeten au ministre de la Mobilité sur "les retards dans l'exécution des tests psychologiques qui doivent être effectués pour la levée de la déchéance du droit de conduire" (n° 5553)

Orateurs: **Servais Verherstraeten, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de M. Damien Yzerbyt au ministre de la Mobilité sur "la politique en matière de numérotation des plaques minéralogiques et l'existence de plaques d'immatriculation avec le sigle NVA" (n° 5609)

Orateurs: **Damien Yzerbyt, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le financement de la signalisation variable des zones 30 aux abords des écoles par le fonds des amendes routières" (n° 5690)

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "la mise en place d'un suivi thérapeutique des auteurs d'infractions graves au Code de la route" (n° 5121)

Orateurs: **Hilde Vautmans, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "la nécessité d'actualiser la législation routière à propos des chaises roulantes manuelles ou à moteur" (n° 5613)

Orateurs: **Hilde Vautmans, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

INHOUD

Vraag van de heer Hagen Goyvaerts aan de minister van Mobiliteit over "een uniform verkeersbord voor camerabewaking" (nr. 5356)

Sprekers: **Hagen Goyvaerts, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "de veiligheid van het luchtverkeer" (nr. 5350)

Sprekers: **Simonne Creyf, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Bart Tommelein aan de minister van Mobiliteit over "de verplichte veiligheidstoebehoren in wagens in de EU" (nr. 5458)

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

Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Mobiliteit over "de vertragingen in de uitvoering van de psychologische tests die uitgevoerd moeten worden voor de opheffing van het verval van het recht op sturen" (nr. 5553)

Sprekers: **Servais Verherstraeten, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Damien Yzerbyt aan de minister van Mobiliteit over "het beleid inzake de nummering van de nummerplaten en het bestaan van nummerplaten met de letters NVA" (nr. 5609)

Sprekers: **Damien Yzerbyt, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de financiering van de veranderlijke signalisatie van de zone-30 in de schoolomgeving uit het verkeersboetefonds" (nr. 5690)

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de invoering van dadertherapie voor zware verkeersovertreders" (nr. 5121)

Sprekers: **Hilde Vautmans, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de vereiste herziening van de verkeerswetgeving inzake aangedreven rolstoelen" (nr. 5613)

Sprekers: **Hilde Vautmans, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "l'intégration de la formation à la conduite dans l'enseignement" (n° 5870) <i>Orateurs:</i> Hilde Vautmans, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	10	Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de integratie van de rijopleiding in het onderwijs" (nr. 5870) <i>Sprekers:</i> Hilde Vautmans, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	10
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le financement des lecteurs de cartes d'identité par le fonds des amendes routières" (n° 5691) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	12	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de financiering van identiteitskaartlezers uit het verkeersboetefonds" (nr. 5691) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	12
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'évaluation de la loi sur la circulation routière" (n° 5730) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	13	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de evaluatie van de verkeerswet" (nr. 5730) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	13
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la limitation territoriale de la compétence des surveillants habilités" (n° 5731) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	13	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de territoriale beperking van de bevoegdheid van de gemachtigde opzichters" (nr. 5731) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	13
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la confusion relative au transport en sous-traitance dans le secteur agricole" (n° 5803) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	14	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de verwarring rond ondergeschikt transport in de landbouw" (nr. 5803) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	14
Question de Mme Camille Dieu au ministre de la Mobilité sur "la possibilité d'accorder le 'contrôle technique' des véhicules à des garages indépendants" (n° 5699) <i>Orateurs:</i> Camille Dieu, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	15	Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Mobiliteit over "de mogelijkheid de autokeuring aan onafhankelijke garages toe te vertrouwen" (nr. 5699) <i>Sprekers:</i> Camille Dieu, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	15
Question de Mme Camille Dieu au ministre de la Mobilité sur "la refonte de la directive européenne relative au permis de conduire" (n° 5828) <i>Orateurs:</i> Camille Dieu, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	16	Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Mobiliteit over "de herziening van de Europese richtlijn betreffende het rijbewijs" (nr. 5828) <i>Sprekers:</i> Camille Dieu, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	16
Question de M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "les cartes de stationnement pour riverains" (n° 5868) <i>Orateurs:</i> Dylan Casaer, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	17	Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "parkeerkaarten voor bewoners" (nr. 5868) <i>Sprekers:</i> Dylan Casaer, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	17
Question de M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "la continuation du projet des comités de ligne de chemin de fer" (n° 5869) <i>Orateurs:</i> Dylan Casaer, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	18	Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de voortzetting van het project van de spoorlijncomités" (nr. 5869) <i>Sprekers:</i> Dylan Casaer, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	18

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

du

LUNDI 07 MARS 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 07 MAART 2005

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14h.20 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Hagen Goyvaerts au ministre de la Mobilité sur "la conception d'un panneau de signalisation uniforme pour annoncer une zone placée sous la surveillance de caméras" (n° 5356)

01.01 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): Un certain nombre de villes et de communes flamandes installent déjà des caméras de surveillance dans des zones publiques pour endiguer plus efficacement la criminalité. La présence de ces caméras doit être annoncée à l'aide d'un panneau de signalisation. Il apparaît toutefois que chaque autorité locale conçoit ses propres inscriptions et pictogrammes. De même, l'imprécision prévaut en ce qui concerne l'emplacement et les modalités d'installation de ces panneaux. Ceux-ci peuvent-ils être associés à d'autres signaux dans une zone piétonne ? Un panneau doit-il également signaler la fin d'une zone placée sous la surveillance de caméras ? Il faudrait clarifier d'urgence la situation car la police elle-même ne s'y retrouve pas.

Les services du ministre travaillent-ils à un projet d'uniformisation et à l'établissement de règles précises ?

01.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): L'installation de caméras de surveillance et l'annonce de leur présence ressortissent à la compétence du ministre de l'Intérieur. Je suis compétent en matière de panneaux de signalisation concernant la circulation routière. Les panneaux auxquels M. Goyvaerts fait référence n'ont rien à

De vergadering wordt geopend om 14.20 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Hagen Goyvaerts aan de minister van Mobiliteit over "een uniform verkeersbord voor camerabewaking" (nr. 5356)

01.01 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): Nogal wat Vlaamse steden en gemeenten plaatsten al bewakingscamera's op openbaar terrein om de criminaliteit efficiënter aan te pakken. De camera's moeten worden aangekondigd met een verkeersbord. Elke lokale overheid ontwerpt echter eigen opschriften en pictogrammen. Er bestaat ook onduidelijkheid over de manier waarop de borden moeten worden geplaatst en waar ze moeten komen. Mogen ze worden gecombineerd met andere borden in een voetgangerszone? Moet er ook een bord komen aan het einde van een bewakingszone? Er is nood aan duidelijkheid, want zelfs de politie weet niet wat er moet gebeuren.

Werken de diensten van de minister aan een eenvormig ontwerp en aan duidelijke regels?

01.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Voor de plaatsing van bewakingscamera's en de aankondiging daarvan via borden is de minister van Binnenlandse Zaken bevoegd. Ik ben bevoegd voor verkeersborden. De borden waar de heer Goyvaerts op doelt, hebben niets met verkeer te maken.

voir avec la circulation.

01.03 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): J'aurais pu en être averti. Ma question date du 3 février! Je la reposerai donc au ministre compétent.

01.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): L'intitulé néerlandais de la question posée par M. Goyvaerts se référait à un « verkeersbord » (panneau « de circulation »), ce qui explique la confusion. Si je dois encore me déclarer incompetent, je le signalerai préalablement.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "la sécurité du trafic aérien" (n° 5350)

02.01 Simonne Creyf (CD&V): En réponse à l'une de mes questions écrites, le ministre a précisé que deux *near misses* s'étaient produits dans notre espace aérien en 2000, qu'il y en avait eu neuf en 2001, huit en 2002, huit en 2003 et un au cours des neuf premiers mois de 2004, ce qui représente 0,6 incident de classe A par 100.000 avions. Belgocontrol fournit, par conséquent, du bon travail.

La réponse du ministre ne portait toutefois que sur les vols non militaires et non contrôlés. Les vols militaires sont soumis à d'autres normes de sécurité et relèvent de la compétence de M. Flahaut que j'ai déjà interrogé à ce propos entre-temps. Ressortissent à la catégorie des vols non contrôlés l'ensemble des clubs privés et des pilotes qui effectuent des vols sans brevet.

Existe-t-il encore d'autres catégories d'incidents que ceux de classe A? Quelle a été, pour chaque catégorie, l'évolution au cours des trois dernières années? Quelle législation en matière de sécurité s'applique-t-elle aux clubs privés et aux pilotes qui effectuent des vols sans brevet? Comment assure-t-on le contrôle du respect de cette législation? Quelles sanctions sont-elles prévues?

Des statistiques, basées sur des sondages, devraient être établies quant à la sécurité au sein des clubs privés. Combien d'incidents par 100.000 mouvements recense-t-on dans ces clubs? Le ministre envisage-t-il de faire procéder, si nécessaire, à un sondage? Peut-il me fournir l'*Annual Summary of Safety Regulated Occurrences within Belgocontrol ATS Operation* de 2004 ou 2003?

01.03 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): Men had me daarvan op de hoogte kunnen brengen. Ik diende mijn vraag al in op 3 februari! Ik zal mijn vraag alsnog aan de bevoegde minister stellen.

01.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): In de ingediende vraag van de heer Goyvaerts was sprake van een verkeersbord, vandaar de verwarring. Als ik mezelf nog eens onbevoegd verklaar, geef ik vooraf een seintje.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "de veiligheid van het luchtverkeer" (nr. 5350)

02.01 Simonne Creyf (CD&V): De minister antwoordde op een schriftelijke vraag van mij dat erin ons luchtruim twee *near misses* waren in 2000, negen in 2001, acht in 2002, acht in 2003 en één in de eerste negen maanden van 2004. Omgerekend waren er 0,6 A-incidenten per 100.000 vliegtuigen. Belgocontrol levert dus goed werk.

De minister hield in zijn antwoord echter enkel rekening met niet-militaire en niet-gecontroleerde vluchten. Militaire vluchten hanteren andere veiligheidsnormen en zijn een bevoegdheid van minister Flahaut. Die laatste ondervroeg ik intussen al. Onder de niet-gecontroleerde categorie vallen alle privé-clubs en individuen die zonder brevet de lucht ingaan.

Zijn er nog andere categorieën van incidenten dan klasse A? Wat was voor elke categorie de evolutie in de voorbije drie jaar? Welke wetgeving inzake veiligheid bestaat er voor privé-clubs en voor individuen die zonder brevet de lucht ingaan? Hoe wordt toezicht gehouden op de naleving van die wetgeving? Welke straffen bestaan er?

Op basis van steekproeven zouden er cijfers moeten zijn over de veiligheid bij privé-clubs. Hoeveel incidenten zijn er daar per 100.000 bewegingen? Wil de minister een steekproef organiseren indien nodig? Kan hij me de *Annual Summary of Safety Regulated Occurrences within Belgocontrol ATS Operation* van 2004 of 2003 bezorgen?

02.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): Eurocontrol distingue cinq types d'incidents. La catégorie A concerne les incidents graves avec risque de collision. Quatre incidents de ce type se sont produits en 2002, contre six en 2003 et un en 2004. Les *near misses* font partie de la catégorie A. La catégorie B englobe les incidents importants au cours desquels la sécurité est menacée. Il y en a eu neuf en 2002, six en 2003 et six en 2004. La catégorie C concerne les incidents caractérisés ne menaçant pas la sécurité. Deux incidents de ce type ont eu lieu en 2002, contre trois en 2003 et cinq en 2004. Cette augmentation pourrait traduire une sévérité accrue. La catégorie D comprend les incidents non définis, où le risque ne peut être classé. En 2002, un seul incident de cette catégorie s'est produit, contre deux en 2003 et cinq en 2004. Les incidents de la catégorie E n'ont aucune incidence sur la sécurité. Ils étaient au nombre d'un en 2002, de deux en 2003 et d'un en 2004.

L'an passé a été une très bonne année en termes de sécurité. Pour les catégories A et B, qui représentent les incidents les plus graves, la tendance est à la baisse.

L'ensemble des vols de l'aviation civile, à laquelle il faut assimiler également quelques vols militaires et la plupart des vols réalisés par des appareils de l'Etat, est soumis à l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air. Belgocontrol est chargé de la régulation du trafic aérien jusqu'au niveau de vol 245 et Eurocontrol, du contrôle de l'espace aérien plus élevé.

La sécurité du trafic fait l'objet d'une surveillance en temps réel dans l'espace aérien contrôlé. Il n'y a pas de surveillance dans la zone non contrôlée mais la réglementation proactive et la défense réactive sont d'application. Le constat d'infractions survient d'ordinaire a posteriori, par exemple à la suite d'un témoignage ou d'une plainte. La réglementation et le contrôle du respect de cette dernière sont toujours régis par la loi de 1937 qui a été revue à plusieurs reprises. Les infractions aux règles du trafic aérien sont sanctionnées conformément à la loi sur la navigation aérienne.

La Direction générale du Transport aérien s'est organisée en créant la direction de l'inspection et en se dotant d'un instrument d'analyse de risques. Dans ce cadre, une des méthodes de travail consiste à travailler sur la base de sondages.

Le rapport annuel auquel Mme Creyf fait référence est confidentiel. Belgocontrol ne le communique qu'aux autorités compétentes chargées de

02.02 **Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Eurocontrol hanteert vijf klassen van incidenten. Klasse A betreft ernstige incidenten met risico van botsing. In 2002 waren er vier zulke incidenten, in 2003 zes, in 2004 één. De *near misses* vallen onder klasse A. Klasse B betreft belangrijke incidenten waarbij de veiligheid in het gedrang komt. Zo waren er negen in 2002, zes in 2003 en zes in 2004. Klasse C betreft gekarakteriseerde incidenten waarbij de veiligheid niet in het gedrang komt. Er waren twee zulke incidenten in 2002, drie in 2003 en vijf in 2004. Die stijging zou op een strengere houding kunnen wijzen. Klasse D betreft niet-bepaalde incidenten waarbij het risico niet kan worden ingeschaald. In 2002 was er één incident van die klasse, in 2003 twee, in 2004 vijf. Bij incidenten van klasse E is er geen effect op de veiligheid vast te stellen. In die klasse was er in 2002 één incident, in 2003 waren er twee, in 2004 één.

Vorig jaar was een zeer veilig jaar. In de klassen A en B – de belangrijkste incidenten – is er immers een dalende trend.

Al het verkeer in de burgerluchtvaart, waarnaar ook sommige militaire vluchten en de meeste vluchten van staatsvliegtuigen zich schikken, is onderworpen aan het KB van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregels. Belgocontrol is belast met de luchtverkeersleiding tot vliegniveau 245 en Eurocontrol met die van het hogere luchtruim.

In het gecontroleerde luchtruim wordt in *real time* toegezien op de verkeersveiligheid. In het niet-gecontroleerde luchtruim is er geen begeleiding, maar geldt proactieve reglementering en reactieve handhaving. De vaststelling van inbreuken gebeurt veelal naderhand, bijvoorbeeld na een getuigenis of een klacht. De reglementering en handhaving zijn nog steeds geregeld door de meermaals herziene wet van 1937. Inbreuken op vliegverkeersregels worden bestraft overeenkomstig de luchtvaartwet.

Het directoraat-generaal Luchtvaart heeft zich gereorganiseerd. Er werd een inspectiedirectoraat ingevoerd, alsook het managementinstrument van risicoanalyse. Het werken met steekproeven is hierbij een van de methoden.

De *annual summary* waarnaar mevrouw Creyf vraagt, draagt het label *restricted*. Belgocontrol draagt het enkel over aan de bevoegde autoriteiten

l'enquête sur les accidents et les incidents et du suivi de ceux-ci.

02.03 **Simonne Creyf** (CD&V): Et le Parlement ne fait pas partie de ces instances ?

02.04 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): Non. Même le ministre ne reçoit pas le rapport. La raison en est que ces instances sont autonomes.

02.05 **Simonne Creyf** (CD&V): Qu'entend-on par «proactif» en matière de vols non contrôlés ?

02.06 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): Placer partout des contrôleurs de trafic aérien serait beaucoup trop onéreux. Les vols doivent suivre certaines règles mais il arrive que ces règles soient enfreintes.

L'incident est clos.

03 **Question de M. Bart Tommelein au ministre de la Mobilité sur "les accessoires de sécurité obligatoirement présents dans les voitures circulant dans les pays de l'UE" (n° 5458)**

03.01 **Bart Tommelein** (VLD): L'Union européenne a adopté des directives qui sont censées garantir la sécurité des usagers de la route internationaux. La plupart des Etats membres ont adopté des règles qui sont plus sévères que les règles européennes. La Belgique, par exemple, a adopté l'arrêté royal du 15 mars 1968. A partir du moment où l'on encourt une amende dans un autre Etat membre parce qu'on ne satisfait pas aux règles nationales, le principe de la libre circulation des personnes est vidé de sa substance.

La police belge contrôle-t-elle les véhicules étrangers pour vérifier s'ils satisfont à des règles de sécurité qui ne s'appliquent pas dans d'autres pays ? N'est-il pas urgent de définir de commun accord un ensemble de normes européennes applicables aux accessoires de sécurité ?

03.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): La police belge contrôle tout un chacun sur la base de la législation belge. Une discussion est actuellement en cours à propos de l'harmonisation des règles, notamment en ce qui concerne le permis de conduire. Une harmonisation s'impose également au niveau des prescriptions relatives à la sécurité. Il ne faudrait toutefois pas que la politique européenne freine les Etats membres sur le plan social ou encore en matière de sécurité. La tendance est manifestement à l'harmonisation.

die zich bezighouden met onderzoek naar en de opvolging van *accidents* en *incidents*.

02.03 **Simonne Creyf** (CD&V): Het Parlement behoort niet tot die instanties?

02.04 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Neen. Zelfs de minister krijgt het rapport niet. Dit kadert in de autonomie van deze instanties.

02.05 **Simonne Creyf** (CD&V): Wat betekent 'proactief' bij de niet-gecontroleerde vluchten?

02.06 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Het is onbetaalbaar om overal luchtverkeersleiders te plaatsen. De vluchten moeten regels volgen, maar er gebeuren soms inbreuken.

Het incident is gesloten.

03 **Vraag van de heer Bart Tommelein aan de minister van Mobiliteit over "de verplichte veiligheidstoebehoren in wagens in de EU" (nr. 5458)**

03.01 **Bart Tommelein** (VLD): De EU heeft richtlijnen die de veiligheid van internationale weggebruikers moeten garanderen. De meeste lidstaten hebben regels die strenger zijn dan de Europese. Zo kent België bijvoorbeeld het KB van 15 maart 1968. Wanneer men in een andere lidstaat een boete riskeert omdat men niet voldoet aan nationale voorschriften, betekent dit een uitholling van het vrij verkeer van personen.

Controleert de Belgische politie buitenlandse wagens op veiligheidsvoorschriften die in andere landen niet gelden? Moet er niet dringend een afspraak worden gemaakt over een Europees standaardpakket inzake veiligheidstoebehoren?

03.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): De Belgische politie controleert iedereen op basis van de Belgische wetgeving. Momenteel is de discussie bezig over de afstemming van regels over, onder meer, het rijbewijs. Ook inzake veiligheidsvoorschriften is er nood aan overeenstemming. De Europese politiek mag de lidstaten echter noch sociaal noch inzake veiligheid afremmen. Er bestaat een tendens om de zaken zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen.

03.03 Bart Tommelein (VLD): Une telle harmonisation s'impose en effet car dans la pratique les usagers de la route ne connaissent pas les prescriptions en vigueur à l'étranger. Dans l'attente d'une uniformisation européenne, il convient d'informer les citoyens des prescriptions relatives à la sécurité.

03.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): On y réfléchit. Appliquer purement et simplement des obligations en vigueur dans d'autres pays n'est pas une solution.

03.05 Bart Tommelein (VLD): La transmission d'informations peut être confiée aux tour-opérateurs qui organisent des vacances en voiture.

L'incident est clos.

04 Question de M. Servais Verherstraeten au ministre de la Mobilité sur "les retards dans l'exécution des tests psychologiques qui doivent être effectués pour la levée de la déchéance du droit de conduire" (n° 5553)

04.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Au niveau de la Flandre, un certain nombre de fonctionnaires supplémentaires ont été recrutés. Cette mesure a permis de résorber en partie l'arriéré dans le cadre de la réalisation des tests psychologiques.

Des problèmes se posent-ils encore à l'heure actuelle dans certains arrondissements? Qu'en est-il du calendrier du groupe de travail Mobilité? Sera-t-il tenu compte de ce problème dans le cadre de l'évaluation et de l'adaptation annoncées de la législation routière? La législation sera-t-elle modifiée? Les autorités régionales sont compétentes en matière d'exécution et de cadres tandis que le ministre est en charge de la politique en matière de sécurité routière.

04.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): J'ai effectivement fait parvenir à l'auteur de la question une réponse écrite à sa question écrite. A l'époque où j'étais ministre de l'Emploi dans le gouvernement flamand, j'avais déjà tenté de trouver des solutions pour résoudre ce vaste problème. Mais toutes les difficultés n'ont pas encore été surmontées. Les juges de police et les parquets nous disent que les délais dans lesquels les examens doivent être présentés dépassent parfois le délai prescrit. Il n'est pas impossible que certains procureurs évoquent cette réalité lors des auditions consacrées au projet de loi concernant l'ordonnance de paiement. La loi sur la police de la circulation routière est actuellement évaluée à trois

03.03 Bart Tommelein (VLD): De afstemming is noodzakelijk, want in de praktijk kennen weggebruikers de voorschriften in het buitenland niet. In afwachting van Europese eenvormigheid moet men de mensen informeren over de veiligheidsvoorschriften.

03.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Men denkt hierover na. Zomaar verplichtingen overnemen uit andere landen is niet de juiste methode.

03.05 Bart Tommelein (VLD): De informatieverstrekking kan een taak zijn van de touroperators die autovakanties organiseren.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Mobiliteit over "de vertragingen in de uitvoering van de psychologische tests die uitgevoerd moeten worden voor de opheffing van het verval van het recht op sturen" (nr. 5553)

04.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Op Vlaams niveau werd een aantal extra ambtenaren in dienst genomen. Op die manier vermindert de achterstand bij de uitvoering van psychologische test ten dele.

Bestaan er momenteel nog problemen in bepaalde arrondissementen? Welke timing geldt er voor de werkgroep Mobiliteit? Wordt deze problematiek geïntegreerd in de aangekondigde evaluatie en aanpassing van de verkeerswetgeving? Komt er een wetswijziging? De regionale overheid is bevoegd voor de uitvoering en de kaders, de minister voor de verkeersveiligheid.

04.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Ik heb de vraagsteller inderdaad een schriftelijk antwoord laten bezorgen op zijn schriftelijke vraag. Als Vlaams minister van Werk heb ik al oplossingen gezocht voor deze problematiek, maar alle problemen zijn nog niet van de baan. De politierechters en de parketten ondervinden dat de termijnen waarbinnen de examens moeten worden afgelegd, soms langer uitlopen dan voorgeschreven. Het is mogelijk dat dit tijdens de hoorzittingen over het wetsontwerp betreffende de beschikking tot betaling door sommige procureurs zal worden aangehaald. Men is nu op drie niveaus bezig met de evaluatie van de verkeerswet: in de federale commissie, in de regering en in het

niveaux : dans la commission fédérale, au gouvernement et au Parlement, à l'occasion du dépôt du projet. Le gouvernement prendra une décision en ce qui concerne les catégories et les amendes après avoir consulté la société civile.

04.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Je préconise d'examiner ce problème à l'occasion de la révision de la loi sur la circulation routière. Pour le moment, nous ne traitons rien d'autre que les symptômes.

04.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Le problème est lié à la structure fédérale de l'Etat. L'application des peines ressortit en partie aux compétences des entités fédérées.

04.05 Servais Verherstraeten (CD&V): C'est précisément pour cela qu'une adaptation est nécessaire.

L'incident est clos.

05 Question de M. Damien Yzerbyt au ministre de la Mobilité sur "la politique en matière de numérotation des plaques minéralogiques et l'existence de plaques d'immatriculation avec le sigle NVA" (n° 5609)

05.01 Damien Yzerbyt (cdH): Le site de la DIV indique que les sigles des partis politiques ne sont jamais repris comme marque d'immatriculation. Or, on peut constater que de nombreuses plaques avec les lettres NVA ont été attribuées. Pour quelles raisons ? Comment remédier à la situation ?

Par ailleurs, la liste d'immatriculations à trois lettres et trois chiffres sera sous peu épuisée. Et, alors que les couleurs blanche et rouge de nos plaques semblent immuables, sans marque européenne, tous les autres Etats membres se sont conformés aux directives européennes. De plus, elles sont peu lisibles.

Le ministre ne pense-t-il pas qu'il serait temps que la Belgique modifie son système d'immatriculation en adaptant les caractères et la couleur des plaques aux recommandations européennes et en imposant d'apposer sur les véhicules trois vignettes indestructibles et non retirables prouvant que le véhicule est en ordre par rapport au contrôle technique, à la taxe d'immatriculation et aux obligations d'assurance ? De même, le ministre peut-il préciser quelles seront les combinaisons de chiffres et de lettres utilisées après épuisement des

Parlement, naar aanleiding van het ontwerp. De regering zal een beslissing nemen inzake de categorieën en de boetes na de consultatie met het middenveld.

04.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Ik pleit ervoor deze problematiek mee te nemen bij de herziening van de verkeerswet. Op dit ogenblik doen we niets anders dan *kurieren am Symptom*.

04.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Het probleem heeft te maken met onze staatsstructuur. Een deel van de strafuitvoering behoort tot de bevoegdheden van de deelstaten.

04.05 Servais Verherstraeten (CD&V): Precies om die reden is een aanpassing noodzakelijk.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Damien Yzerbyt aan de minister van Mobiliteit over "het beleid inzake de nummering van de nummerplaten en het bestaan van nummerplaten met de letters NVA" (nr. 5609)

05.01 Damien Yzerbyt (cdH): Op de website van de DIV staat te lezen dat nooit nummerplaten worden toegekend met de letterwoorden van de politieke partijen. Toch rijden er tal van voertuigen rond met het letterwoord NVA. Hoe komt dat? Wat kan worden ondernomen om daar komaf mee te maken?

Voorts zullen de mogelijke combinaties van drie letters en drie cijfers binnenkort opgebruikt zijn. En terwijl men blijkbaar niet wil raken aan de witte en rode kleur van onze nummerplaten, zonder Europees symbool, hebben alle andere lidstaten zich aan de Europese richtlijnen geconformeerd. Bovendien zijn de Belgische nummerplaten niet goed leesbaar.

Vindt de minister niet dat het hoog tijd is dat ons land zijn inschrijvingssysteem wijzigt en de lettertekens en de kleur van de nummerplaten aan de Europese aanbevelingen aanpast en daarnaast bepaalt dat drie vignetten moeten worden aangebracht die niet kunnen worden vernietigd of verwijderd en die bewijzen dat de eigenaar het voertuig technisch heeft laten keuren, de inschrijvingstaks heeft betaald en in orde is met zijn verzekering? Kan de minister preciseren welke combinaties van letters en cijfers zullen worden

combinaisons 3 lettres/3 chiffres ?

gebruikt nadat de combinaties van 3 letters en 3 cijfers opgebruikt zullen zijn?

05.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): En ce qui concerne les lettres NVA, ces plaques ont été distribuées avant la création de ce parti politique.

05.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): De nummerplaten met de lettercombinatie NVA werden toegekend vóór de oprichting van de overeenkomstige politieke partij.

Il n'existe pas, pour l'instant, de directive européenne à propos des caractères et de la couleur des plaques. La décision prise au niveau administratif n'a pas été suivie au niveau politique.

Er bestaat vooralsnog geen Europese richtlijn tot regeling van de letters en cijfers op de nummerplaten of de kleur van de platen. De lijn van de op administratief niveau genomen beslissing werd niet doorgetrokken op politiek niveau.

Nous étudions ce qu'il y a lieu de faire avant épuisement des combinaisons de trois lettres et trois chiffres.

Wij onderzoeken nu wat er moet gebeuren vóór de mogelijke combinaties van drie letters en drie cijfers opgebruikt zijn.

05.03 Damien Yzerbyt (cdH): Pour ce qui concerne les plaques NVA, je constate qu'il n'y a pas d'action proprement dite pour les retirer. Je conseillerai donc à quiconque souhaite constituer un nouveau parti de prendre une combinaison de lettres disponibles actuellement.

05.03 Damien Yzerbyt (cdH): Ik stel vast dat er niet echt actie ondernomen wordt om de NVA-nummerplaten in te trekken. Wie plannen heeft om een nieuwe partij op te richten, raad ik dus aan een op dit moment beschikbare lettercombinatie te kiezen.

J'ai bien entendu votre réponse à propos des volontés administratives qui ne sont pas suivies de décisions politiques. J'attendrai de voir si quelque chose se précise en la matière au niveau européen.

Ik heb nota genomen van uw antwoord met betrekking tot de administratieve lijn die niet werd doorgetrokken door de politiek. Ik zal nu afwachten of er op Europeen niveau eventueel concrete maatregelen uit de bus komen.

Le **président**: Entre nous, êtes-vous certain qu'il n'existe pas de plaque CDH?

De **voorzitter**: Onder ons gezegd, bent u er zeker van dat er geen nummerplaten met de letters CDH in omloop zijn?

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le financement de la signalisation variable des zones 30 aux abords des écoles par le fonds des amendes routières" (n° 5690)

06 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de financiering van de veranderlijke signalisatie van de zone-30 in de schoolomgeving uit het verkeersboetefonds" (nr. 5690)

06.01 Jef Van den Bergh (CD&V): La signalisation variable dans les zones 30 peut-elle être financée par le Fonds des amendes routières ?

06.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Kan de variabele signalisatie voor de zones-30 gefinancierd worden met middelen uit het verkeersboetefonds?

06.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Dans la mesure où le placement de panneaux de ce type s'inscrit dans la politique de sécurité routière de la zone concernée, le financement par le Fonds des amendes routières devrait être possible. Je dois néanmoins rester prudent étant donné que les critères sont encore à l'examen au

06.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): In de mate dat het plaatsen van dergelijke borden past in het verkeersveiligheidsbeleid van de betrokken zone, moet dat mogelijk zijn. Ik moet echter voorzichtig blijven, omdat de criteria nog worden besproken in de regering.

sein du gouvernement.

06.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Cela signifie-t-il que ce mode de financement n'est pas possible selon les critères actuels mais que vous envisagez de les assouplir?

06.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Les panneaux de circulation ne sont généralement pas pris en considération, mais les panneaux spéciaux, avec une limite dans le temps, peuvent être considérés comme des panneaux provisoires et pourraient dès lors l'être. Je n'ose toutefois pas me prononcer sur les futurs critères. Une autre classification des panneaux de circulation pourrait être instaurée.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "la mise en place d'un suivi thérapeutique des auteurs d'infractions graves au Code de la route" (n° 5121)

07.01 Hilde Vautmans (VLD): J'estime que la législation routière accorde trop peu d'attention à la thérapie de la rééducation à la conduite. Un groupe relativement réduit de criminels de la route est responsable des souffrances que génèrent les accidents mais les possibilités de sanctions sont inadéquates. Il faut pour ces criminels une thérapie comportementale ou de rééducation à la conduite.

J'ai déjà déposé une proposition de loi visant à sanctionner le délit de fuite par un retrait de permis et une thérapie obligatoire de rééducation à la conduite. Un institut où l'on peut suivre ce genre de thérapie a été créé à Gand. Cet institut se fonde sur l'expérience acquise en la matière en Allemagne.

Prête-t-on attention, dans le cadre de l'évaluation actuelle de la loi sur la circulation routière, à l'introduction d'une thérapie de rééducation à la conduite ?

07.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): L'évaluation de la loi sur la circulation routière s'effectue à trois niveaux. Des discussions sont menées avec les différentes associations de circulation routière au sein de la commission de la Sécurité routière. On y prête surtout attention aux infractions. Le gouvernement traite, quant à lui, des amendes de roulage. Enfin, la loi est examinée au Parlement où une attention particulière est accordée aux procédures à suivre. Une audition est prévue le mercredi 9 mars 2005.

06.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Betekent dat dat het met de huidige criteria niet kan, maar dat de minister een versoepeling van die criteria overweegt?

06.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Verkeersborden worden in de regel niet in aanmerking genomen, maar bijzondere borden met tijdsbeperkingen kunnen als tijdelijke borden worden beschouwd en zouden dus wel in aanmerking kunnen komen. Ik durf mij echter nog niet uitspreken over de toekomstige criteria. Het is mogelijk dat we tot een andere indeling van de verkeersborden komen.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de invoering van dadertherapie voor zware verkeersovertreders" (nr. 5121)

07.01 Hilde Vautmans (VLD): Ik vind dat de verkeerswetgeving veel te weinig aandacht besteedt aan verkeerstherapie. Een relatief kleine groep verkeerscriminelen is verantwoordelijk voor veel verkeersleed, maar de beschikbare bestraffingsmogelijkheden zijn ongeschikt. Deze daders hebben nood aan gedrags- of verkeerstherapie.

Ik heb reeds een wetsvoorstel ingediend om vluchtmisdrijf te kunnen bestraffen met een rijverbod en een verplichte therapie. In Gent werd een instituut opgericht om verkeerstherapie aan te bieden. Het instituut kan zich beroepen op ervaring die in Duitsland werd opgedaan.

Wordt bij de evaluatie van de verkeerswet die momenteel bezig is, aandacht besteed aan de invoering van verkeerstherapie?

07.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De evaluatie van de verkeerswet gebeurt op drie niveaus. Binnen de commissie Verkeersveiligheid wordt er gesproken met de verschillende verkeersassociaties. Men besteedt daarbij vooral aandacht aan overtredingen. Verder behandelt de regering de verkeersboetes. Tot slot wordt de wet door het Parlement behandeld, waarbij vooral aandacht wordt besteed aan de te volgen procedures. Er wordt een hoorzitting gepland op woensdag 9 maart 2005.

Un groupe de travail est chargé du contrôle du respect des règles de circulation routière, mais l'adoption de la thérapie à titre de sanction exige une modification des procédures et doit donc être discutée au Parlement. Il faut se demander quels problèmes sont liés au contrôle du respect des règles de circulation routière, à quelle occasion il sera fait usage de la thérapie et à qui il appartiendra de prendre la décision à cet égard.

07.03 Hilde Vautmans (VLD): Serait-il possible de réexaminer ma proposition de loi ? Je souhaite également organiser une audition avec le représentant de l' *Instituut voor Verkeerstherapie* de Gand.

Le ministre est-il gagné à l'idée de contribuer à rendre la circulation plus sûre par le biais de la thérapie ? La thérapie me semble préférable à l'amende car le phénomène de l'agressivité au volant est de plus en plus fréquent.

07.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Je ne suis pas opposé aux thérapies de rééducation à la conduite. Il convient de prévoir la possibilité de recourir à cette technique dans certaines conditions.

Le **président:** La proposition de loi de Mme Vautmans pourrait être inscrite à nouveau à l'ordre du jour. La commission doit toutefois se mettre d'accord sur l'organisation d'une audition.

07.05 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Nous pourrions profiter de l'occasion pour examiner différents éléments de la procédure et vérifier quelles propositions de loi sont concernées.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "la nécessité d'actualiser la législation routière à propos des chaises roulantes manuelles ou à moteur" (n° 5613)

08.01 Hilde Vautmans (VLD): L'Institut belge pour la Sécurité routière (IBSR) a pointé, dans *Via Secura*, quelques problèmes auxquels sont confrontés les utilisateurs de chaises roulantes lorsqu'ils s'engagent sur la voie publique. Les chaises roulantes sont assimilées aux piétons ou aux cyclomoteurs de classe A ou B selon la vitesse à laquelle elles peuvent se déplacer. Les droits et obligations qui y sont liés ne répondent pas aux besoins des usagers en matière de sécurité.

Le vieillissement croissant de notre société aura

Er is een werkgroep Verkeershandhaving, maar het opnemen van therapie als straf vraagt een verandering van de procedures en moet dus door het Parlement worden besproken. Men moet zich afvragen wat de problemen zijn bij de verkeershandhaving, op welk moment men therapie zal gebruiken en wie daarover moet beslissen.

07.03 Hilde Vautmans (VLD): Is het mogelijk om mijn wetsvoorstel opnieuw te behandelen? Ik wens ook een hoorzitting te organiseren met de afgevaardigde van het Gentse Instituut voor Verkeerstherapie.

Is de minister gewonnen voor het idee om via therapie tot een veiliger verkeersbeleid te komen? Ik denk dat therapie een beter middel is dan een boete, want verkeersagressie komt steeds meer voor.

07.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Ik sta open voor de invoering van verkeerstherapie. Waar nodig moet in de mogelijkheid worden voorzien om deze techniek toe te passen.

De **voorzitter:** Het wetsvoorstel van mevrouw Vautmans kan opnieuw op de agenda worden geplaatst, maar de commissie moet oordelen over het organiseren van een hoorzitting.

07.05 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Dit kan een aanleiding zijn om verschillende elementen van de procedure te bekijken en om na te gaan voor welke wetsvoorstellen er implicaties zijn.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de vereiste herziening van de verkeerswetgeving inzake aangedreven rolstoelen" (nr. 5613)

08.01 Hilde Vautmans (VLD): Het Belgisch Instituut voor de Veiligheid (BIVV) signaleerde in *Via Secura* enkele problemen die rolstoelgebruikers ondervinden wanneer zij zich op de openbare weg begeven. Rolstoelen worden gelijkgesteld met voetgangers of met bromfietsen van klasse A of B, naargelang van de snelheid waarmee ze zich kunnen bewegen. De daaraan verbonden rechten en plichten stroken niet met de veiligheidsbehoeften van de gebruikers.

Door de toenemende vergrijzing zullen meer en

pour effet une augmentation du nombre d'utilisateurs de chaises roulantes électriques. De plus, on ne cesse de mettre au point de nouveaux modèles de chaise roulante. Il faut donc refondre les dispositions du code de la route ayant trait aux utilisateurs de chaises roulantes car tous les usagers de la route ont le droit de se déplacer en toute sécurité.

Le ministre se rend-il compte que la législation sur l'usage de chaises roulantes est aujourd'hui dépassée ? Est-il logique que certaines chaises roulantes électriques soient classées comme cyclomoteur de classe B ? En effet, ces engins requièrent une assurance RC auto et un permis de conduire A3. Le ministre simplifiera-t-il le code de la route à l'intention des utilisateurs de chaise roulante ou leur accordera-t-il un statut spécifique ?

08.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Nous n'avons pas attendu la publication de l'article de l'IBSR pour entreprendre une actualisation de la législation routière. Classer les chaises roulantes à quatre roues dans la catégorie des cyclomoteurs peut paraître déconcertant, mais cette classification est logique dans la mesure où ces engins se déplacent au pas sur le trottoir. Bien que des modèles récents de chaises roulantes permettent de se déplacer plus rapidement qu'au pas, les conducteurs ne sont pas tenus de porter un casque. Mon administration examine les possibilités d'adaptation de la législation routière à ces nouveaux modes de transport.

08.03 Hilde Vautmans (VLD): Quand la décision d'adapter la loi relative à la circulation routière sera-t-elle prise ? Des contacts ont-ils déjà été pris avec les associations concernées ?

08.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): J'ai renvoyé un premier avant-projet d'arrêté royal parce qu'il ne contenait pas de dispositions applicables aux futurs moyens de transport. Des discussions sont toujours en cours au niveau de la formulation du texte.

08.05 Hilde Vautmans (VLD): Le projet sera-t-il déposé sous peu ?

08.06 Renaat Landuyt, ministre: (*en néerlandais*) : Certainement.

08.07 Hilde Vautmans (VLD): Il n'est pas tolérable que le Parlement doive apprendre par les journaux l'existence d'une nouvelle législation.

08.08 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*):

meer mensen gebruik maken van elektrisch aangedreven rolstoelen. Er worden ook voortdurend nieuwe rolstoelen ontwikkeld. De verkeerswetgeving inzake rolstoelgebruikers moet worden herzien, want elke weggebruiker heeft het recht om zich veilig te verplaatsen.

Is de minister zich bewust van de voorbijgestreefde wetgeving inzake rolstoelgebruik? Is het logisch dat sommige elektrisch aangedreven rolstoelen worden ingedeeld als bromfiets van klasse B? Deze toestellen vereisen een aansprakelijkheidsverzekering voor auto's en een rijbewijs A3. Zal de minister de wegcode voor rolstoelgebruikers vereenvoudigen of hen een eigen statuut toekennen?

08.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Voordat het BIVV zijn artikel publiceerde, werd reeds een actualisering van de verkeerswetgeving gepland. Het is niet evident dat vierwielige rolstoelen bij de bromfietsen worden ingedeeld, maar het is wel normaal dat zij zich stapvoets voortbewegen op een voetpad. Hoewel moderne rolstoelen sneller dan stapvoets rijden, moeten bestuurders geen valhelm dragen. Mijn administratie onderzoekt hoe nieuwe vervoersmiddelen een plaats kunnen krijgen in de verkeerswetgeving.

08.03 Hilde Vautmans (VLD): Wanneer wordt er een beslissing genomen over de aanpassing van de verkeerswet? Waren er reeds contacten met gebruikersverenigingen?

08.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Een voorontwerp van KB dat mij werd toegezonden, heb ik teruggestuurd omdat het geen regeling bevatte die toepasbaar is op toekomstige vervoersmiddelen. Er is nog enige discussie over de verwoording van de tekst.

08.05 Hilde Vautmans (VLD): Komt de minister er dan mee naar het Parlement?

08.06 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Zeker.

08.07 Hilde Vautmans (VLD): Het kan niet zijn dat het Parlement via de krant moet vernemen dat er een nieuwe wetgeving is.

08.08 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): In

En principe, le Parlement n'intervient pas dans l'élaboration d'un arrêté royal. Les parlementaires peuvent interpellier le ministre après coup.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "l'intégration de la formation à la conduite dans l'enseignement" (n° 5870)

09.01 **Hilde Vautmans** (VLD): En janvier, le ministre annonçait que l'examen de conduite devait être intégré aux objectifs finaux de l'enseignement. Je préparais moi-même une résolution en ce sens depuis un certain temps déjà.

Le ministre va-t-il élaborer, avec le ministre flamand de l'Enseignement, un accord pour que l'examen de conduite soit intégré aux objectifs finaux de l'enseignement, afin que nous ne soyons pas contraints d'attendre une régionalisation de la formation à la conduite ? Comment le ministre envisage-t-il concrètement l'intégration de l'examen de conduite à l'enseignement ? Les cours théoriques doivent-ils être donnés par des instructeurs à la conduite ou des enseignants doivent-ils être formés à cet effet ? Le ministre songe-t-il également à des cours pratiques ? Au cours de quelles années scolaires les cours de conduite seront-ils donnés ? L'intégration du cours de conduite pourra-t-elle commencer dès l'an prochain ?

09.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): J'ai déjà eu des contacts avec le ministre flamand de l'Enseignement. Le ministre wallon aussi a déjà réagi à ma proposition. La question sera assurément abordée lors des prochaines conférences interministérielles sur la Sécurité routière. L'un des problèmes est que les termes finaux figurent en Flandre comme une formulation permettant l'introduction de leçons théoriques, ce qui n'est pas le cas en Wallonie.

Les écoles de conduite ont également réagi et le *Vlaamse Automobilistenbond* suggère de faire dispenser gratuitement les leçons théoriques dans les écoles. Si nous voulons insérer à court terme l'examen de conduite dans les termes finaux, la collaboration avec les écoles de conduite sera indispensable.

La résolution de Mme Vautmans est très actuelle dans le cadre de la modification de la loi sur la circulation routière. J'entends, en effet, inscrire la nouvelle loi dans une politique globale de sécurité routière.

principe komt een koninklijk besluit niet via het Parlement tot stand. Parlementsleden kunnen een minister nadien interpelleren.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de integratie van de rijopleiding in het onderwijs" (nr. 5870)

09.01 **Hilde Vautmans** (VLD): In januari verkondigde de minister dat het rijexamen moet worden opgenomen in de eindtermen van het onderwijs. Zelf was ik al een tijdje bezig aan een resolutie in die zin.

Zal de minister met de Vlaamse minister van Onderwijs een akkoord uitwerken voor het opnemen van het rijexamen in de eindtermen, zodat we niet hoeven te wachten op een regionalisering van de rijopleiding? Hoe ziet de minister de incorporatie van het rijexamen in het onderwijs concreet? Moeten de theorielessen worden gegeven door rij-instructeurs of moet men leerkrachten opleiden? Denkt de minister ook aan praktijklessen? In welke schooljaren zullen de rijlessen worden gegeven? Zal de incorporatie al vanaf volgend jaar van start kunnen gaan?

09.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Ik heb al contacten gehad met de Vlaamse minister van Onderwijs. Ook de Waalse minister heeft al gereageerd op mijn voorstel. De kwestie zal zeker aan bod komen op de komende interministeriële conferenties over de Verkeersveiligheid. Een probleem is wel dat in de eindtermen in Vlaanderen al een formulering is opgenomen die de invoering van theorielessen mogelijk maakt en in Wallonië niet.

Ook de rijcholen hebben reeds gereageerd en de Vlaamse Automobilistenbond stelt voor om de theorielessen gratis te laten geven in rijcholen. Als wij het rijexamen op korte termijn willen opnemen in de eindtermen, is een samenwerking met de rijcholen onvermijdelijk.

De resolutie van mevrouw Vautmans is erg actueel in het kader van de wijziging aan de verkeerswet. Ik wil de nieuwe verkeerswet immers laten aansluiten bij een globaal verkeersveiligheidsbeleid.

09.03 Hilde Vautmans (VLD): La réponse du ministre est imprécise. La rédaction de ma résolution a soulevé des questions concrètes. Ainsi, qu'advient-il si un élève ne réussit pas l'examen de conduite ? Sera-t-il amené à redoubler ?

09.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): L'imprécision de ma réponse s'explique par le fait qu'une partie de cette compétence relève des Communautés.

09.05 Hilde Vautmans (VLD): Or, c'est le niveau fédéral qui détermine les objectifs finaux.

09.06 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Les objectifs finaux relèvent de la compétence flamande et l'examen de conduite est une compétence fédérale. J'estime qu'il faudra opter pour un système intermédiaire, en réglant le plus de problèmes possibles par le biais de l'examen de conduite, tout en laissant le soin de la formation proprement dite aux Communautés.

09.07 Hilde Vautmans (VLD): Une éducation à la circulation routière est dispensée à l'école primaire mais pas dans l'enseignement secondaire, ce qui est illogique.

L'incident est clos.

10 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le financement des lecteurs de cartes d'identité par le fonds des amendes routières" (n° 5691)

10.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Jusqu'à présent, les frais de fonctionnement ordinaires n'entraient pas en ligne de compte pour un financement par le biais du fonds des amendes routières. Or, M. Dewael a déclaré la semaine dernière que le coût des lecteurs pour les cartes d'identité électroniques serait financé par le biais d'un prélèvement sur le fonds des amendes routières.

Qu'en est-il des discussions menées dans ce cadre avec M. Dewael ? Quelle est la position du ministre de la Mobilité ? Si les règles sont assouplies en ce qui concerne le financement des lecteurs de cartes, en ira-t-il de même pour d'autres frais de fonctionnement ?

Le ministre a-t-il l'intention de faire figurer à terme les données relatives au permis de conduire sur la carte d'identité électronique ? La Commission

09.03 Hilde Vautmans (VLD): Het antwoord van de minister is vaag. Bij het opstellen van mijn resolutie doken concrete problemen op zoals de vraag wat er gebeurt als iemand niet slaagt voor het rijexamen. Moet die leerling dan het jaar overdoen ?

09.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Mijn vaagheid is te wijten aan het feit dat een deel van de bevoegdheid in deze materie bij de Gemeenschappen ligt.

09.05 Hilde Vautmans (VLD): Het federale niveau bepaalt wat er in de eindtermen komt.

09.06 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): De eindtermen vallen onder de Vlaamse bevoegdheid, het rijexamen onder de federale. Ik denk dat wij moeten kiezen voor een tussensysteem: er moet zoveel mogelijk worden geregeld via het rijexamen, maar de uiteindelijke opleiding moet door de Gemeenschappen worden geregeld.

09.07 Hilde Vautmans (VLD): In de lagere school bestaat verkeersles, in het middelbaar niet meer. Dat is niet logisch.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de financiering van identiteitskaartlezers uit het verkeersboetefonds" (nr. 5691)

10.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Totnogtoe kwamen gewone werkingskosten niet in aanmerking voor een financiering door het verkeersboetefonds. Vorige week zei minister Dewael echter dat de lezers voor elektronische identiteitskaarten zullen worden bekostigd met een voorafname uit het boetefonds.

Hoe verlopen de gesprekken met minister Dewael over deze zaak ? Wat is het standpunt van de minister van Mobiliteit ? Als de regels worden versoepeld voor de financiering van de kaartlezers, zal dat dan ook voor andere werkingskosten gebeuren ?

Is de minister van plan om op termijn het rijbewijs te integreren in de elektronische identiteitskaart ? De Europese Commissie lijkt dat idee niet erg genegen.

européenne n'y semble guère favorable.

10.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Tous ces aspects sont encore l'objet d'un débat très animé. Vendredi, nous prendrons sans doute une décision sur les critères auxquels il faudra satisfaire pour pouvoir puiser dans le fonds des amendes routières. Personnellement, je pense que toute initiative qui sert la sécurité routière peut ressortir à ce fonds.

S'agissant du permis de conduire européen, la possibilité a été maintenue – à la demande de la Belgique – de fusionner carte d'identité et permis de conduire.

10.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Je me réjouis de cette fusion. Je comprends que le ministre ne peut encore rien dire sur des points qui n'ont pas encore été tranchés mais je me demande ce que des lecteurs de cartes pourraient apporter à la sécurité routière.

L'incident est clos.

11 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'évaluation de la loi sur la circulation routière" (n° 5730)

11.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Le 23 février, le ministre nous a remis une note comportant les premières conclusions de l'évaluation de la loi sur la circulation routière, rédigée par le groupe de travail de la commission fédérale de la sécurité routière. Le ministre a déclaré dans la presse qu'après l'évaluation, la loi ne subirait plus guère de changements. C'est compréhensible car nous devons apporter de la clarté en instaurant une réglementation sans ambiguïté.

On peut, par ailleurs, lire dans la loi que certains aspects demandent une évaluation plus poussée. L'évaluation est faite par la commission de la sécurité routière, le gouvernement et le Parlement. Le ministre est pressé par le temps en raison de la décision de la Cour de cassation et la période qui court jusqu'au 1^{er} avril me paraît trop courte pour procéder à une évaluation fondamentale. Comment va-t-on résoudre ce problème ?

11.02 Ministre Renaat Landuyt (*en néerlandais*): Initialement, l'évaluation était prévue pour septembre 2005 mais j'ai pris l'initiative, à mon arrivée aux affaires, de l'avancer à la demande insistante des associations qui, aujourd'hui, réclament davantage de temps.

10.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De discussie over dit alles is nog volop aan de gang. Vrijdag wordt wellicht een beslissing genomen over de criteria om uit het verkeersboetefonds te kunnen putten. Mijn houding is dat alles wat de verkeersveiligheid dient, in het verkeersboetefonds past.

In verband met het Europees rijbewijs is op vraag van België de mogelijkheid behouden om identiteitskaart en rijbewijs te integreren.

10.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Dat laatste is goed nieuws. Ik begrijp dat de minister nog niets kan zeggen over zaken die nog niet beslist zijn, maar ik vraag mij wel af wat kaartlezers de verkeersveiligheid kunnen bijbrengen.

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de evaluatie van de verkeerswet" (nr. 5730)

11.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Op 23 februari bezorgde de minister ons een nota met de eerste conclusies van de evaluatie van de verkeerswet, opgesteld door de werkgroep van de federale commissie Verkeersveiligheid. In de kranten verklaarde de minister dat er na de evaluatie niet meer gesleuteld zou worden aan de verkeerswet. Dit is begrijpelijk, want we moeten duidelijkheid brengen met een eenduidige verkeerswet.

Anderzijds lezen we in die nota dat er toch een aantal aspecten zijn die een grondiger evaluatie vragen. De evaluatie gebeurt in de commissie Verkeersveiligheid, in de regering en in het Parlement. De minister staat enerzijds onder tijdsdruk door de uitspraak van het Hof van Cassatie, anderzijds lijkt mij de periode tot 1 april te kort om de evaluatie echt ten gronde te doen. Hoe lost men dit op?

11.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Oorspronkelijk was de evaluatie gepland voor september 2005, maar ik heb bij mijn aantreden het initiatief genomen om ze te vervroegen, op aandringen van dezelfde verenigingen die nu om meer tijd vragen.

La seule modification à apporter d'urgence concerne l'article 29 de la loi sur la circulation routière, lequel concerne les catégories d'infractions qui, selon la Cour d'arbitrage, doivent être définies par le Parlement. En raison de la qualité de la législation, les points qui y ont trait seront évalués plus rapidement et coulés dans une proposition de modification de la loi d'ici au 1^{er} avril. En ce qui concerne les autres points, il y a davantage de temps disponible pour l'évaluation.

L'incident est clos.

12 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la limitation territoriale de la compétence des surveillants habilités" (n° 5731)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): La compétence des surveillants habilités se limite au territoire de la commune qui leur a accordé cette habilitation. Mais cette règle pose des problèmes d'ordre pratique, par exemple lors des excursions. Est-il nécessaire de maintenir cette limitation territoriale ?

12.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Une circulaire ministérielle du 5 juillet 1999 prévoit la possibilité, pour un surveillant habilité, d'intervenir dans les communes limitrophes ou dans d'autres communes, lors d'une excursion ou d'un voyage scolaire. Il convient toutefois de demander l'autorisation préalable des communes concernées.

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Je l'ignorais. L'Institut belge pour la sécurité routière a édité un dépliant indiquant que les guides de groupes de piétons ne sont pas habilités à donner des indications aux usagers en vue d'arrêter la circulation. Le KWB s'inquiète à ce sujet.

12.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Je vais me procurer un exemplaire de ce dépliant et je verrai comment clarifier la situation.

L'incident est clos.

13 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la confusion relative au transport en sous-traitance dans le secteur agricole" (n° 5803)

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): De nombreux agriculteurs ont été verbalisés en 2004 pour avoir effectué des transports en sous-traitance. Ils estiment que ce transport de la ferme au champ

Het enige dringende dat snel moet worden veranderd, is artikel 29 van de verkeerswet, zijnde de categorieën van de overtredingen, die volgens het Arbitragehof door het Parlement moeten worden vastgelegd. Omwille van de kwaliteit van de wetgeving worden de punten die hiermee verbonden, zijn sneller geëvalueerd en tegen 1 april in een voorstel tot wetswijziging gegoten, maar voor de andere punten is er meer tijd om te evalueren.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de territoriale beperking van de bevoegdheid van de gemachtigde opzichters" (nr. 5731)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Gemachtigd opzichters zijn enkel bevoegd op het grondgebied van de gemeente die hen die bevoegdheid heeft gegeven. In de praktijk levert dit problemen op, bijvoorbeeld bij uitstappen. Is het behoud van deze territoriale beperking noodzakelijk?

12.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Er bestaat een ministeriële rondzendbrief van 5 juli 1999 die bepaalt dat het mogelijk is dat een gemachtigd opzichter in de buurgemeenten of andere gemeenten optreedt naar aanleiding van een uitstap of een schoolreis. Men dient weliswaar het nodige te doen om van de betrokken gemeenten de toestemming te krijgen.

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Dat wist ik niet. Er is een folder van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, waarin staat dat de leiders van een wandelgroep geen enkele bevoegdheid hebben om de bestuurders aanwijzingen te geven om het verkeer stil te leggen. De KWB maakt zich daarover zorgen.

12.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Ik zal die folder opvragen en kijken wat ik kan doen om een en ander te verduidelijken.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de verwarring rond ondergeschikt transport in de landbouw" (nr. 5803)

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): In 2004 werden heel wat landbouwers geverbaliseerd voor het uitvoeren van ondergeschikt transport. Zij menen dat zij nog steeds aan landbouwwerk doen

constitue bel et bien une activité agricole, mais les services de contrôle ne l'entendent pas toujours de cette oreille. Cette situation est due selon moi à l'imprécision de la réglementation.

Force est de constater que des abus sont commis en ce qui concerne les dispositions relatives au transport agricole. Dès lors, le véritable travail agricole, réglementé par des mesures spécifiques, est discrédité et une concurrence déloyale s'installe vis-à-vis du secteur des transports.

Une réglementation cohérente en matière de transport en sous-traitance doit être instaurée, faisant la distinction entre le véritable travail agricole et le transport effectué pour des tiers.

Le ministre pourrait-il nous donner des précisions sur l'évolution du nombre de contrôles ? Quelles sont les directives suivies par les contrôleurs à l'occasion des contrôles des agriculteurs et des travailleurs agricoles qui transportent leurs produits vers l'exploitation agricole ? Comment éviter toute confusion ?

13.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Les données relatives au nombre de tracteurs contrôlés ne sont pas disponibles. Les services de contrôle donnent suite à toutes les plaintes. Dès que la situation le justifie, ils procèdent à des contrôles. Les règles sont bien définies.

13.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ce ne sont donc pas les règles qui posent problème mais leur interprétation.

13.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Il n'y a aucun contrôle systématique mais chaque plainte fait l'objet d'un contrôle spécifique pour vérifier si l'on est sorti des limites du secteur agricole.

L'incident est clos.

14 Question de Mme Camille Dieu au ministre de la Mobilité sur "la possibilité d'accorder le 'contrôle technique' des véhicules à des garages indépendants" (n° 5699)

14.01 Camille Dieu (PS): Vous avez formulé l'idée de permettre à certains garages de réaliser le contrôle technique des véhicules en lieu et place des centres agréés. A ce jour, les centres de contrôle technique doivent répondre à des normes fixées par arrêté royal. Si vous voulez ouvrir ces contrôles à d'autres opérateurs, ces derniers devront répondre à des critères aussi rigoureux.

op het traject hoeve-veld, maar de controlediensten gaan daar niet altijd mee akkoord. Dat is volgens mij het gevolg van de onduidelijkheid in de regelgeving.

We moeten erkennen dat er ook misbruik wordt gemaakt van de bepalingen in verband met landbouwverkeer, waardoor het echte landbouwwerk, met zijn specifieke maatregelen, in diskrediet worden gebracht en waardoor oneerlijke concurrentie ontstaat ten opzichte van de transportsector.

Er is nood aan een sluitende regeling voor ondergeschikt transport, waarbij echt landbouwwerk wordt onderscheiden van transport voor derden.

Kan de minister de evolutie van het aantal controles schetsen? Wat zijn de richtlijnen die de controleurs volgen tijdens controles van landbouwers en loonwerkers die hun product naar huis vervoeren? Hoe zal men verwarring tegengaan?

13.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Er bestaan geen gegevens over het aantal gecontroleerde tractoren. De controlediensten gaan in op alle klachten. Zodra er aanleiding toe is, gaan ze over tot controle. De regels zijn wel degelijk goed omschreven.

13.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Er is dus geen probleem met de regels, maar met hun interpretatie?

13.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Er worden geen systematische controles uitgevoerd, maar bij iedere klacht wordt specifiek gecontroleerd om na te gaan of men buiten het eigenlijke landbouwwerk gegaan is.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Mobiliteit over "de mogelijkheid de autokeuring aan onafhankelijke garages toe te vertrouwen" (nr. 5699)

14.01 Camille Dieu (PS): U heeft de idee geopperd om de technische keuring van voertuigen door bepaalde garages te laten uitvoeren in plaats van door de erkende centra. De centra voor technische autokeuring moeten thans aan normen voldoen die bij koninklijk besluit werden vastgesteld. Als u die keuring ook door andere operatoren wil laten uitvoeren, dan zullen

Comment allez-vous organiser tous ces agréments? Cette proposition se limite-t-elle aux véhicules des particuliers ou allez-vous l'étendre à d'autres catégories de matériel roulant? Ne craignez-vous pas que ce nouveau rapport entre le garagiste et ses clients ne mette en péril le caractère indépendant du contrôle? N'allez-vous pas, ce faisant, favoriser les gros garages au détriment des petits?

Par ailleurs de nombreuses personnes procèdent elles-mêmes aux réparations automobiles. Je me demande comment on va pouvoir assurer tout cela.

14.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): Cette réorganisation vise à récompenser les gens qui entretiennent bien leur véhicule. De plus, elle vise également à améliorer la qualité des véhicules sur nos routes.

La nouvelle méthode se limite aux voitures de tourisme.

Une réflexion est menée au sein d'un groupe de travail afin, notamment, de développer un système qui ne mette pas en péril la relation actuelle entre le garagiste et ses clients et ne discrimine pas les petits garagistes.

Il est encore trop tôt pour se prononcer sur les détails.

14.03 Camille Dieu (PS): L'indépendance n'est pas forcément garantie. Il est donc nécessaire d'améliorer le système. Je ne suis vraiment pas sûre que demander aux garagistes d'effectuer ce travail, sans critère autrement défini et sans contrôle, soit la solution. J'espère donc que ce groupe de travail tiendra compte des remarques que j'ai formulées.

Par ailleurs, lorsque vous aurez terminé vos travaux, cela me ferait plaisir que vous nous avertissiez avant d'en faire part à la RTBF.

L'incident est clos.

15 Question de Mme Camille Dieu au ministre de la Mobilité sur "la refonte de la directive européenne relative au permis de conduire" (n° 5828)

laatstgenoemden aan even strenge criteria moeten voldoen.

Hoe zal u al die erkenningen regelen? Is dat voorstel beperkt tot de voertuigen van particulieren of zal u een en ander ook uitbreiden tot andere categorieën? Vreest u niet dat die nieuwe verhouding tussen de garagehouder en zijn cliënten het onafhankelijk karakter van de controle in het gedrang zal brengen? Zal u met die maatregel de grote garagehouders niet bevoordelen ten opzichte van de kleine garages?

Heel wat mensen herstellen hun auto zelf. Ik vraag me af hoe men dat verzekeringstechnisch zal regelen.

14.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Die reorganisatie heeft tot doel personen die hun voertuig goed onderhouden, te belonen. Zij strekt er eveneens toe de kwaliteit van de voertuigen op onze wegen te verbeteren.

De nieuwe methode geldt enkel voor de personenwagens.

Een werkgroep beraadt zich momenteel over de ontwikkeling van een systeem waarbij de verhouding tussen de garagehouder en zijn cliënten niet in het gedrang komt en de kleine garagehouders niet worden gediscrimineerd.

Het is nog te vroeg om zich over de details uit te spreken.

14.03 Camille Dieu (PS): De onafhankelijkheid is niet noodzakelijk gegarandeerd. Die regeling moet dan ook worden verbeterd. Ik ben er niet zeker van dat het een goede oplossing is om de garagehouder te vragen die taak op zich te nemen, zonder dat nadere criteria worden bepaald en enige controle wordt uitgeoefend. Ik hoop dan ook dat die werkgroep rekening zal houden met mijn opmerkingen.

Ik zou het voorts op prijs stellen dat wanneer die werkzaamheden afgerond zijn, u ons dat zou melden alvorens daarmee in de media naar buiten te komen.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Mobiliteit over "de herziening van de Europese richtlijn betreffende het rijbewijs" (nr. 5828)

15.01 Camille Dieu (PS): La commission des Transports du Parlement européen estime qu'il est temps d'abandonner les permis de conduire « papier » et d'établir un modèle carte de crédit. On pourra, ainsi, limiter les fraudes, faciliter les déplacements de conducteurs et accroître la sécurité sur les routes. En tout état de cause, l'opération ne devrait pas se solder par une restriction des droits acquis du citoyen. Par ailleurs, les Etats membres doivent pouvoir insérer une puce, de manière à optimiser les mesures anti-fraudes. Toujours en vue de combattre les fraudes, la commission exige que, dans chaque Etat, existe une agence unique pour fournir les informations, histoire de créer un réseau européen en la matière. Les débats s'orienteraient sur la possibilité laissée à chaque Etat de limiter la durée de validité du permis, en présence de certaines affections médicales.

La Belgique adhère-t-elle à ces propositions de la commission des Transports européenne. Dans l'affirmative, comment envisagez-vous l'application des propositions émises? Auriez-vous déjà songé à l'organisme chargé de la mission d'information sur les permis de conduire ?

15.02 Renaat Landuyt, ministre (en français): La Commission a déposé une proposition de directive relative au permis de conduire, appelée à remplacer la directive actuelle. Les ministres des Transports se sont mis d'accord sur ce document, lui donnant statut d'orientation commune. Ensuite, un débat s'est tenu au Parlement européen. Ce texte reviendra, via la Commission, devant le Conseil des ministres. J'ignore encore à quelle date.

Dans le texte d'orientation commune, il n'est pas question de remplacer les permis actuellement en circulation. C'est le Parlement européen qui s'est prononcé en ce sens.

Quant au système de puce, il ne sera envisageable qu'à partir du moment où un groupe d'experts se sera mis d'accord sur ses prescriptions techniques.

La directive 91/439 prévoit déjà que les Etats membres s'échangent les informations sur les permis. De plus, elle accorde à un Etat membre la faculté de refuser la délivrance d'un permis à une personne faisant l'objet d'une restriction, d'une

15.01 Camille Dieu (PS): De Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme van het Europees Parlement is van oordeel dat het papieren rijbewijs zijn beste tijd gehad heeft en vervangen moet worden door een plastic model op creditcardformaat. Dat rijbewijs moet fraudebestendiger zijn, het vrije verkeer van bestuurders vergemakkelijken en de wegen veiliger maken. Hoe dan ook zou een en ander niet mogen uitdraaien op een inperking van de verworven rechten van de burgers. De lidstaten moeten de mogelijkheid hebben een microchip in de kaart in te bouwen teneinde fraude nog efficiënter tegen te gaan. Nog steeds in het kader van de fraudebestrijding wil de EP-commissie dat er in elke lidstaat één enkel centraal contactpunt komt, teneinde op die manier een Europees informatienetwerk tot stand te brengen. De discussie zou gaan over de bevoegdheid van elke lidstaat om de geldigheidsduur van het rijbewijs te beperken voor houders met bepaalde aandoeningen.

Steunt België de voorstellen van de EP-commissie vervoer? Zo ja, hoe denkt u die voorstellen toe te passen? Hoe zal u het orgaan dat informatie moet verstrekken over de rijbewijzen concreet in het leven roepen?

15.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): De Commissie heeft een voorstel van richtlijn betreffende het rijbewijs ingediend dat de huidige richtlijn zou moeten vervangen. De ministers van Vervoer zijn het eens geworden over dat document, waardoor het het statuut van gemeenschappelijk richtsnoer heeft gekregen. Vervolgens heeft in het Europees Parlement een debat ter zake plaatsgevonden. Die tekst zal via de Commissie opnieuw aan de Ministerraad worden voorgelegd. Ik weet echter nog niet wanneer precies.

In de tekst van het gemeenschappelijk richtsnoer is er geen sprake van een vervanging van de thans in omloop zijnde rijbewijzen. Het is het Europees Parlement dat zich in die zin heeft uitgesproken.

De invoering van een chipsysteem zal pas kunnen worden overwogen nadat een groep van deskundigen het over de technische voorschriften ervan eens zal zijn geworden.

Richtlijn 91/439 bepaalt dat de lidstaten onderling inlichtingen over de rijbewijzen uitwisselen. Zij verleent de lidstaten tevens de mogelijkheid de afgifte van een rijbewijs te weigeren aan personen voor wie in een andere lidstaat een beperking,

suspension, d'un retrait ou d'une annulation du droit de conduire dans un autre Etat membre. Aussi bien le texte d'orientation commune que celui du Parlement européen renforcent ces dispositions. A cette fin, il sera effectivement créé un réseau européen d'échange d'informations. En Belgique, l'organe chargé de la mission d'information sera la Direction "sécurité routière" de mon département. L'intégration de la directive en droit belge implique la définition des modalités de réalisation, ce qui sera fait par cette Direction. Le démarrage de ce projet est prévu dans les toutes prochaines semaines.

L'incident est clos.

16 Question de M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "les cartes de stationnement pour riverains" (n° 5868)

16.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Depuis le 1er juin 2004, les villes et les communes sont responsables de la délivrance des cartes de stationnement pour les riverains. Depuis lors, le système des voitures en *car sharing* connaît un succès grandissant. Dans la plupart des villes, un accord a été conclu avec Cambio, la société qui organise le système des voitures en *car sharing*, pour que des places de stationnement soient réservées en des endroits stratégiques.

Plusieurs cartes de riverain peuvent-elles être délivrées par voiture si plusieurs personnes se partagent la même voiture? Les villes et communes sont-elles compétentes pour prendre la décision en la matière? Le ministre adaptera-t-il l'arrêté ministériel afin que les personnes privées participant à un système de *car sharing* puissent avoir droit à une carte de riverain, même si elles ne disposent pas de leur propre voiture?

16.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Conformément à l'article 3 de l'arrêté ministériel du 18 décembre 1991, les communes ne peuvent délivrer la carte de riverain qu'aux personnes au nom desquelles le véhicule est immatriculé ou à des personnes qui disposent en permanence d'un véhicule. Les personnes privées qui partagent la voiture avec des membres de la famille vivant sous le même toit, avec des voisins ou encore avec des amis, n'auront aucun problème s'ils stationnent la voiture dans la zone pour laquelle la carte a été délivrée. Un problème se pose par contre si l'on habite trop loin l'un de l'autre.

L'actuel régime n'exclut pas à mon avis une

schorsing, intrekking of nietigverklaring van de rijbevoegdheid geldt. Zowel de tekst van het gemeenschappelijk richtsnoer als die van het Europees Parlement scherpen die bepalingen aan. Daartoe zal effectief een Europees netwerk voor gegevensuitwisseling worden gecreëerd. In België zal de Directie "Verkeersveiligheid" van mijn departement met die informatieopdracht worden belast. De omzetting van de richtlijn in het Belgisch recht houdt in dat de modaliteiten voor de realisatie van dat nieuwe rijbewijs moeten worden vastgesteld, en dat zal door die Directie gebeuren. Dat project zal in de komende weken van start gaan.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "parkeerkaarten voor bewoners" (nr. 5868)

16.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Vanaf 1 juni 2004 zijn de steden en gemeenten verantwoordelijk voor het uitreiken van bewonersparkeerkaarten. Sindsdien groeide het fenomeen van het autodelen. In de meeste steden is er een regeling getroffen met Cambio, de organisator van het autodelen, om op strategische punten parkeerplaatsen ter beschikking te stellen.

Kunnen verschillende bewonerskaarten worden uitgereikt per personenwagen indien deze door verschillende personen wordt gedeeld? Zijn de steden en gemeenten hiervoor bevoegd? Zal de minister het MB zo nodig aanpassen, zodat particulieren die in een autodeelproject stappen, recht hebben op een bewonerskaart, ook al hebben ze geen eigen wagen?

16.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Volgens artikel 3 van het ministerieel besluit van 18 december 1991 kunnen gemeenten de bewonerskaart enkel uitreiken aan mensen op wier naam het voertuig is ingeschreven of aan mensen die bestendig over de wagen beschikken. Particulieren die de auto delen met inwonende familieleden, burens of vrienden komen niet in de problemen wanneer ze de wagen parkeren in de zone waarvoor de kaart werd uitgereikt. Woont men te ver van elkaar, dan is er wel een probleem.

De huidige regeling sluit mijns inziens een

réglementation locale permettant la délivrance de plusieurs cartes pour une seule voiture et qui est valable dans plusieurs zones. Toutefois, cela ne se fait généralement pas par crainte des abus.

L'incident est clos.

17 **Question de M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "la continuation du projet des comités de ligne de chemin de fer" (n° 5869)**

17.01 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Les comités de ligne ferroviaire sont des organes de concertation entre les usagers des chemins de fer, la SNCB et d'autres intéressés. La Flandre compte notamment des comités pour les lignes Anvers-Puurs et Gand-Eeklo. C'est d'ailleurs sous l'impulsion de ce dernier comité, qui a bénéficié d'un soutien supplémentaire de la province de Flandre orientale, que de nombreuses améliorations ont pu être apportées.

Le ministre a-t-il l'intention de veiller à ce que ces comités puissent continuer à fonctionner et envisage-t-il de les soutenir financièrement ? Créera-t-il de nouveaux comités ? Ces comités seront-ils intégrés dans les contrats de gestion conclus avec les entités de la SNCB ?

17.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): La « Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers » et l'Association des Clients des Transports publics ont organisé le fonctionnement des six comités de ligne ferroviaire existants. Entre 2002 et 2004, ces comités ont fait du bon travail, à un point tel que leur mission est, au fond, terminée. Je pense que même les associations de défense des droits des usagers des chemins de fer ne sont pas demandeuses d'un renouvellement des mêmes structures. Toutefois, nous devons nous efforcer de nous entendre avec elles dans le cadre des nouvelles structures ferroviaires.

17.03 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Nous suivrons ce dossier de près, avec les associations.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16h.03.

plaatselijke reglementering niet uit waarbij meerdere kaarten voor één auto worden uitgereikt en die geldig is in meerdere zones. Maar uit vrees voor misbruik doet men dat meestal niet.

Het incident is gesloten.

17 **Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de voortzetting van het project van de spoorlijncomités" (nr. 5869)**

17.01 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Spoorlijncomités zijn overlegorganen tussen treingebruikers, de NMBS en andere betrokkenen. In Vlaanderen zijn er onder meer comités voor de spoorlijnen Antwerpen-Puurs en Gent-Eeklo. Onder impuls van dat laatste comité, dat bijkomende steun kreeg van de provincie Oost-Vlaanderen, kwamen er heel wat verbeteringen.

Is de minister van plan om de werking van de bestaande spoorlijncomités voort te zetten en financieel te ondersteunen? Is hij van plan om nieuwe comités op te richten? Zal er sprake van zijn in de beheersovereenkomsten met de NMBS-entiteiten?

17.02 **Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): De Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers en l'Association des Clients des Transport Publics organiseerden de werking van de zes spoorlijncomités. De comités leverden tussen 2002 en 2004 goed werk, in die mate zelfs dat hun werk eigenlijk af is. Ik denk dat zelfs de belangenorganisaties niet echt vragende partij zijn om dezelfde structuren opnieuw op te zetten. In het kader van de nieuwe spoorstructuren moeten we wel streven naar samenspraak met hen.

17.03 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Samen met de organisaties volgen we de zaak op.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.03 uur.