



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

16-06-2004

Après-midi

woensdag

16-06-2004

Namiddag

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
<i>VLAAMS BLOK</i>	<i>Vlaams Blok</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>
	<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>		<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
<i>Commandes :</i>	<i>Bestellingen :</i>
<i>Place de la Nation 2</i>	<i>Natieplein 2</i>
<i>1008 Bruxelles</i>	<i>1008 Brussel</i>
<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.laChambre.be</i>	<i>www.deKamer.be</i>
<i>e-mail : publications@laChambre.be</i>	<i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>

SOMMAIRE

Question de Mme Karine Lalieux à la ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable sur "un système de désactivation de GSM volés" (n° 3108) 1

Orateurs: **Karine Lalieux, Freya Van den Bossche**, ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable, **Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale, **Marleen Govaerts**

Question de Mme Marleen Govaerts au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les difficultés d'embarquement dans les véhicules des transports publics" (n° 2743) 3

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

Question de Mme Marleen Govaerts au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les mini-automobiles" (n° 2744) 4

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

Question de M. Bruno Van Grootenbrulle au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la compétence des communes en matière de recouvrement de la redevance de stationnement" (n° 3068) 7

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

Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les problèmes que rencontrent les conducteurs de deux-roues motorisés" (n° 2947) 9

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

Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les amendes de roulage infligées aux ambulanciers dans le cadre de leurs missions prioritaires" (n° 3069) 10

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

Question de M. Servais Verherstraeten au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la déchéance du droit de conduire pendant les week-ends pour les nouveaux conducteurs" (n° 2676+n° 2793) 12

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

Questions jointes de 16

INHOUD

Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Leefmilieu, Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling over "een systeem voor de desactivering van gestolen GSM's" (nr. 3108) 1

Sprekers: **Karine Lalieux, Freya Van den Bossche**, minister van Leefmilieu, Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling, **Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie, **Marleen Govaerts**

Vraag van mevrouw Marleen Govaerts aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "opstapproblemen in het openbaar vervoer" (nr. 2743) 3

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

Vraag van mevrouw Marleen Govaerts aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de miniauto's" (nr. 2744) 4

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

Vraag van de heer Bruno Van Grootenbrulle aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de bevoegdheid van de gemeenten inzake het heffen van parkeergeld" (nr. 3068) 7

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

Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de moeilijkheden voor bestuurders van gemotoriseerde tweewielers" (nr. 2947) 9

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

Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verkeersboetes opgelegd aan ambulanciers in het kader van hun prioritaire opdrachten" (nr. 3069) 10

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

Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "rijverboden tijdens weekends voor nieuwe bestuurders" (nr. 2676+nr. 2793) 12

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

Samengevoegde vragen van 15

- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le recours auprès du Conseil d'Etat concernant le plan de dispersion" (n° 2929)	16	- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het beroep bij de Raad van State tegen het spreidingsplan" (nr. 2929)	15
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les aspects du plan de dispersion liés à la sécurité" (n° 3021)	16	- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de veiligheidsaspecten van het spreidingsplan" (nr. 3021)	16
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la demande de la périphérie nord de Bruxelles d'abroger les normes bruxelloises en matière de nuisances sonores" (n° 3038)	16	- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de vraag van de Noordrand om de Brusselse geluidsnormen te schrappen" (nr. 3038)	16
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les estimations de M. Gosuin en ce qui concerne le nombre de personnes victimes de nuisances liées aux vols de nuit" (n° 3129)	16	- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de ramingen van de heer Gosuin aangaande het aantal personen dat hinder ondervindt van de nachtvluchten" (nr. 3129)	16
<i>Orateurs:</i> Simonne Creyf, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		<i>Sprekers:</i> Simonne Creyf, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	
Question de M. Richard Fournaux au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'attribution de numéro d'agrément aux nouvelles écoles de conduite automobile" (n° 2786)	27	Vraag van de heer Richard Fournaux aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de toewijzing van een stamnummer aan de nieuwe scholen voor het besturen van motorvoertuigen" (nr. 2786)	27
<i>Orateurs:</i> Richard Fournaux, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		<i>Sprekers:</i> Richard Fournaux, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	
Question de Mme Frieda Van Themsche au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'agitation suscitée par la législation routière et la majoration des amendes" (n° 2747)	29	Vraag van mevrouw Frieda Van Themsche aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de heibel rond de verkeerswetgeving en de strengere verkeersboetes" (nr. 2747)	29
<i>Orateurs:</i> Frieda Van Themsche, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		<i>Sprekers:</i> Frieda Van Themsche, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	
Interpellation de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'arrêté d'exécution relatif au fonds des amendes routières" (n° 357)	32	Interpellatie van de heer Jos Ansoms tot de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het uitvoeringsbesluit over het verkeersboetefonds" (nr. 357)	32
<i>Orateurs:</i> Jos Ansoms, Daan Schalck, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale, Frieda Van Themsche		<i>Sprekers:</i> Jos Ansoms, Daan Schalck, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie, Frieda Van Themsche	
<i>Motions</i>	44	<i>Moties</i>	44
Question de M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le Plan fédéral global vélo" (n° 3127)	45	Vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het federaal Totaalplan Fiets" (nr. 3127)	45
<i>Orateurs:</i> Daan Schalck, Bert Anciaux , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale		<i>Sprekers:</i> Daan Schalck, Bert Anciaux , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	

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

du

MERCREDI 16 JUIN 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 16 JUNI 2004

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.08 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.08 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

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

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

01.01 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, madame la ministre, la France a lancé il y a quelques semaines une vaste campagne de sensibilisation pour réduire le vol des GSM. Le système est simple puisqu'il s'agit de faire savoir à tous les citoyens qu'un GSM volé peut être désactivé, et donc devenir inutilisable. On peut désactiver la carte SIM, mais on peut effectivement aussi désactiver l'appareil GSM.

Le but de cette campagne en France est de faire perdre tout intérêt au vol. Un GSM désactivé ne peut que valser à la poubelle puisqu'on ne peut plus rien en faire. C'est un peu à l'instar des campagnes qui ont été menées contre les vols d'autoradios. On a vu, effectivement, que lorsqu'on a mis des systèmes performants pour bloquer les autoradios, le nombre de vols a énormément diminué. Il faut rappeler qu'il y a 75.000 vols de GSM par an en Belgique.

Quand j'ai lu cela dans la presse française, je me suis demandé si ce système existait également en Belgique. Or, c'est un système européen, donc tous les pays européens sont inscrits à ce système EIR. Tous nos opérateurs ont rejoint ce système. Mobistar a été le dernier à le rejoindre, il y a plus ou moins un an.

Ce système repose sur un numéro d'identification qui se trouve dans le GSM. Tout le monde peut le vérifier: il suffit de faire * # 0 6 # et vous avez le numéro d'identité de votre GSM à noter chez vous pour le désactiver au moment voulu.

Concrètement, aujourd'hui, lorsqu'on a subi un vol de GSM, on appelle l'opérateur, qui bloque la carte SIM. Si vous allez au commissariat de police et que vous faites dresser un PV, vous pouvez

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

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

ensuite téléphoner à un autre numéro chez votre opérateur pour pouvoir désactiver l'appareil lui-même. Le seul problème, c'est qu'il y a plus ou moins 75.000 personnes qui déclarent à la police le vol du GSM, mais que nombre d'entre eux ne désactivent pas leur GSM parce qu'ils ne connaissent pas le numéro d'identité du GSM. Donc, ce système, même s'il existe, est inutilisé par les citoyens.

Il semble pourtant que le nombre de vols - et le vol cause toujours un désagrément, même sans violence - diminuerait sensiblement si la population et les voleurs savaient que voler un GSM ne sert plus à rien puisqu'il sera désactivé dès le lendemain.

Mes questions sont très simples, madame la ministre.

Le gouvernement belge ne pourrait-il pas lancer une campagne de sensibilisation similaire à celle menée en France? Si nos pays voisins usent de bonnes pratiques, pourquoi pas ne pas les copier?

Cette campagne de sensibilisation en France englobe non seulement le ministre de la Consommation, mais aussi le ministre de l'Intérieur, les opérateurs et surtout les vendeurs. En effet, un test réalisé auprès des vendeurs a montré qu'aucun d'entre eux n'expliquait au client ce système lors d'une vente. Si le client était au courant, ce serait positif; il faudrait donc exiger des vendeurs d'informer tout client de l'existence de ce système. Pourrait-on lancer une telle campagne de sensibilisation? Ce serait une réelle avancée.

En outre, pourrait-on réfléchir à une simplification de la procédure? En effet, pour pouvoir rendre le GSM inefficace, il faut se rendre à la police, obtenir un PV et son numéro, et puis contacter l'opérateur pour que le GSM soit bloqué dans les deux jours.

Voilà mes questions très simples, madame la ministre.

01.02 Freya Van den Bossche, ministre: Monsieur le président, madame Lalieux, un arrêté royal relatif à l'exploitation des GSM me permet de régler cette question. C'est la raison pour laquelle j'ai pris un arrêté ministériel tendant à fixer les règles relatives aux mesures qui doivent être prises pour refuser aux appareils mobiles volés l'accès aux réseaux de télécommunication mobile. J'attends maintenant l'accord de Mme Moerman à ce sujet. Selon moi, les choses peuvent aller vite car il ne s'agit pas d'une matière prêtant à controverse. J'estime que cela prendra au maximum encore deux semaines.

Quelle est la portée de cet arrêté ministériel? Suivant cet arrêté, les opérateurs doivent informer leurs clients de la possibilité de faire enregistrer leur GSM volé ou perdu au CEIR, la banque centrale de données. Toujours suivant cet arrêté, il appartient également aux opérateurs de faire une campagne publicitaire. Par ailleurs, l'enregistrement doit pouvoir se faire gratuitement pour tous. Une fois enregistré, l'appareil bloqué ne pourra plus être utilisé sur les réseaux de tous les opérateurs membres du système. Comme vous, je plaide pour un système d'enregistrement très simple pour lequel le consommateur ne devra présenter à l'opérateur que son numéro d'identification, autrement dit le numéro de série de son GSM. En effet, comme vous venez de le signaler, le système actuel est trop lourd puisqu'il exige la présentation d'une attestation officielle de vol.

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

Mijn ministerieel besluit bepaalt dat de operatoren het publiek moeten overtuigen. Ik pleit voor een zeer eenvoudig registratiesysteem. De bestaande procedure, waarbij een attest van diefstal moet worden voorgelegd, is te omslachtig. Alle Belgische mobiele telefoonoperatoren passen dat systeem toe. Ook Mobistar stapte enkele maanden geleden in de boot.

L'arrêté ministériel prévoit donc qu'une simple déclaration par téléphone est suffisante.

En outre, il appartient à l'IBPT de contrôler le fonctionnement du système.

Tous les opérateurs belges de téléphonie mobile appliquent ce système. Mobistar a un peu traîné mais depuis quelques mois, il applique également le système.

01.03 Karine Lalieux (PS): Tant mieux si un arrêté ministériel est en préparation et s'il est bientôt publié. Encore une fois, tant mieux si les opérateurs jouent correctement le jeu dans la campagne de publicité. Dans le cas contraire, ce sera au ministre de l'Intérieur ou à vous-même d'y remédier et d'informer le mieux possible les citoyens pour leur éviter ce type de désagréments. Je me réjouis qu'un texte vienne rapidement combler ce vide.

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

Le **président**: Le cas échéant, nous publierons votre question! J'ai appris beaucoup de choses!

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Vraag nr. 2648 van de heer Vandeurzen is op zijn verzoek uitgesteld.

De volgende punten op de agenda waren twee vragen van de heer Verherstraeten, maar de heer Verherstraeten zal later komen.

De volgende vraag was van de heer Fournaux. De heer Fournaux heeft echter gevraagd om zijn vraag als laatste te mogen stellen.

01.04 Minister Bert Anciaux: Ze zijn aan het onderhandelen.

01.05 Marleen Govaerts (VLAAMS BLOK): En wij mogen niet meedoen.

De **voorzitter**: Iedereen deserteert vanmiddag een beetje.

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

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

02.01 Marleen Govaerts (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb lang moeten wachten om mijn vraag te stellen wegens de verkiezingen, maar uiteindelijk krijg ik mijn kans.

Ik kom regelmatig met de trein en ik ervaar samen met andere mensen dat het dikwijls moeilijk is om in en uit de trein te stappen, zeker wanneer de trein in een bocht staat. Er is dan bijna een meter tussen het perron en de eerste trap van de trein. Ik ben wel niet groot, maar ook niet abnormaal klein. Voor sommige mensen, ook voor mijn ouders, is het heel moeilijk om op de trein te stappen. Om het gebruik van het openbaar vervoer aan te moedigen, dacht ik dat hieraan misschien iets gedaan kon worden. Een trapje erbij zetten zoals aan sommige jeeps bijvoorbeeld. Ik weet niet of dat mogelijk is. Het lijkt me nogal moeilijk het perron dichterbij te zetten. Wat denkt u daarvan, mijnheer de minister?

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

De **voorzitter**: In de Verenigde Staten brengt men zelfs een trapje tot voor de trein om de mensen te laten uitstappen. Ik zal de minister laten antwoorden.

02.02 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, uitgezonderd in het geval van dubbeldekrijtuigen, ligt de hoogte van de vloer van de rijtuigen meestal tussen 1,10 meter en 1,20 meter boven de spoorstaven. Die hoogte houdt in hoofdzaak verband met de afmeting van de draaistellen. Anderzijds zijn er op het NMBS-net 3 perronhoogten: lage perrons op 280 millimeter boven de spoorstaven, perrons volgens de internationale UIC-standaard op 550 millimeter boven de spoorstaven en hoge perrons op 700 millimeter boven de spoorstaven. Ik zie dat de kenners ja knikken.

De keuze van de hoogte van de voettrede vormt dan ook een compromisoplossing. Het door de NMBS gevoerde beleid is erop gericht de hoge perrons te veralgemenen. De werken om de perrons op te hogen zijn een dure zaak, vooral wanneer de perrons uitgerust zijn met trappen of roltrappen. De NBMS zet niettemin deze werkzaamheden op een actieve wijze voort en heeft ze ook op de begroting voor de komende jaren ingeschreven.

Ten slotte, mochten de klanten ook maar de minste moeilijkheid ondervinden om per trein te reizen, dan worden ze verzocht de hulp van het stations- en treinpersoneel in te roepen dat hen zonder enige twijfel alle medewerking zal verlenen.

Mevrouw Govaerts, wat uw specifiek geval betreft, er lopen altijd veel jongeren rond. Ik ben ervan overtuigd dat indien u jongeren van welke kleur ook zou vragen even te helpen, zij dat met veel plezier zullen doen.

02.03 **Marleen Govaerts** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik weet waar u naartoe wil met uw opmerking over allochtone jongeren. Onze jongeren zijn echter even vriendelijk voor oudere mensen.

Ik vind het goed dat dit probleem wordt erkend. Een perron verhogen lijkt mij inderdaad een moeilijke en dure zaak. Ik dacht dat het gemakkelijker was een traptrede toe te voegen aan de trein zelf. Het was echter maar een voorstel. Het probleem rijst ook niet altijd. In een bocht wordt de afstand te groot en krijgt men soms een kloof van een halve meter die voor mensen die geen lange benen hebben moeilijk te overbruggen is. De oude treinstellen zullen toch stilaan verdwijnen en misschien houdt men hiermee rekening bij de nieuwe treinstellen.

02.04 Minister **Bert Anciaux**: De NMBS is zich terdege bewust van het probleem.

02.05 **Marleen Govaerts** (VLAAMS BLOK): Dat is het belangrijkste. Ik dank u voor uw antwoord.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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

03 **Question de Mme Marleen Govaerts au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les**

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

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

mini-automobiles" (n° 2744)

03.01 Marleen Govaerts (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik wou de minister nog iets vragen in verband met die miniauto's. Daarover zijn in het verleden al vragen gesteld, onder andere door mijn collega Jan Mortelmans in 2001 aan minister Durant. Zij heeft toen bevestigd dat die miniauto's inderdaad een verhoogd risico op ongevallen lopen, dat ze onder de reglementering van de bromfietzers vallen, dat de chauffeurs die geboren zijn vóór 15 februari 1961, geen rijbewijs nodig hebben en dat die autootjes niet aan de inschrijvingsplicht zijn onderworpen. Ze voegde eraan toe dat die autootjes niet zo'n ernstig probleem veroorzaken, dat er bijkomende maatregelen moeten worden genomen.

Daarom wou ik aan de minister vragen of hij dat ook vindt. Kan hij uit de cijfers afleiden dat het niet zo'n ernstig probleem is? Ikzelf heb er nog geen problemen mee ervaren, maar ik hoor soms van andere mensen dat er problemen zijn, zeker als die wagentjes plots op de weg rijden zonder dat de bestuurder het pinkerlicht aanzet. Overigens hoeven de bestuurders de wegcode niet te kennen, omdat ze geen rijbewijs hoeven te halen. Daarom wou ik aan de minister vragen of hij cijfers heeft over het aantal ongevallen dat door toedoen van dergelijke autootjes zou zijn gebeurd.

Wat zal de minister doen met het feit dat de wegcode niet gekend is? Zou het niet beter zijn dat de desbetreffende chauffeurs worden verplicht om toch een rijbewijs te halen?

Wat gebeurt er concreet wanneer zo'n autootje een overtreding begaat? Hoe worden die dan geverbaliseerd? Hoe worden ze herkend als ze geen nummerplaat hebben? Blijft de politie staan bij het voertuig tot de eigenaar terugkomt? Wat gebeurt er als iemand wordt geflitst, niet omdat hij overdreven snel rijdt, maar omdat hij door het rood licht rijdt? Overweegt de minister de verplichting van een nummerplaat in te voeren?

In het kader van het verstrengd verkeersbeleid zou er toch iets moeten worden gedaan om het eventueel verhoogd risico op ongevallen – wat moet blijken uit de cijfers – te bestrijden.

03.02 Minister Bert Anciaux: Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen op de drie vragen een antwoord te geven.

Ten eerste, aangezien dergelijke voertuigen behoren tot de categorie van drie- of vierwielige bromfietsen, zijn de ongevallenstatistieken van die voertuigen van belang. Uit die cijfers, ons verstrekt door het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid, het BIVV, blijkt dat zich 34 ongevallen hebben voorgedaan in het jaar 2001, waarbij drie- of vierwielige bromfietsen betrokken waren. In de periode 1991-2001 waren de voertuigen betrokken bij 278 geregistreerde ongevallen, dus met slachtoffers. Uit de beschikbare cijfers is evenwel niet af te leiden in welke mate de bestuurders van de voertuigen al of niet schuldig waren aan het ongeval. Ik kan daar op dit ogenblik dus geen conclusies uit trekken.

Wat uw tweede vraag betreft, het overgrote deel van die voertuigen behoort tot de categorie van de bromfietsen klasse B, wat betekent dat de bestuurders ervan nu wel degelijk in het bezit dienen te zijn van

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

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

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

La majeure partie des véhicules relèvent de la catégorie des cyclomoteurs de classe B, ce qui signifie que les conducteurs doivent être titulaires d'un permis de conduire A3. Seuls les

een rijbewijs, gevalideerd door de categorie A3. "Het rijbewijs A3 is", benevens voor het besturen van een twee- of driewielig bromfietsvoertuig, "voorgeschreven voor het besturen van elk vierwielig voertuig uitgerust met een motor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cc, voor motoren met een elektrische ontsteking of voor andere typen van motoren met een netto maximumvermogen van ten hoogste 4 kilowatt, en dat naar bouw- en motorvermogen op een horizontale weg niet sneller kan rijden dan 45 kilometer per uur". Totdaar het citaat.

Alleen de bestuurders die geboren zijn vóór 15 februari 1961, zijn nog vrijgesteld van deze rijbewijsverplichting categorie A3. Indien het voertuig echter beantwoordt aan de definitie van een motorvoertuig categorie B, dient de bestuurder titularis te zijn van het daarmee overeenstemmend rijbewijs, behoudens de inschrijving van het voertuig als traag voertuig, waarbij de bestuurder geboren vóór 1 oktober 1982 vrijgesteld is van het voorleggen van een rijbewijs, gevalideerd voor categorie B. Dat impliceert dan ook dat deze bestuurders, die hun rijbewijs dienen te behalen, worden geacht het verkeersreglement te kennen.

Ik kom tot uw derde vraag. Naar analogie van de bromfietsen kunnen ook de bestuurders van zogenaamde miniautootjes slechts worden geverbaliseerd bij staande houding. De relatief lage snelheid van die voertuigen zorgt ervoor dat de politiediensten overtreders makkelijk kunnen interceperen. Een nummerplaat voor bromfietsen – en bij uitbreiding voor de bewuste miniautootjes – wordt op korte termijn dan ook niet in het vooruitzicht gesteld.

03.03 Marleen Govaerts (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, eigenlijk gaat er niet veel veranderen, als ik het zo hoor. Alles zal bij het oude blijven. Als ik het goed heb begrepen, werden er ook al daadwerkelijk processen-verbaal opgesteld. De betrokkenen worden dan gewoon bij de kraag gevat of zoiets.

03.04 Minister Bert Anciaux: De filosofie bij het laatste deel van mijn antwoord is dat die wagentjes zodanig traag rijden dat het niet nodig is om de bestuurders te vatten via de nummerplaat. Ze kunnen immers inderdaad, zoals u zegt, makkelijk bij de kraag worden gevat in geval van overtreding. Fundamenteel is echter dat hoe langer hoe meer bestuurders van deze categorie wel degelijk een rijbewijs hebben en wel degelijk de verkeersreglementering onder de knie moeten hebben. Er verandert dus niets, omdat – daar zijn de meeste leden het mee eens – we nu ook niet moeten reglementeren als dat geen zin heeft. De verkeersveiligheid neemt natuurlijk wel toe, doordat de meeste van deze bestuurders ook werkelijk een rijbewijs moeten hebben.

03.05 Marleen Govaerts (VLAAMS BLOK): Dat is toch alleen maar het geval als zij na 1961 geboren zijn. Van de bestuurders die vóór 1961 geboren zijn, zullen er velen nog jaren rondrijden.

03.06 Minister Bert Anciaux: Dat is juist. De bestuurders geboren vóór 1961, zijn absoluut niet oud. Ik zou zelfs durven zeggen dat de bestuurders van 1959 nog piepjong zijn.

03.07 Marleen Govaerts (VLAAMS BLOK): We zullen er dus toch nog verschillende jaren last mee hebben.

conducteurs nés avant le 14 février 1961 sont dispensés de cette obligation. Pour les véhicules à moteur de catégorie B, il faut posséder un permis de conduire B, sauf si le véhicule est considéré comme un 'véhicule lent' et si le conducteur est né avant le 1^{er} octobre 1982. Cela signifie que la plupart des conducteurs des véhicules de ce type possèdent un permis de conduire et connaissent le Code de la route.

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

03.08 Minister **Bert Anciaux**: Zij hebben toch wel al enige ervaring.

03.09 **Marleen Govaerts** (VLAAMS BLOK): Dat wel.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Themsche heeft gevraagd om haar vraag op het einde te mogen stellen. Iedereen dringt blijkbaar om achteraan te staan. Van mevrouw Lahaye-Battheu hebben wij tot hier toe niets gehoord. Mevrouw Creyf, die een reeks vragen had ingediend, zou over twintig minuten komen. Mme Saudoyer n'est pas là. De heer Ansoms is evenmin aanwezig.

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

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

04.01 **Bruno Van Grootenbrulle** (PS): Monsieur le président, je ne suis pas un habitué de la commission de l'Infrastructure. Néanmoins, je me permets, monsieur le ministre, de vous poser une question dans le cadre de la gestion des parkings. Il s'agit d'une demande d'information qui m'intéresse notamment en tant que bourgmestre, plus précisément de la ville d'Ath, ce qui n'a toutefois rien à voir avec la portée de ma question.

Monsieur le ministre, l'article 6 de la loi du 7 février 2003 modifie l'article 29 des lois coordonnées qui énonce dorénavant en son paragraphe 2, 2^{ème} alinéa, que "les stationnements à durée limitée, les stationnements payants et les stationnements et emplacements réservés aux riverains définis dans les règlements précités ne sont pas sanctionnés pénalement".

Cette compétence est dorénavant du ressort des communes car, depuis le 1^{er} mars 2004, les services de police ne sont plus habilités à contrôler le stationnement à durée limitée. La commune doit donc désigner du personnel spécialement attitré à cette tâche. Ces personnes peuvent être des fonctionnaires communaux ou des contractuels engagés par une société privée.

Récemment, divers articles de presse ont évoqué une situation juridique rencontrée à Arlon en matière d'identification du contrevenant. En application de l'article 136 de la loi communale, le receveur communal a pour mission de percevoir les recettes de la commune, seul et sous sa responsabilité. A ce titre, le receveur a accès au répertoire de la DIV pour l'identification des titulaires des numéros de plaques d'immatriculation. Un avis rendu par la commission de la Protection de la vie privée en date du 28 août 2003 confirme cette procédure.

Qu'en est-il de la possibilité, pour le receveur communal, de communiquer éventuellement les données recueillies auprès de la DIV à une société privée liée par une convention avec les communes pour le contrôle et la perception de la redevance en cas d'infraction dûment constatée? Doit-il effectuer lui-même le recouvrement de la redevance? Un allègement de la législation ne serait-il pas de nature à soulager le travail du receveur?

04.01 **Bruno Van Grootenbrulle** (PS): Artikel 6 van de wet van 7 februari 2003 bepaalt dat inbreuken met betrekking tot het parkeren met beperkte parkeertijd, betalend parkeren en parkeren op plaatsen voorbehouden aan bewoners niet strafrechtelijk worden bestraft. Voortaan gaat het om een bevoegdheid van de gemeenten: sinds 1 maart 2004 zijn de politiediensten immers niet langer gemachtigd toezicht uit te oefenen op het parkeren met beperkte parkeertijd. De gemeente moet personeel aanwijzen met het oog op de uitvoering van die specifieke opdracht. Het kan om gemeentepersoneel gaan, of om mensen in dienst van een particulier bedrijf.

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

04.02 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, chers collègues, en ce qui concerne la portée de la dépenalisation de certaines infractions de stationnement, les travaux préparatoires de la loi précisent que: "Si des règles en matière de stationnements payants, de stationnements à durée limitée ou d'emplacements de stationnement réservés aux riverains peuvent être établies en vertu de la police de la circulation routière, ces formes d'occupation de la voirie ne feront pas l'objet de sanctions pénales puisqu'elles ne constituent ni une gêne pour la fluidité du trafic, ni une mise en danger particulière. Il appartient aux communes de gérer ces emplacements de stationnement, dans le cadre d'une relation contractuelle entre elles-mêmes et l'occupant de l'emplacement".

La loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière ne se prononce pas sur les modalités selon lesquelles les communes effectuent le contrôle de ce type de stationnement, mais lorsque le pouvoir communal gère la voirie publique et pour les zones de parking public y assimilées (article 2 des lois coordonnées du 16 septembre 1968 et loi du 22 février 1965), il peut, après avoir arrêté le règlement communal de stationnement ainsi que le tarif des redevances pour les zones de stationnement payant, décider souverainement du mode d'organisation de ce service public, soit par délégation de sa gestion à un concessionnaire qui est alors chargé de l'exécution même dudit service public, soit par l'exécution en régie par les services communaux eux-mêmes ou des régies communales autonomes.

En ce qui concerne l'identification des titulaires des numéros de plaques d'immatriculation, je puis vous fournir les renseignements suivants.

Dans le cas de régies communales autonomes, on peut accepter que le comptable spécial de ces régies puisse effectuer les demandes sous sa responsabilité, l'article 263 de la nouvelle loi communale le soumettant aux mêmes règles que les receveurs communaux.

Quant aux sociétés privées de parking, travaillant directement comme concessionnaires des communes, les données recueillies auprès de la DIV passent par le filtre de l'administration communale, son bourgmestre, le service local de police et/ou le receveur communal.

Je suis personnellement d'avis que le recouvrement des montants dus en vertu du stationnement non gênant et non dangereux doit se faire de la manière la plus juste et efficace possible.

Pour dissiper des malentendus, j'ai demandé à mon administration de trouver une solution en collaboration avec le SPF Intérieur pour les modalités de l'utilisation des données recueillies auprès de la DIV dans le cadre de l'article 6, §2, 2° de l'arrêté royal du 20 juillet 2001.

04.03 Bruno Van Grootenbrulle (PS): Monsieur le président, je remercie le ministre pour ces précisions. Je voudrais seulement lui demander si je peux disposer d'une copie de sa réponse.

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

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

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

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

(Assentiment) Merci beaucoup.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

05.01 Annick Sadoyer (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, différents organes représentant le secteur des deux-roues motorisés dénoncent l'indifférence des politiques face à ce secteur en développement croissant, qu'il s'agisse de la FEBIAC ou plus spécifiquement du Motorcycle Council. Leur constat est le même, je cite: "Les gestionnaires de voiries et les autorités doivent comprendre que les motards connaissent d'autres problèmes que les automobilistes dans le trafic".

Comme ils ont tous tendance à le dénoncer, il n'est pas faux que les investissements bénéficient plus aux transports publics qu'au développement de l'usage des deux-roues, qu'il s'agisse de la loi Durant qui a rajouté un examen supplémentaire pour les éventuels usagers de 125 centimètres cube ou des aménagements de voiries qui ne tiennent absolument pas compte des motards. Tous ces éléments me conduisent à la conclusion qu'il est urgent de travailler sur le sujet.

Prenons un exemple simple, celui des glissières de sécurité que nous trouvons au bord de certaines routes, en général dans les virages. Ces glissières de sécurité sont sensées absorber l'impact des véhicules en cas d'accident mais il n'est cependant pas tenu compte des motards. On y trouve des arêtes vives et des points d'appui métalliques saillants. Vous comprendrez aisément qu'en de telles circonstances, lorsqu'un motard fait une glissade, la confrontation avec de telles glissières peut être mortelle.

Les nouvelles statistiques de l'IBSR sont à nouveau révélatrices d'une situation catastrophique. La Belgique obtient la dixième place du classement européen concernant le nombre de tués par 100.000 habitants avec un résultat de 12,8%. Le nombre de motards et cyclomotoristes a grimpé de 8%. Si nous voulons atteindre l'objectif du gouvernement qui est de diminuer le nombre de victimes de la route de 33% d'ici 2006 et de 50% d'ici 2010, je crois qu'il est vraiment nécessaire d'être vraiment plus attentif aux problèmes rencontrés par les utilisateurs des engins à deux roues motorisés.

Monsieur le ministre, avez-vous des objectifs face à la problématique des engins à deux roues motorisés?

Avez-vous des objectifs concrets pour éviter qu'une utilisation croissante de ces véhicules n'aille de pair avec une augmentation du nombre de victimes parmi les utilisateurs de ces engins?

05.02 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, chers collègues, les problèmes de sécurité que connaissent les utilisateurs d'engins à deux roues me sont déjà bien connus. J'ai ainsi pris l'initiative de convoquer une table ronde, le 27 janvier de cette année, afin de

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

05.02 Minister Bert Anciaux: Ik ben me van die problematiek bewust en heb daarover op 27 januari 2004 een rondetafel

prendre la mesure des préoccupations des fédérations de motards. Plusieurs points ont été évoqués au cours de cette table ronde, dont le point précis que vous citez à titre d'exemple.

Un problème particulier a déjà fait l'objet d'une mesure réglementaire, il s'agit de l'arrêté royal du 26 avril 2004 modifiant notamment l'article 9.3 du Code de la route. Ainsi, depuis le 30 avril 2004, les motards ne sont plus obligés de se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée. Ils sont dès lors dans une bien meilleure position pour voir, être vus des autres usagers et ils sont plus à même d'effectuer des manœuvres d'évitement.

Monsieur le président, un groupe de travail réunissant les principaux acteurs concernés (le SPF Mobilité et Transports, les trois Régions, les fédérations de motards, l'IBSR) concentre actuellement ses travaux sur la possibilité de supprimer les aménagements dangereux, les marquages glissants, etc. Un autre groupe de travail aborde la question de la formation de base et de la formation continue des motards. J'ai bon espoir que les conclusions de ces groupes de travail permettront d'adapter le cadre réglementaire et le terrain d'ici peu de temps.

Parallèlement à ces initiatives, une nouvelle brochure de sensibilisation "moto" est également sur le point d'être publiée par l'Institut belge pour la sécurité routière. Elle fera l'objet d'un très grand tirage: 1,5 million d'exemplaires et comprendra des conseils de sécurité destinés tant aux automobilistes qu'aux motards eux-mêmes.

J'attire également l'attention de Mme la députée sur le fait que mon prédécesseur avait déjà abordé la question des motards en définissant un cadre réglementaire pour les motards circulant en groupe. Les actions entreprises dans ce domaine sont donc nombreuses et menées en concertation avec le milieu concerné.

05.03 Annick Saudoyer (PS): Je remercie le ministre de l'intérêt qu'il porte aux deux-roues et j'espère que la réflexion se traduira très vite dans la pratique pour la sécurité des motards.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

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

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

06.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, blijkbaar wordt door verschillende mensen vastgesteld dat ambulanciers in het kader van hun prioritaire opdrachten nogal eens bekeurd worden op basis van het verkeersreglement, meer bepaald op basis van artikel 5 betreffende het naleven van de verkeerslichten, verkeersborden, wegmarkeringen, enzovoort.

Blijkbaar wordt er terzake ook verschillend opgetreden door de parketten. In bepaalde parketten wordt er blijkbaar rekening mee gehouden en wordt er geseponneerd of niet vervolgd. In andere arrondissementen moet men blijkbaar wel de boetes betalen.

bijeengeroepen. Er werden reeds maatregelen genomen, zoals het KB van 26 april 2004 tot wijziging van artikel 9.3 van de wegcode, krachtens dewelke motorrijders niet meer verplicht zijn uiterst rechts van de weg te rijden. Een werkgroep met de belangrijkste betrokken partijen werkt aan het afschaffen van de gevaarlijke punten. Een andere werkgroep buigt zich over de opleiding van motorrijders. Het BIVV bereidt een nieuwe bewustmakingsbrochure voor waarvan 1.700.000 exemplaren zullen worden verspreid.

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

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

06.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Nous constatons une augmentation du nombre des contraventions dressées pour infraction au Code de la route contre des ambulanciers effectuant une mission prioritaire. Si certains parquets classent ces contraventions sans suite, d'autres infligent des amendes. Le mois dernier, au sein de cette même commission, alors que MM. Van

Mijnheer de minister, ondertussen heb ik ook gemerkt dat, als ik mij niet vergis, collega Van den Eynde en de heer Bacquelaine daarover vorige maand nog een aantal vragen hebben gesteld. Bij de heer Van den Eynde ging het over de huisartsen die al eens fout parkeren. Ik dacht dat ook de heer Bacquelaine al vragen heeft gesteld over ongeveer dezelfde problematiek, namelijk over het niet hinderlijk parkeren van dokters die op huisbezoek gaan.

Mijn vragen gaan iets verder. Het gaat over ambulanciers die te snel rijden en geflitst worden door flitscamera's, enzovoort. Vorige maand hebt u in de commissie geantwoord dat u naar een oplossing aan het zoeken was. U hebt zelfs een drietal oplossingen naar voren geschoven: een verschoningsgrond binnen de wegcode, eventuele mogelijkheden voor richtlijnen van parketten en de mogelijkheid om een aantal plaatsen voor te behouden voor hulpverleners. Het ging meer specifiek over parkeren.

Mijnheer de minister, wij zijn nu nog maar een maand verder, maar ik zou graag van u vernemen of er al oplossingen in zicht zijn.

06.02 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, collega's, uit de contacten die mijn medewerkers hebben gehad met de politiezone Aarschot en de Unie der Belgische Ambulancediensten blijkt niet dat er een toename is van het aantal vervolgingen en/of veroordelingen. Als er al een toename van het aantal bekeuringen van ambulanciers zou zijn, dan zal dit ongetwijfeld te wijten zijn aan de vaststelling, door flitspalen, van het negeren van verkeerslichten en snelheidsovertredingen.

In principe is er in geen van beide gevallen een verkeersovertreding, vanzelfsprekend op voorwaarde dat de bestuurder van het prioritaire voertuig de geldende regels naleeft. Ik herinner u even aan die geldende regels. Wanneer het verkeer door verkeerslichten wordt geregeld, mag het prioritaire voertuig dat het speciale geluidstoestel gebruikt het rode licht voorbijrijden, na gestopt te hebben en op voorwaarde dat er geen gevaar is voor de andere weeggebruikers. Een tweede regel is: de bepalingen inzake de snelheidsbeperkingen zijn niet van toepassing voor prioritaire voertuigen wanneer een dringende opdracht het rechtvaardigt.

Dus, het lijkt mij perfect in overeenstemming te zijn met de rechtsbeginselen dat de parketten een onderzoek doen naar de vastgestelde feiten en vooral nagaan of er wel sprake was van een dringende opdracht. Ik meen niet dat door een dergelijk onderzoek de dringende hulpverlening geschaad wordt. Wij zijn naar andere oplossingen aan het zoeken, maar dan gaat het eerder over niet-prioritaire voertuigen. Wat prioritaire voertuigen betreft is het eigenlijk al op dit ogenblik goed geregeld.

Natuurlijk is het niet abnormaal dat de parketten toch een onderzoek doen want het is niet uitgesloten – maar ik verdenk daar niemand van – dat men het ook kan misbruiken.

den Eynde et Bacquelaine vous posaient des questions analogues à propos des médecins généralistes contraints de stationner, vous aviez mis en avant trois possibilités de solution: insérer une cause d'excuse dans le Code de la route, adresser des directives aux parquets et réserver un nombre déterminé de places de stationnement aux services de secours. Quel est l'état d'avancement de ce dossier?

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

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

06.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord, waaruit ik opmaak dat er blijkbaar geen probleem is wat de prioritaire voertuigen betreft. Ik neem aan dat men inderdaad eerst gaat nakijken of het wel een prioritaire opdracht was of niet. Dat lijkt mij nogal logisch.

Mijnheer de minister, u hebt wel nog altijd niet geantwoord wat de niet-prioritaire voertuigen betreft. U bent nog altijd aan het zoeken naar oplossingen maar u kunt er blijkbaar vandaag nog niet al te veel over zeggen, of vergis ik mij?

06.04 Minister Bert Anciaux: Ik heb daarjuist gezegd dat ik nog verder naar oplossingen op zoek ben, naast het feit dat er op dit ogenblik reeds in een rechtvaardigingsgrond of een verschoningsgrond voorzien is in de wetgeving, te weten: de bepaling inzake snelheidsbeperkingen zijn niet van toepassing voor prioritaire voertuigen wanneer een dringende opdracht het rechtvaardigt. Er wordt mij gezegd dat er op dit ogenblik ook rechtvaardigingsgronden gelden in het algemeen, natuurlijk. Indien men om een of andere dringende reden – maar dat behoeft altijd een beoordeling, vanzelfsprekend – een overtreding begaat, is er wel degelijk een rechtvaardigingsgrond in de huidige wetgeving voorzien. Maar ik geef toe dat wij verder aan het zoeken zijn of dat nog moet verduidelijkt worden voor de niet-prioritaire voertuigen.

06.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Dat is dan een rechtvaardigingsgrond die moet beoordeeld worden door de parketten, als ik mij niet vergis? Dan vraag ik mij af...

06.06 Minister Bert Anciaux: Of door de rechter.

06.07 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Of door de rechter. Maar dan vraag ik mij af of er op dat vlak niet moet worden gestreefd naar een eenduidig en globaal beleid, voor alle parketten. Het zou niet slecht zijn indien er vanuit het ministerie een duidelijke richtlijn kwam om dat goed te regelen.

06.08 Minister Bert Anciaux: Akkoord.

06.09 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Dank u.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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

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

07.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de twee vragen betreffen eigenlijk één vraag. Mijn excuses daarvoor. Ik dank u, voorzitter, voor het feit dat u zich wat hebt gereorganiseerd vanwege mijn late komst. Mijn excuses daarvoor.

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

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

06.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): L'examen des causes de justification relève des parquets.

06.07 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Il me semble utile de fixer une ligne de conduite en la matière, en vue d'une application conforme dans tout le pays.

06.08 Bert Anciaux, ministre: D'accord avec vous.

07.01 Servais Verherstraeten (CD&V): L'article 38 § 2bis de la loi relative à la police de la circulation routière permet au juge d'imposer une interdiction de conduire aux

Mijnheer de minister, ik heb met betrekking tot de nieuwe verkeerswet u enkele weken geleden reeds een vraag gesteld met betrekking tot de problematiek van de rijverboden en de uitvoering van rijverboden in combinatie met de psychische tests. Er is een tweede probleem waarbij men eigenlijk op het terrein een stukje met praktische moeilijkheden geconfronteerd wordt, namelijk het rijverbod dat een rechter kan opleggen aan jonge bestuurders die nog geen vijf jaar hun rijbewijs hebben gehaald en dit tijdens de weekends, van vrijdagavond tot en met zondagavond. Met betrekking tot deze problematiek had ik u graag enkele vragen gesteld. Geeft het bewuste artikel 38 § 2bis dat de politierechters deze mogelijkheid geeft hen de mogelijkheid om een dergelijk rijverbod uit te spreken voor enkele weekends in één keer of gaat het om een eenmalig rijverbod tijdens een bepaald weekend? Blijkbaar is er in de Memorie van Toelichting onvoldoende duidelijkheid gegeven. Men spreekt in de Memorie van Toelichting over "tijdens weekends". Moeten er met betrekking tot dit artikel ook uitvoeringsbesluiten genomen worden? Zo ja, wanneer worden die verwacht?

Zo kom ik tot de problematiek van de uitvoering, van vrijdagavond 20u tot zondagavond 20u. Normaal moeten rijbewijzen ingeleverd worden op de griffies die uiteraard niet open zijn tot 20u op vrijdag en die uiteraard ook zondagavond niet open gaan. Wil dit de facto zeggen dat het rijverbod eigenlijk ingaat van vrijdag 16u, het sluitingsuur van de griffies, tot maandagochtend? Wordt dienvolgens eigenlijk het rijverbod de facto ruimer dan datgene wat we de jure in de wet hebben staan? Zoekt u praktische oplossingen opdat mensen inderdaad om 20u vrijdagavond hun rijbewijs kunnen inleveren en het om iets na 20u op zondagavond kunnen ophalen? Zo ja, welke?

07.02 Minister **Bert Anciaux**: Collega's, ik geef u een poging tot antwoord op de drie vragen waarvan er één niet zal beantwoord worden. Wat de eerste vraag betreft, artikel 38 § 2bis van de Wegverkeerswet van 16 maart 1968, ingevoegd bij de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid, heeft enkel de bedoeling een specifieke manier om een verval van het recht tot sturen uit te voeren. Het geeft de rechter de mogelijkheid om in een bijzonder geval – houder van een rijbewijs gedurende minder dan vijf jaar – een uitspraak te doen inzake de strafuitvoering, dus enkel in de weekends. De juiste duur van dit verval wordt door de rechter vastgelegd op basis van andere beschikkingen zoals bijvoorbeeld artikel 68 paragrafen ten eerste en tweede.

In de gevallen waar dit mogelijk is, zal de veroordeling een verval van minstens 8 dagen inhouden. Indien dan de geboden mogelijkheid wordt toegepast, voorzien in artikel 38, §2bis, zal het verval worden uitgevoerd in 4 weekends. Indien het verval 16 dagen bedraagt, zal het worden uitgevoerd over 8 weekends, enzovoort.

Ik kom tot uw tweede vraag. Overeenkomstig artikel 46 van de Wegverkeerswet is het normaliter aan de Koning om de formaliteiten te bepalen die moeten worden toegepast betreffende de uitvoering van het verval van het recht tot sturen. Deze formaliteiten zijn hernomen in de artikelen 65 en volgende van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs. Het nieuwe artikel 38, §2bis van de Wegverkeerswet maakt daarop echter een uitzondering met

conducteurs qui sont en possession de leur permis de conduire depuis moins de cinq ans. Cette interdiction de conduire s'applique les week-ends, du vendredi soir à 20h au dimanche soir à 20h.

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

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

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

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

betrekking tot het vervallen tijdens de weekends en benadrukt dat het de rechter is die de uitvoeringsmodaliteiten bepaalt van deze vorm van verval. Dienovereenkomstig moeten deze modaliteiten dus niet worden vastgelegd door een uitvoeringsbesluit.

Artikel 57 van de Wegverkeerswet heeft alleen betrekking op de personen waarin de in het recht tot sturen vervallen verklaarde persoon voorafgaand het voorwerp heeft uitgemaakt van een onmiddellijke intrekking van het rijbewijs door de procureur des Konings. Deze laatste zal dan het rijbewijs overmaken aan de griffie voor zover het rijbewijs ondertussen niet werd terugbezorgd. Voor de andere gevallen bestaat niettemin een gelijkaardige procedure op basis van artikel 67 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998.

De persoon die tot een verval van het recht tot sturen werd veroordeeld, is eraan gehouden zijn rijbewijs aan de griffie te bezorgen binnen de 4 dagen die volgen op de inkennisstelling door het openbaar ministerie. Zoals eerder gezegd hebben de uitvoeringsmodaliteiten van het verval tijdens de weekends geen betrekking op dit besluit, maar worden ze bepaald door de rechter. Dientengevolge komt het aan de rechter toe om de praktische modaliteiten vast te stellen volgens dewelke de vervallen verklaarde zijn rijbewijs zal inleveren en het op zondagavond opnieuw zal recupereren.

Op uw derde vraag inzake de uitvoeringsmodaliteiten van de rechterlijke beslissing kan ik niet antwoorden. U moet begrijpen dat dit volkomen behoort tot de bevoegdheid van mevrouw Onkelinx, de minister van Justitie.

07.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Ik dank de minister voor zijn antwoord. Anderzijds, als het een rechterlijke uitvoering was, zou het stricto juris zelfs niet de bevoegdheid zijn van de minister van Justitie die wegens de scheiding der machten uiteraard niet kan tussenkomen in rechterlijke uitspraken. Als ik uw antwoord goed heb begrepen maken de uitvoeringsmodaliteiten deel uit van het vonnis. Dit is zeer specifiek. De strafuitvoering zal hier niet door de parketten gebeuren maar bij vonnis of arrest.

Er moet dan minstens in een kader worden voorzien waarbinnen die uitvoering ook kan plaatsvinden en waarin de rechterlijke macht niet kan voorzien. Hoe dan ook, meen ik dat wat dit betreft er minstens overleg zou moeten gebeuren tussen u en de minister van Justitie. Ik vrees dat u, als minister van Mobiliteit, voor een stuk dat kader zou moeten kunnen aanreiken via de FOD Mobiliteit. Anders gaan we, vrees ik, in een vacuüm terechtkomen en worden twee dagen de facto drie dagen.

07.04 Minister Bert Anciaux: Het is de rechter die de uitvoeringsmodaliteiten bepaalt. Hij doet dit waarschijnlijk voor zijn rechtbank naar gelang van de mogelijkheden die de griffie daartoe verleent, al is het natuurlijk niet aan mij om daar uitspraak over te doen. Het is echter niet aan de FOD Mobiliteit om tussenbeide te komen in een uitvoeringsmodaliteit die louter en alleen door de rechter kan bepaald worden.

07.05 Servais Verherstraeten (CD&V): Daar kan ik nog inkomen, mijnheer de minister, maar we zitten met een wetgeving waarvoor u

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

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

07.04 Bert Anciaux, ministre: Il s'agit, en l'espèce, de modalités d'exécution. Le juge prononce bien évidemment les jugements exécutoires en tenant compte des possibilités du greffe de son tribunal.

07.05 Servais Verherstraeten (CD&V): Elles font cependant

bevoegd bent. Een wetgeving die wat dit aspect betreft, vrees ik, niet uitvoerbaar is conform de wetgeving. Ik dacht toch dat u als bevoegd minister zou moeten waken over het feit of de wetgeving terzake praktisch uitvoerbaar is. Uit uw antwoord blijkt duidelijk - dat moeten we samen vaststellen - dat dit praktisch niet uitvoerbaar is. De zwartepiet wordt dan door het politieke niveau, dat verantwoordelijk is voor deze wetgeving, doorgeschoven naar de magistratuur die niet het kader zal hebben om daarop een antwoord te bieden. Daar wens ik u op te wijzen, mijnheer de minister. Deze wetgeving schiet wat dat betreft tekort en gaat tot praktische frustraties leiden bij een hoop mensen. Ik vind het goed dat jongeren bijvoorbeeld in het weekend rijverbod als straf kunnen krijgen. De bedoeling van de wetgever terzake wil ik onderschrijven, maar we moeten er ook voor zorgen dat het praktisch uitvoerbaar is in plaats van de paraplu open te trekken naar de magistratuur toe.

partie d'un jugement. Il faut une concertation pour créer un cadre permettant d'appliquer efficacement la législation. Le SPF Mobilité est concerné. Je prévois qu'en l'absence d'une réglementation uniforme, la déchéance du droit de conduire ne sera plus, dans de nombreux cas, de deux mais de trois jours.

Dans la pratique, la loi sera source de problèmes et de frustrations. Le gouvernement doit combler ce vide dans la législation et ne pas imputer la responsabilité à la magistrature.

07.06 Minister **Bert Anciaux**: Neen, absoluut niet, wie zou ik zijn om een paraplu open te trekken? Als ik één ding niet doe, is het dat wel. U moet echter wel de wetgeving kennen. Het laatste artikel van de wetgeving bepaalt dat elke minister bevoegd is voor zijn bevoegdheidsdomein. In deze is dus de minister van Justitie bevoegd.

07.07 **Servais Verherstraeten** (CD&V): De minister van Justitie zal naar u doorverwijzen, mijnheer de minister, dat is het antwoord dat ik voorspel.

07.08 Minister **Bert Anciaux**: Ik kan hier niets aan doen. Het is niet mijn bevoegdheid. De verkeerswet wordt voortdurend verkeerdelijk beschouwd als een wet die alleen onder de bevoegdheid van de minister van Mobiliteit valt, maar dit is niet correct.

07.08 **Bert Anciaux**, ministre: C'est logique. Il n'appartient pas au SPF Mobilité d'agir.

Er zijn terzake verschillende ministers bevoegd, voor de verschillende artikels.

Chaque ministre exerce les compétences qui lui sont propres. La loi est très claire sur ce point. Or, les articles concernés ne sont pas de ma compétence.

07.09 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Men gaat het dus naar mekaar schuiven. De mensen zullen dan geconfronteerd worden met de problemen.

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

07.10 Minister **Bert Anciaux**: Laten we een afspraak maken. Als er geschoven wordt, dan zal ik mijn verantwoordelijkheid opnemen, ook al is het mijn bevoegdheid niet.

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

07.11 **Servais Verherstraeten** (CD&V): U moet daar niet boos voor zijn.

07.12 Minister **Bert Anciaux**: Als ik boos ben, zeg ik wel andere zaken en geef ik u zeker geen gelijk.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

08 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het beroep bij de Raad van State tegen het spreidingsplan" (nr. 2929)
- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de veiligheidsaspecten van het spreidingsplan" (nr. 3021)
- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale economie over "de vraag van de Noordrand om de Brusselse geluidsnormen te schrappen" (nr. 3038)
- mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de ramingen van de heer Gosuin aangaande het aantal personen dat hinder ondervindt van de nachtvluchten" (nr. 3129)

08 Questions jointes de

- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le recours auprès du Conseil d'Etat concernant le plan de dispersion" (n° 2929)
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les aspects du plan de dispersion liés à la sécurité" (n° 3021)
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la demande de la périphérie nord de Bruxelles d'abroger les normes bruxelloises en matière de nuisances sonores" (n° 3038)
- Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les estimations de M. Gosuin en ce qui concerne le nombre de personnes victimes de nuisances liées aux vols de nuit" (n° 3129)

08.01 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer de minister, de eerste vraag heb ik ingediend op 17 mei 2004, al een hele tijd geleden. Dat hield verband met het feit dat Brussels minister van Leefmilieu Didier Gosuin recent een aanvraag bij de Raad van State indiende om het spreidingsplan nietig te laten verklaren. Hij baseerde zich daarvoor op de eerste metingen van het Brussels Instituut voor Leefmilieu. Daaruit zou blijken dat minstens vijf vliegtuigen per dag de strengere geluidsnormen van het Brusselse Gewest overschrijden. Daarom graag een antwoord op de volgende vragen.

Aangaande de harmonisering van de geluidsnormen verklaarde u eerder dat u uw huiswerk hebt gedaan. Het was evenwel, volgens uw woorden, wachten op technische verduidelijkingen. Was minister Gosuin betrokken bij het bekijken of aanvragen van deze verduidelijkingen? Zo niet, wie was dan wel betrokken bij die technische verduidelijkingen? Wanneer verwacht u een uitspraak van de Raad van State in dezen? Hoe verklaart u dat naar de Raad van State wordt gestapt, terwijl de onderhandelingen over de harmonisering nog lopen?

Vice-premier Louis Michel verklaarde een netwerk van geluidsmeters te willen. Waarin verschilt dit van uw plannen over het geluidskadaster? Hoe ver staat het hiermee? Wat houdt de technische specificatie van het geluidskadaster nog precies in? Waarom zijn hier twee maanden voor nodig en meer?

Op 14 mei 2004 verklaarde u in een antwoord op verschillende interpellaties dat men kan denken aan samenwerking tussen Euroregio's. U gaf het voorbeeld van Rijsel. Zijn hierover reeds besprekingen aan de gang? Hoe zou dergelijke samenwerking er kunnen uit zien? Hoe kan dit een oplossing bieden voor het probleem van de geluidsoverlast tijdens de nacht? Dat was de eerste vraag, voorzitter. Ik ga door met de tweede.

De tweede vraag heeft te maken met een andere groep mistevredenen: de Noordrand. Enkele inwoners en vier

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

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

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

Quatre administrations communales de la périphérie Nord ont

gemeentebesturen – Vilvoorde, Machelen, Meise en Grimbergen – uit de Noordrand zijn naar de Raad van State getrokken om de schorsing te vragen van de herinvoering van de Brusselse geluidsnormen. Die leiden er volgens hen toe dat Brussel ontzien wordt en de spreiding onmogelijk wordt gemaakt. Zij eisen de nietigverklaring van de beslissing van Brussels minister van Milieu Didier Gosuin, die in maart 2004 besloot terug de strengere Brusselse geluidsnormen te hanteren. Mijn vragen zijn de volgende.

Mijnheer de minister, is het op dit moment zo dat men de spreiding niet volgens plan kan uitvoeren wegens deze strengere geluidsnormen?

Is het op dit moment zo dat men de spreiding niet volgens plan kan uitvoeren omwille van deze strengere geluidsnormen? Klopt het dat luchtvaartmaatschappijen vermijden te vliegen boven het Brussels Hoofdstedelijk Gewest omwille van het risico van boetes? Zult u het verzet van de burgemeesters steunen? De volgende vraag is een vervolg op de vraag die ik veertien dagen geleden stelde. Hoe verklaart u dat de discussie rond de harmonisering van de geluidsnormen blijft aanslepen? Waar ligt de oorzaak van de vertraging? Wanneer mogen we een oplossing verwachten? Welke acties onderneemt u tegen de beslissing van minister Gosuin?

Ten tweede, volgens de Brusselse minister van Leefmilieu Gosuin worden ongeveer 50.000 Brusselaars in hun slaap gestoord door de nachtvluchten. Dat is bijna acht keer meer dan hetgeen u berekende bij de start van het spreidingsplan half maart 2004. Ik kreeg daarom graag een antwoord op de volgende vragen. Hoe verklaart u de totaal verschillende conclusies tussen u en minister Gosuin aangaande het aantal mensen dat 's nachts zou worden gestoord in Brussel? Plaatst u kanttekeningen bij de kostprijs van 1,1 miljard euro die nodig zou zijn voor de isolatie van woningen in het Brusselse? Indien ja, welke kanttekeningen zijn dat? Hebt u de methodiek van het studie bureau A-Tech nagegaan? Wat zijn uw conclusies hieromtrent?

Ten derde, in welke isolatieprogramma's voorziet u? Wat is de kostprijs indien men de huizen van de gehinderden volgens uw model zou isoleren?

Ten slotte, mijn vierde vraag is enigszins anders maar absoluut niet minder belangrijk. Zij is integendeel misschien de belangrijkste vraag van allemaal. Ze betreft de veiligheidsaspecten van het veiligheidsplan. De opeenvolgende bijsturingen van het spreidingsplan doen vragen rijzen bij de veiligheid. Elke significante wijziging dient in overleg te gebeuren met experts. U hebt ook altijd verwezen naar die experts. Uiteraard moeten zij over voldoende tijd kunnen beschikken. Mijnheer de minister, deze vraag werd vóór de verkiezingen ingediend, met name op 18 mei. Toevallig lasen wij zaterdag in De Standaard dat een studente journalistiek van de Lessius Hogeschool in Antwerpen daarover een enquête had gevoerd. Zij heeft tien vragen gesteld aan de verkeersleiders in verband met het spreidingsplan. Ik moet u eerlijk zeggen dat ik geschrokken ben van de resultaten van deze enquête.

Eenentachtig procent van de respondenten – de verkeersleiders – die hebben geantwoord op de vragen van de studenten, vindt dat de snel opeenvolgende veranderingen van de vliegprocedures door het

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

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

S'il faut en croire le ministre Gosuin, les vols de nuit perturberaient le sommeil de quelque 50.000 Bruxellois, soit près de huit fois plus que les chiffres avancés par le ministre Anciaux. Comment cette différence s'explique-t-elle? Quelle est la position du ministre à propos du coût – 1,1 milliard d'euros – de l'isolation d'habitations à Bruxelles? Que pense-t-il de la méthodologie du bureau d'étude A-Tech? Quel programme d'isolation envisage-t-il de mettre en œuvre et quel en sera le coût?

Les révisions successives du plan de dispersion des vols mettent la sécurité en péril. Toute modification suppose la consultation des experts mais encore faut-il qu'ils disposent du temps suffisant. Le quotidien "De Standaard" rapporte qu'une enquête a été menée à propos du plan de dispersion parmi les contrôleurs aériens: 81% estiment que les changements successifs influent négativement sur la sécurité et 65,5% que ces changements incessants sont sources de malentendus entre

spreidingsplan een negatieve invloed hebben op de veiligheid. Tot 65,5 procent vindt dat de veranderingen in de spreiding misverstanden creëren tussen verkeersleiders en piloten. Meer dan 70 procent zegt dat de spreiding meer stress bij hen teweegbrengt. De helft zegt meer onzekerheid te ervaren in zijn werk. Tachtig procent is ontevreden – zeggen ze – over de politieke besluitvorming. De rest heeft geen mening, dus niemand is eigenlijk echt gelukkig. Vijfentwintig procent zegt meer fouten te maken. Door de veelvuldige omschakeling van het startbaangebruik raken de luchtverkeersleiders hun routine en automatisme kwijt. Daar vallen ze graag op terug in probleemsituaties. In het weekend spreken ze ronduit van chaos.

Ik citeer een stukje in een kader: "Het is wachten op een incident." Routine is precies wat men nodig heeft. Routine is heel belangrijk om direct te kunnen terugvallen op reflexen als er zich een probleem voordoet. Die routine is door de herhaalde aanpassingen van die vliegroutes voorbij. Ten tijde van Sabena hadden we veel meer verkeer en bijna nooit klachten.

Ik vind dit eigenlijk toch bijzonder onrustwekkend. Wij hebben ook met andere mensen gesproken die ons ook hebben gewezen op de stilaan groeiende onveiligheid.

Ik kom op mijn vragen in dat verband.

Routine is bijzonder belangrijk. In de krant spreekt men over routine voor de luchtverkeersleiders, maar ook voor de piloten is de routine bijzonder belangrijk. Onder routine versta ik dezelfde aanvliegroute, dezelfde opstijgroute enzovoort. Mijnheer de minister, hoe worden al die nieuwe routes en de opeenvolging van routes gecommuniceerd aan de piloten? Bij wie komt de verantwoordelijkheid terecht indien men routes in een laatste fase nog wijzigt?

Europese regelgeving aangaande de luchtvaart zal zeer binnenkort worden omgezet in koninklijke besluiten. Hierin zou worden verplicht om bij elke grondige wijziging een veiligheidsstudie uit te voeren. Wie zal deze studie opmaken? Hoe gebeurden deze studies na bijsturingen van vorige versies van het spreidingsplan?

Ik heb nog een belangrijke vraag, mijnheer de minister. Werd in genoeg tijd voorzien voor de experts? U hebt altijd geantwoord dat al die wijzigingen gebeurden na overleg met experts. Ons bereikt de informatie dat die experts onvoldoende tijd krijgen om dat op een heel serieuze, grondige manier te bespreken.

Rond september 2003 zou u een brief hebben ontvangen met aanbevelingen van Belgocontrol. Deze brief kwam er op vraag van het Directoraat-generaal van de Luchtvaart omdat uw spreidingsplan ernstige onvolledigheden zou hebben vertoond. Mijnheer de minister, over welke onvolledigheden gaat het hier juist? Kan u ons eventueel inzage geven van de brief met de aanbevelingen die u werd overgezonden?

Ten slotte, zou men tot een depolitisering van het probleem van de geluidsoverlast kunnen komen door geluidsquota's gedetailleerd vast te leggen in het beheerscontract? Dat is natuurlijk een heel belangrijke vraag. We moeten uit dat politieke opbod uit. Zou het dan kunnen dat er een gedetailleerd beheerscontract komt in verband met

pilotes et aiguilleurs du ciel. Plus de 70% des contrôleurs aériens sont d'avis que la dispersion accroît le stress et 50% sont en proie au doute dans le cadre de leur travail. Près de 80% sont mécontents du processus de décision politique. Les fréquents changements de pistes de décollage privent les aiguilleurs du ciel de leur routine. Pendant les week-ends, c'est véritablement le 'chaos'.

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

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

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

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

geluidsquota dat vastgelegd is door mensen die niet betrokken zijn, geen politieke partijen zijn? Bestaat dat ergens anders op andere luchthavens? Zijn er mogelijkheden tot zelfregulering, of is politieke inmenging tot op het operationele niveau volgens u een noodzaak?

08.02 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Creyf, uw eerste vraag ging over de klacht bij de Raad van State omtrent het spreidingsplan. Ik zal uw eerste vraag over de harmonisering van de geluidsnormen en op de vierde vraag over de technische specificatie van het geluidskadaster samen beantwoorden.

De werkgroep kwam bijeen op 21 april 2004. Om op uw eerste vraag reeds te antwoorden: het kabinet van de heer Gosuin was daarbij natuurlijk betrokken. Er werd daar beslist dat de harmonisering van de rekenkundige modellen voorafgaat aan de bespreking van de harmonisering van de geluidsnormen. U spreekt over het wachten op technische verduidelijking. Dat gaat dus over de harmonisering van de rekenkundige modellen zodat men appels met appels gaat vergelijken en peren met peren. Dat moet dus eerst gebeuren voor de discussie over de harmonisering van de geluidsnormen kan plaatsvinden. Daarom zal er een werkgroep ad hoc Omgevingsgeluid ingesteld worden binnen het kader van de interministeriële Milieucommissie omtrent de transpositie van de Europese richtlijn 2002/49/EU.

Tijdens dezelfde bijeenkomst van de werkgroep op 21 april 2004 hebben alle deelnemers zich akkoord verklaard om het huidige geluidskadaster uit te breiden met gegevens omtrent percentages van de tijd dat de verschillende configuraties van baangebruik operationeel zijn en in die functie het aantal personen te verwerken dat is blootgesteld aan geluidshinder per tijdspercentage dat een bepaalde baanconfiguratie in gebruik is. Daarvoor werd een werkgroep opgericht, bestaande uit de geluidsspecialisten van BIM-IBGE, Aminoal en BIAC, de drie beheerders van een geluidsnetwerk. Die oefening is nog steeds bezig en zal nog wel enige tijd vergen. Dat zijn uitdrukkelijk technische besprekingen waarvoor twee maanden echt geen lange tijd is. Die werkgroep is volop aan het werk om dat allemaal te berekenen en te bekijken.

Ten slotte werd op de vergadering van 21 april 2004 beslist om de discussie over de geluidsnormen uit te stellen tot de verbeteringen aan het geluidskadaster geïmplementeerd kunnen worden. Aansluitend – daarmee antwoord ik op uw derde vraag – kan ik meedelen dat ik nogmaals via die werkgroep bij de adviescommissie, waarin ook weer die drie genoemde diensten betrokken zijn, uitdrukkelijk heb aangedrongen om bijkomende geluidsmeters te plaatsen in functie van de spreiding van de routes, met andere woorden een optimalisering van het bestaande netwerk. En inderdaad, inmiddels zijn er extra meters geplaatst, onder meer in Kraainem door BIAC en in Wezembeek-Oppem door Aminoal. Er zullen nog bijkomende meters geplaatst worden, onder meer in de echte oostkant ten opzichte van de luchthaven, in onder meer Kortenberg, Erps-Kwerps en Meerbeek.

Op het eerste deel van uw tweede vraag, met name wanneer ik een uitspraak verwacht van de Raad van State als antwoord op de klacht van de heer Gosuin, kan ik antwoorden dat ik slechts over geruime tijd een antwoord verwacht, aangezien het een normale procedure tot

08.02 **Bert Anciaux**, ministre: Lors de la réunion du groupe de travail du 21 avril 2004, une décision a été prise concernant l'harmonisation des modèles arithmétiques qui constitue un préalable à la discussion des normes acoustiques techniques. Le ministre Gosuin a été consulté. Un groupe de travail ad hoc, chargé de la transposition des directives européennes, a été créé. Toutes les personnes présentes se sont prononcées pour une extension du cadastre du bruit. Le nombre de personnes exposées aux nuisances sonores doit être calculé précisément.

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

Le Conseil d'Etat ne se prononcera pas avant longtemps sur la plainte déposée par le ministre Gosuin. Au demeurant, je considère qu'en déposant cette plainte, le ministre Gosuin a d'une certaine manière quitté la table des négociations. Il est inadmissible qu'une autorité publique entrave le fonctionnement d'une autre en imposant des normes ou une législation plus sévères. Mon objectif consiste à harmoniser dans les meilleurs délais les

nietigverklaring betreft die meestal jaren duurt.

Aangaande het tweede deel van uw tweede vraag beschouw ik de klacht bij de Raad van State als weglopen van de onderhandelingstafel. De ene overheid kan inderdaad de werking van de andere overheid mijns inziens niet verhinderen – natuurlijk kan dat wel, maar ik bedoel dat in kwestie van politiek – door een strengere normering of wetgeving te ontwerpen. Ik wil mijn taak als coördinator tussen de beide betrokken Gewesten blijven vervullen met de bedoeling zo snel mogelijk geharmoniseerde geluidsnormen te ontwikkelen om een duurzaam evenwicht te verkrijgen tussen de exploitatie van de luchthaven en de woonvereisten van de omwonenden.

Ik kom tot de vraag inzake de veiligheidsaspecten van het spreidingsplan. De nieuwe routes worden door de diensten, belast met de luchtverkeersleiding, officieel aan de piloten bekendgemaakt via AIP, Aeronautical Information Publication, NOTAM, Notes to Airmen, of AIRAC, Aeronautical Information Regulation and Control. Hierbij worden de in de luchtvaart gangbare studie- en publicatietermijnen in acht genomen omdat deze identiek moeten zijn over heel de wereld. De vluchttuitvoering - zowel de piloten als de vluchtcontroleurs - gebeurt in het merendeel van de gevallen in reële omstandigheden. Voorbereiding in de simulator is namelijk hoogst uitzonderlijk.

Het bijstellen van routes is de gedeelde verantwoordelijkheid tussen de diensten belast met de luchtverkeersleiding, de zogenaamde provider, het directoraat-generaal der Luchtvaart, de zogenaamde regulator, en Belgocontrol dat belast is met safety assessment.

In verband met de derde vraag wil ik nogmaals uitdrukkelijk herhalen dat de veiligheid altijd primeert. Veiligheidsstudies zijn daartoe een middel en zijn gangbaar voor tal van aspecten van de geluidsproblematiek. In tegenstelling tot vroeger is elke beslissing die ik neem gebaseerd op onderzoek en studies. Elke beslissing. In het verleden werden er – tussen ons gezegd en gezwezen - routes aangepast over de telefoon. Vandaag worden er wekenlange studies gehouden om de invloeden terzake te onderzoeken vooraleer schriftelijk uitgebreide, gemotiveerde en - ik kan u dit verzekeren - juridisch sterk onderbouwde opdrachten worden gegeven. De veiligheidsstudies worden door het DGLV, het directoraat-generaal voor de Luchtvaart, de luchthavenexploitant of Belgocontrol opgemaakt in eigen beheer of met de hulp van extern aangetrokken expertise. Het resultaat wordt aan het DGLV voorgelegd dat eventueel bijsturing vraagt alvorens in te stemmen. Belgocontrol is bevoegd voor de routes, alles wat met de vliegprocedure te maken heeft en de veiligheid.

Voor alles wat met bijvoorbeeld reglementering, controle en windnormen te maken heeft, is het DGLV bevoegd. Ik heb reeds herhaaldelijk gezegd dat ik geen enkele beslissing neem op die terreinen, zonder dat het mij uitdrukkelijk gevraagd wordt en zonder dat ik daartoe geadviseerd wordt door de bevoegde diensten. Het is niet aan de politiek om terzake normen en dergelijke meer te bepalen.

De bijsturingen van het spreidingsplan werden op het vlak van de veiligheid altijd getoetst door experts van de betrokken partijen, die

différentes normes acoustiques actuellement en vigueur, de façon à réaliser un équilibre durable entre l'exploitation de l'aéroport et les desiderata des riverains.

En outre, Mme Creyf m'a posé des questions concernant les aspects du plan de dispersion liés à la sécurité. Tout nouvel itinéraire est communiqué aux pilotes par l'intermédiaire de l'"Aeronautical Information Publication", des "Notes to Airmen" et de la "Aeronautical Information Regulation and Control". A cet égard, les délais habituellement observés en matière d'étude et de publication sont respectés, ces délais devant être identiques partout dans le monde. L'exécution des vols s'effectue généralement dans des conditions réelles. La modulation des itinéraires existants relève de la responsabilité partagée des services de régulation du trafic aérien, du "provider", de la direction générale de la Navigation aérienne, du "régulateur" et de Belgocontrol. Je voudrais aussi confirmer expressément qu'actuellement, la sécurité prime toujours. Toutes les décisions que je prends sont basées sur des analyses et des études. Les études de sécurité sont menées par la Direction générale de la Navigation aérienne, l'exploitant de l'aéroport ou Belgocontrol, en gestion propre ou avec l'aide d'experts externes. Par le passé, il n'était pas rare que les itinéraires soient modifiés par téléphone. Aujourd'hui, ils le sont après un examen qui prend plusieurs semaines et la décision finale est étayée par une argumentation circonstanciée et juridiquement fondée. Je ne prends aucune initiative en la matière mais j'attends que les services compétents m'adressent une requête en ce sens. Par conséquent, pour ce qui regarde les aspects liés à la sécurité, tout rectificatif apporté au plan de dispersion est systématiquement

hiervoor voldoende tijd kregen, precies omdat er met de veiligheid nooit een loopje wordt genomen. Dat zijn de zogenaamde safety cases.

Mevrouw Creyf, ik herhaal even uw vraag: "Rond september 2003 zou u een brief hebben ontvangen met aanbevelingen van Belgocontrol. Deze kwamen er op vraag van het directoraat-generaal van de Luchtvaart, omdat uw spreidingsplan ernstige onvolledigheden zou hebben vertoond." Mevrouw Creyf, in september 2003 was er gewoon nog geen sprake van een spreidingsplan. Het is zeer vreemd dat het spreidingsplan ernstige onvolledigheden vertoond zou hebben. In september 2003 was er nog geen sprake van een spreidingsplan, aangezien Belgocontrol, het DGLV en BIAC toen nog volop het spreidingsplan aan het voorbereiden waren in de Brunorr-groep.

De veiligheidsregulering en de permanente interactie tussen het DGLV als regulator, en Belgocontrol als serviceprovider, bevorderen, heeft natuurlijk niets te maken met het spreidingsplan. Dit gaat over een bezorgdheid die totaal los staat van het spreidingsplan, namelijk dat er een permanente controle mogelijk moet zijn, alsook een permanente interactie tussen regulator en provider.

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

08.04 Minister Bert Anciaux: Dat heeft niets met het spreidingsplan te maken, zoals u beweert. Integendeel, het DGLV geeft herhaaldelijk de opdracht aan Belgocontrol om in proeven of trainingen te voorzien die te maken hebben met de algemene veiligheid inzake luchtverkeersleiding. Die trainingen moeten permanent gebeuren. Belgocontrol krijgt vanzelfsprekend ook van mij geregeld de opdracht om te trainen, zodat er geen veiligheidsrisico's ontstaan.

Ten vijfde, de geluidsquota zijn vastgelegd in het ministerieel besluit dat op 3 mei 2004 is verschenen. De vraag naar wel of geen opname in het beheerscontract rijst niet. Dat is immers juist in een ministerieel besluit verschenen. De mogelijkheid om te depolitiseren, wordt trouwens in Nederland veel zuiverder toegepast. Zo wordt het probleem echter verschoven naar het jaareinde, wanneer het vooropgestelde geluidsquotum is opgebruikt en de discussie onverminderd oplaait tussen de luchthaven, gebruikers, omwonenden en de toeziende overheid.

Ik ben daar niet op tegen. Ik heb gezegd dat na de verkiezingen, die achter de rug zijn, mijns inziens dit dossier en alles wat eraan vast hangt – uitbreiding, geen uitbreiding, nachtvluchten, geen nachtvluchten, investeringen, geen investeringen, waarbij wij volgens mij trouwens heel sterk op dezelfde golflengte zitten – maar kan worden opgelost, indien het voor eens en voor altijd wordt geregeld – dat is niet depolitiseren – via een samenwerkingsakkoord. Dat samenwerkingsakkoord moet worden gesloten tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat het bevestigt via ordonnantie, het Vlaams Gewest, dat het bevestigt bij decreet, en de federale overheid, waar het zou moeten worden bevestigd bij wet. Of ik daarin zal slagen, is een andere zaak. Het is volgens mij echter de enige mogelijkheid om het dossier nadien te depolitiseren.

testé par des experts qui se sont vu accorder à cet effet suffisamment de temps.

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

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

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

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

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

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

Hier bij ons zouden we een instantie verantwoordelijk kunnen maken voor het beheer van door de politiek vastgestelde geluidsquota. Ik wil in eerste instantie werken aan een goed samenwerkingsakkoord, dat de nodige stabiliteit biedt en op basis waarvan er een depolitisering van de controle en de handhaving plaats kan vinden.

Ter afronding, u hebt verwezen naar die zogenaamde enquête. Derhalve wil ik er u op wijzen dat ik – u begrijpt wel dat ik ook schrik wanneer ik zulke zaken lees; dat is niet abnormaal – uitdrukkelijk aan Belgocontrol een verklaring heb gevraagd. Ik heb het zelfs niet moeten vragen; in zulke gevallen kan men ook snel zijn. De afgevaardigd beheerder van Belgocontrol, de heer Tintin – ik kan er ook niet aan doen, maar dat is zijn naam – heeft er uitdrukkelijk op gewezen dat wat verklaard is, larie is en dat de Belgische Gilde van luchtverkeersleiders, die u wel bekend zal zijn, zich formeel distantieert van de uitspraken die zouden zijn gedaan. Voor alle duidelijkheid, het gaat hier niet over een wetenschappelijk onderzoek. Het ging hier over een enquête, zoals u het noemt, die zou zijn uitgevoerd, maar waarvan ik verder natuurlijk ook geen gegevens heb. Alle betrokkenen zeggen uitdrukkelijk dat de verdere verspreiding van zulke roddels – dat is het woord dat ik heb gehoord – onaanvaardbaar is.

U begrijpt dat ik ook zelf, alvorens dit is verschenen, bij regelmaat zowel aan mijn directoraat-generaal als aan Belgocontrol duidelijk maak dat er op geen enkele wijze sprake kan zijn van nonchalance terzake. U moet ook begrijpen dat er een reusachtig verschil is – dat is heel essentieel – tussen veiligheid en gemak. U noemt het routine, maar dat is nog wat anders. Ik kan me immers voorstellen dat routine leidt tot meer veiligheid.

Men kan natuurlijk niet alles willen. U weet dat men in dit dossier sinds de jaren '70 nooit een standstil heeft gehad. Alleen was het stil rond het niet bestaan van de standstil. Er is altijd een evolutie geweest. Nu wordt elke komma uitvergroot. Dat is ook goed, maar soms heeft dat nadelen in een dossier waarin sinds dertig jaar nooit een standstil heeft bestaan. Het verschil tussen nu en vroeger is dat elk punt en elke komma waarover ik beslis werd onderzocht door Belgocontrol, door DGLV, door Eurocontrol, door externe experts, zowel voor de vliegprocedures, de windnormen, safety cases, de verhoging van de veiligheidsprocedures, enzovoort. Daarom kan ik niet aanvaarden dat er ook maar enig risico bestaat.

Het zou iets te eenvoudig zijn voor degenen die zich de facto willen verzetten tegen een spreiding, om terug naar een concentratie te willen gaan. Er bestaat een verschil tussen laksheid en onveiligheid. Ik hoop dat mensen zich niet laten vangen in dit spel. Het is immers zeer gemakkelijk om te zeggen dat elke beslissing die wordt genomen inzake de spreiding de facto een onveilige beslissing is. Dat is de paraplu opendoen en als er dan ooit iets gebeurd, is men ingedekt. Dat aanvaard ik niet. Daarom vraag ik bij elke beslissing de bevestiging van Belgocontrol. Ik vraag hen dan duidelijk of zij weten wat ze doen en ik herinner hen eraan dat als zij bevestigend antwoord, zij de volle verantwoordelijkheid dragen. Anders moeten zij nee zeggen.

Ik kom tot het verzoek van de Noordrand om de Brusselse geluidsnormen te schrappen. De spreiding wordt op dit ogenblik

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

Les normes sonores de la Région de Bruxelles-capitale seront probablement dépassées en raison de la dispersion qui est actuellement appliquée. Ces normes ne sont pas réalistes. Le gouvernement fédéral n'acceptera pas les normes bruxelloises tant qu'il n'y aura pas d'harmonisation en la matière. Les compagnies aériennes suivent les routes imposées par le service de contrôle aérien.

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

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

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

Je ne communiquerai aucun chiffre tant que je ne dispose pas de l'évaluation du plan de répartition sur une période suffisamment longue. A ce jour, l'on ne peut encore calculer

uitgevoerd wat helaas allicht leidt tot overschrijding van de geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Het is niet andersom. Het is niet het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dat met zijn geluidsnormen de spreiding tegenhoudt. Door het feit dat er een spreiding is, is er een schending van de geluidsnormen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Dat is waarschijnlijk zo. Dat is echter onvermijdelijk, aangezien die normen niet realistisch zijn en vooral tot doel hebben om het vliegverkeer af te leiden over het Vlaams Gewest en eigenlijk de facto te gaan naar een concentratie. Het is nog maar de vraag of zelfs een exploitatie van Brussel Nationaal zonder enig spreidingsplan, zelfs met een concentratieplan, mogelijk is met de Brusselse normen. Natuurlijk is de vraag of alle Brusselse politici dezelfde interesse hebben voor alle inwoners van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Als dat zo is, dan zeg ik u dat het met de normen onmogelijk is om Zaventem open te houden. Zo simpel is dat. Dan ga ik er dus ook van uit dat de mensen die in Haren of in Neder-Over-Heembeek of in Evere of in Schaarbeek wonen, enige interesse krijgen van de Brusselse politici. Ik moet vaststellen dat dat de voorbije jaren niet veel is gebeurd en dat het nu de jongste weken ineens wel het geval was.

De positie van de federale regering is dat de geluidsnormen geharmoniseerd moeten zijn. Tot zolang kunnen de Brusselse normen niet aanvaard worden. De luchtvaartmaatschappijen volgen de procedures zoals ze door de luchtverkeersleiding worden opgelegd. Het is niet zo dat een luchtvaartmaatschappij het recht heeft om, gelet op geluidsnormen die opgelegd worden door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, een andere route te nemen. De routes worden opgelegd aan de piloten. Het kan zijn dat daar boetes aan verboden zijn, maar dat is dan een probleem dat zich dan voordoet.

De tweede vraag heb ik juist beantwoord.

Derde vraag, het ligt niet in mijn bedoeling om te polariseren met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar aangezien dat Gewest de federale staat voor de rechter daagt wegens overtredingen van hun geluidsnormen, moet ik in het belang van de verdediging van de federale Staat, de burgemeesters steunen. Ik zou wel hopen dat het politiek kan worden uitgeklaard en dat het Gewest ophoudt met politiek te voeren via juridische middelen.

Ik kom tot de laatste vraag betreffende de ramingen van de heer Gosuin aangaande het aantal gehinderden door de nachtvluchten. Voor alle duidelijkheid, ik verwijs naar uw vraag. U zegt dat het bijna acht keer meer is dan wat ik berekend heb. Ik heb dat natuurlijk niet zelf berekend; ik heb dat door experts laten berekenen. Ik wil maar zeggen dat het deskundigen zijn en volgens mij worden de bekwaamheid en de kennis terzake van die deskundigen niet betwist door andere politici. De raming van het aantal gehinderde personen is afhankelijk van het gehanteerde criterium en de drempelwaarde van de hinder. Bovendien werden de metingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, die aan deze studie ten grondslag liggen, verricht over een erg korte tijdspanne. Om bruikbaar te zijn, moet een dergelijke steekproef over een voldoende lange periode lopen om gewag te kunnen maken van voldoende representatieve

précisément le nombre de maisons qui devront faire l'objet d'une isolation importante. Il va de soi qu'une éventuelle extension du nombre de vols de nuit ne peut être envisagée avant qu'un accord ne soit intervenu en ce qui concerne l'isolation.

verkeersgegevens en weersomstandigheden.

Dat zijn al twee factoren die deze verschillen kunnen helpen verklaren. Dan ben ik nog voorzichtig.

Wat betreft uw tweede vraag, beschik ik niet over de studie die verricht werd in opdracht van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Volgens de eerste informatie is de Atec-studie gebaseerd op het isolatieprogramma voor de Parijse luchthavens die een concentratie van de vluchten in precieze corridors als regel nemen. De gegevens van het probleem zijn hier totaal verschillend.

Ten derde waag ik het niet om te improviseren zoals anderen misschien soms wel doen. Ik wil dus ook geen cijfer plakken op een eventueel isolatieprogramma zolang ik niet beschik over een evaluatie van de weerslag van het spreidingsplan over voldoende lange tijdspanne en over de kredieten die men aan dat programma wil besteden. Ik steek echter zonder een cijfer te geven, niet onder stoelen of banken dat aan de studies naar aanleiding van het voornemen de beslissingen rond het spreidingsplan te nemen, uitgevoerd door de wereldberoemde en gewaardeerde toenmalig KUL professor en door professor Annemans, wel degelijk cijfers vasthangen. Er zit in het geluidskadaster, een theoretische berekening van de toekomstige situatie op basis van concrete gegevens, onder meer het bevolkingsaantal dat voor de den - day, evening night - blootgesteld wordt aan de gemiddelde geluidsbelasting of aan de pieken en aan de frequentiecontouren boven 70 DbA. Daaruit kan men op basis van de WHO-norm en op basis van de normale isolatie van een huis besluiten dat er perfect berekend kan worden welk de meest perfecte spreiding is voor de bewoners, waardoor de geluidshinder voor iedereen fors naar omlaag gaat, maar voor niemand nul is. Er is altijd een relatief beperkte groep waarop men nooit de WHO-norm voor geluidsoverlast kan toepassen omdat ze vlakbij de start- en landingsbanen wonen.

Ik heb wat dat betreft altijd gezegd dat men een correcte analyse moet maken, ook naar gelang van de afstand tot de luchthaven. Men moet met concentrische cirkels werken, zodat men een indicatie heeft over hoeveel het zou kunnen gaan. Ik herhaal nogmaals dat alles afhangt van de totaal andere uitgangsposities die men neemt, die dan telkens door de ene of de andere worden gehanteerd. Bekijkt men bijvoorbeeld de pieken of hoe vaak er een overschrijding mag zijn of neemt men de gemiddelden enzovoort? Ik zal het daarbij houden. Op dit ogenblik werd nog niet grondig berekend waar en hoeveel huizen wij moeten isoleren - uiteraard zo dicht mogelijk bij de luchthaven - om te voldoen om aan de WAO-normen.

De heer Gosuin heeft volgens mij wel degelijk gelijk wanneer hij stelt dat een eventuele uitbreiding van nachtvluchten, vanzelfsprekend nooit mag worden toegestaan, zonder dat er eerst een uitdrukkelijk akkoord is over isolatie. Zo niet, begaan we een even grote stommiteit als wanneer wij bij manier van spreken zouden beslissen tot concentratie en nadien pas isoleren, zoals men in het verleden wou doen.

08.05 Simonne Creyf (CD&V): Eerst isoleren en dan pas concentreren?

08.06 Minister **Bert Anciaux**: Wie vroeger in een concentratiezone zat, weet dat een uitbreiding, hoe men ook spreidt, in de praktijk altijd een situatie van concentratie voor iedereen met zich zal meebrengen. Dat is natuurlijk afhankelijk van hoeveel men uitbreidt. Dat is echter een gevaarlijke uitspraak.

08.07 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, een werkgroep rond de harmonisering van de geluidsnormen is volgens mij ook het begin. Dat is bijzonder belangrijk. Die werkgroep is nu samengesteld of er werden alleszins afspraken gemaakt. Beschikt u wat dat betreft over een timing? Werd een datum vooropgesteld? Hebt u enig idee binnen welke termijn dat zou kunnen gebeuren?

De opmaak van het geluidskadaster is pas in de volgende fase. Als ik u goed begrijp, moet eerst het probleem van de harmonisering opgelost zijn om daarna te komen tot dat geluidskadaster. Hebt u enig zicht op een datum?

Ten tweede, u zegt dat die procedure van het Brussels Gewest nog jaren kan aanslepen. Ik lees echter in de krant dat de heer Gosuin verwacht dat in september een uitspraak wordt geveld. Hij heeft het dan over een gigantische dwangsom van 250.000 euro per dag en per inbreuk. U bent er precies nogal gerust in dat er pas een uitspraak komt over enkele jaren. Men heeft het hier over een uitspraak in september. Dat is misschien een kwestie van interpretatie en vooruitzien.

08.08 Minister **Bert Anciaux**: Er zijn verschillende procedures.

08.09 **Simonne Creyf** (CD&V): Er is de procedure voor de Raad van State. Er is er een voor de rechtbank.

08.10 Minister **Bert Anciaux**: Ook voor de Raad van State is een aantal procedures lopende. Een normale procedure voor de Raad van State duurt jaren. Dat is dan de normale procedure ten gronde. Er zijn natuurlijk ook de kortgedingprocedures met een verkorte periode. Men noemt het bij uiterste hoogdringendheid, maar het is meer dan het gewone kort geding waar men bij wijze van spreken reeds binnen de 24 uur kan moeten komen pleiten. Men heeft die procedures enkele keren gehad. Dat zijn eenzijdige procedures.

Er zijn verschillende procedures. Een van de procedures die lopende zijn, is een heel specifieke procedure die alleen binnen de wetgeving over leefmilieu kan gehanteerd worden. Er is daarvoor wel een relatief korte periode voor het overleggen van de besluiten, men moet binnen een korte periode pleiten. De uitspraak zelf duurt daar echter toch ook nog wel enige tijd. Voor alle duidelijkheid, het gaat niet om een verbreking of schorsing van de beslissing.

08.11 **Simonne Creyf** (CD&V): Het gaat eventueel wel gepaard met een boete.

08.12 Minister **Bert Anciaux**: Ja. Het gaat overigens om boetes en niet over dwangsommen. Ik weet welke procedure u bedoelt. U moet toch weten dat het er om allerlei redenen naar uitziet dat er in dit dossier voor september een forse doorbraak moet zijn. Zo niet rijdt men zich compleet vast.

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

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

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

08.13 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de minister, het is juist de combinatie. Er is geen harmonisering van de geluidsnormen. Brussel kan andere en bijzonder zware normen blijven opleggen.

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

08.14 Minister Bert Anciaux: Mevrouw Creyf, de geluidsnormen zijn volledig een bevoegdheid van de Gewesten.

08.14 Bert Anciaux, ministre: Je ne suis pas compétent en la matière ...

08.15 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de minister, er moet een harmonisering komen, anders kan men het probleem niet oplossen.

08.16 Minister Bert Anciaux: Ik ben het met u eens, maar ik ben niet bevoegd. U moet dus op de juiste persoon schieten. Er werd door de twee Gewesten geen enkele inspanning geleverd om tot een harmonisering te komen, ook niet van het Vlaams Gewest, integendeel zelfs. Ik stel dat vast. Vandaag is de tijd meer dan rijp. Ik werd gisteren ook ontvangen door de formateur op Brussels niveau. Het is nogal wies dat men in dat dossier de komende weken een doorbraak zal moeten hebben of men gaat naar economische en andere catastrofes.

08.16 Bert Anciaux, ministre: ... mais il est clair que, dans les semaines à venir, une avancée décisive devra intervenir dans ce dossier au niveau des Régions.

08.17 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de voorzitter, de veiligheid blijft toch een bijzonder belangrijk punt. De verkeersleiders wijzen daarop in die studies. U verwijst naar de Belgische Gilde der Verkeersleiders, de beroepsvereniging. Zij zeggen inderdaad dat men behoedzaam moet opspringen met die resultaten, maar ze zeggen ook dat elke verandering in de procedure de kans op fouten verhoogt. Dat zegt zelfs de Gilde, die zich behoedzaam uitlaat over deze studie. Elke verandering in de procedure verhoogt de kans op fouten. De jongste maanden hebben we de ene wijziging na de andere gehad.

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

08.18 Minister Bert Anciaux: Dat is niet juist. Vooraleer de procedure tot wijziging van procedures wordt ingezet, wordt een hele resem onderzoeken gedaan. Er kan maar een opstart van de wijziging van procedures worden bevolen en georganiseerd nadat er een goedkeuring is van Belgocontrol. Excuseer mij, beweert u hier politiek dat Belgocontrol mij voor de aap houdt?

08.18 Bert Anciaux, ministre: Toutes les modifications ont fait l'objet d'une étude préalable approfondie et ont été instaurées avec l'accord de Belgocontrol.

08.19 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de minister, dat zeg ik uiteraard niet.

08.20 Minister Bert Anciaux: Als dat zo is, moeten we natuurlijk drastisch ingrijpen.

08.21 Simonne Creyf (CD&V): Dat zeg ik uiteraard niet, maar we horen ook – zelfs vanuit Belgocontrol – dat er risico's zijn in verband met de veiligheid. Mensen willen dat niet publiekelijk bekennen. Ik ga ook geen namen noemen, maar er komen ook vanuit Belgocontrol stemmen die erop wijzen dat er een verhoogd risico is.

08.22 Minister Bert Anciaux: Ik wil daar zeer formeel in zijn. Nadat iemand van uw partij mij op vertrouwelijke basis heeft geïnformeerd over het feit dat daarover geruchten worden verspreid binnen Belgocontrol, heb ik een heel uitdrukkelijke brief gestuurd naar Belgocontrol om te zeggen dat zij op geen enkele wijze hun verantwoordelijkheid mogen ontlopen en mij op de hoogte moeten

08.22 Bert Anciaux, ministre: L'émoi des contrôleurs aériens m'a été rapporté, aussi ai-je immédiatement adressé à Belgocontrol un courrier les enjoignant de mentionner tous les

houden van de risico's die er eventueel zouden zijn. Zij moeten juist uitvoering geven aan alle maatregelen die wij en DGLV hebben opgelegd in verband met die trainingen, de opmaak van de safety cases en dergelijke meer. Ik wil daarin geen enkel risico lopen, maar ik kan in dit dossier niet eigenhandig in hun plaats treden. Ik ben verplicht om een beroep te doen op de instanties die daarvoor deskundig zijn. Ik kan niet meer doen dan dat.

Ik heb een fors verschil gemaakt. Dat heeft natuurlijk met de politiek te maken. Dat is niet omdat ik ineens het licht zie, want het is niet zo eenvoudig om in dit dossier het licht te zien. Als er in ieder geval een fors verschil is met alle jaren ervoor – dan spreek ik over minstens dertig jaar, want in dit dossier is er nooit een stand still geweest – dan houdt dit in dat elke beslissing grondig wordt gemotiveerd en onderzocht en ook schriftelijk wordt meegedeeld en dat ze bovendien juridisch goed onderbouwd is.

Ik zeg het nogmaals: vroeger gebeurde het via de telefoon, zonder enige studie, zonder enig onderzoek, zonder enig schriftelijke mededeling.

08.23 Simonne Creyf (CD&V): Maar niet zo vaak.

08.24 Minister Bert Anciaux: Ja, maar, u begrijpt dat wanneer de Raad van State zoals nu aan de lopende band onderzoeken moet doen... De eerste verbreking, weet u nog wel, kwam er omdat de Raad van State zei: in dat dossier is er bijna nooit enige motivering te vinden. De volgende beslissing die ik genomen heb had dan ook 80 pagina's motivering. En dan was er nog de bijlage met de studies, die enkele honderden pagina's in beslag nam.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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

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

09.01 Richard Fournaux (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question concerne donc la création potentielle d'une école de conduite automobile. Or, on le sait, ces écoles relèvent du secteur privé dans notre pays. Depuis quelques années, un moratoire tacite empêchait toute nouvelle création d'une école de conduite automobile. Cela concernait les motos aussi bien que les voitures.

À plusieurs reprises, j'ai interpellé Mme Durant, votre prédécesseur pendant la précédente législature, pour demander comment on comptait procéder pour clarifier la situation. Elle m'a rassuré en disant que le gouvernement allait proposer des réglementations, peut-être même un arrêté royal à mon avis, devant permettre l'ouverture de nouvelles écoles de conduite automobile moyennant certaines conditions. Depuis, rien n'est sorti à notre connaissance.

Il n'empêche que quelques autorisations d'ouvrir des écoles ont été données de ci de là. Cela a donné l'impression qu'on appliquait une politique qu'on appelle en Wallonie le fait du prince. Ce sera d'ailleurs

risques. Je ne souhaite évidemment prendre aucun risque, mais seuls les experts peuvent se prononcer à ce sujet. Et il faut qu'ils le fassent réellement.

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

Tot dusver werden ter zake nog geen concrete maatregelen getroffen, maar er werd vastgesteld dat enkele vergunningen voor de oprichting van nieuwe autorijscholen werden afgegeven. Bij wijze van voorbeeld

plus que jamais vrai dans l'avenir. Cette situation permet au ministre ou à l'administration – on ne sait pas très bien à qui finalement – de donner des autorisations à une personne et pas à l'autre: ce n'est pas très clair.

Monsieur le ministre, comment comptez-vous réagir dans ce dossier? Le Moniteur belge du 22 avril 2004 a publié votre décision de reconnaître trois nouvelles écoles de conduite automobile: un agrément a été donné à ces trois nouvelles entreprises. Qu'en est-il des nouvelles entreprises qui souhaiteraient obtenir un tel agrément aujourd'hui? Au-delà de cas particuliers, comptez-vous prendre une mesure ou un arrêté royal visant à clarifier la politique dans ce secteur?

09.02 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, je suis très heureux de pouvoir annoncer qu'après de longues années de négociation, le nouvel arrêté royal relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite a été approuvé par le Conseil des ministres du 23 avril et signé ensuite par le Roi le 11 mai. Il a été publié au Moniteur belge le 1^{er} juin 2004. Son entrée en vigueur prévue dans six mois mettra fin au moratoire qui frappe les nouveaux agréments.

Mon administration donnera dans les prochains jours des instructions aux auto-écoles, aux communes et aux centres d'examen. Les intéressés seront également avisés par communication à la presse.

En ce qui concerne les agréments qui ont été publiés au Moniteur belge du 22 avril 2004, il ne s'agit nullement de nouveaux agréments qui auraient été délivrés nonobstant le moratoire.

Dans le premier cas, il s'agit de l'attribution à une école de conduite agréée d'une autorisation pour un siège intermittent, conformément à l'article 3 de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite. Cet article prévoit que toute personne qui a obtenu l'agrément d'une école peut être autorisé à exercer son activité par intermittence dans d'autres communes que celle où se trouve le siège d'activité permanent de cette école. En l'espèce, l'autorisation a été accordée pour dispenser l'enseignement théorique à la prison d'Ittre. Le numéro 2257/52 a donc été attribué à M. Hérode qui exploite depuis de nombreuses années l'auto-école Hérode, place de Lalieux, 22 à 1400 Nivelles, afin de lui permettre de dispenser des cours de théorie pour la conduite automobile à la prison d'Ittre. Il s'agit d'un siège intermittent.

Les deux autres agréments qui ont été publiés ne sont pas de nouveaux agréments accordés à de nouvelles sociétés. Il s'agit du transfert de deux agréments existants à une autre société. Cette procédure est purement administrative. Je n'interviens donc pas dans cette procédure qui est appliquée lorsque le titulaire d'un agrément met fin à ses activités. Dans ce cas, l'agrément accordé peut être transféré à une nouvelle personne physique ou morale qui répond aux conditions d'agrément fixées par l'arrêté royal précité. Il s'agit des numéros 2364/02 et 2364/03 qui ont été attribués à la BVBA Smets Raymond, exploitant de la rijschool Minerva qui a repris les sièges de Herent et Overijssel de l'auto-école Mercator SA.

Ceci constitue un transfert de sièges d'auto-écoles.

verwijs ik naar een publicatie in het Belgisch Staatsblad van 22 april jongstleden. Betreft het hier geen willekeurige beslissing? Welke maatregelen zal u nemen om ter zake klaarheid te scheppen?

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

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

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

09.03 Richard Fournaux (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour la réponse précise qui mentionne même les codes postaux.

Je voudrais vous poser deux questions et vous faire une suggestion.

Evoquez-vous, dans cet arrêté royal, l'activité d'apprentissage de la conduite automobile par exemple par les mutualités? Vous savez que la mutualité socialiste organise des cours de conduite automobile, ce qui a souvent été dénoncé par la mutuelle chrétienne ou par les auto-écoles privées. Evoquez-vous ou non ce sujet dans l'arrêté royal?

09.04 Minister Bert Anciaux: Het is natuurlijk een erg uitgebreid koninklijk besluit. Ik geef u daar met heel veel plezier verdere informatie over, maar concreet is er een mogelijkheid om vzw's die op dit ogenblik reeds cursussen hebben, hun vergunning vanzelfsprekend te laten behouden. Er is een sociale maatregel opgenomen om vzw's de mogelijkheid te geven lessen te geven voor specifieke categorieën van de bevolking die het moeilijk hebben om binnen de gewone procedure te blijven. We gaan in de nieuwe procedure natuurlijk niet de vergunning afnemen van degenen die er een hebben!

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

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

09.05 Richard Fournaux (MR): Ik denk dat het zeer interessant zou zijn als iedereen hier een kopie kon krijgen van uw koninklijk besluit.

09.06 Minister Bert Anciaux: Mijnheer de voorzitter, het is al verschenen in het Belgisch Staatsblad! Ik heb er echter geen enkel probleem mee.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

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

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

10.01 Frieda Van Themsche (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, deze toen uiterst actuele vraag werd begin mei ingediend. We zijn ondertussen anderhalve maand verder. Ik kan mij dus best inleven in wat de gewone mensen denken, met name dat het lang duurt alvorens ze een antwoord krijgen. Ik heb de indruk dat de pers vlugger bij u terecht kan dan wij dat kunnen.

De vraag die u hebt ontvangen, gaat over de strenge verkeerswetgeving met de superboetes, een benaming die nog wel heel lang zal blijven leven. U hebt wat die verkeerswetgeving betreft al enkele keren gas gegeven of gas teruggenomen of bent gestopt. Op de duur weten wij niet meer wat wel en wat niet kan.

Ik heb die vraag ook ingediend nadat onder andere Touring Wegenhulp een petitieactie had opgestart. Toen Touring Wegenhulp

10.01 Frieda Van Themsche (VLAAMS BLOK): Ma question n'est plus véritablement d'actualité. A l'heure actuelle, nul ne sait encore quelles sont précisément les règles en matière de circulation. Je souhaiterais savoir dans quelle mesure il a été tenu compte des desiderata de l'ensemble des intéressés. Le ministre entend réduire le nombre de tués sur nos routes. M. Demol, expert en circulation, a déclaré dans la presse que ce nombre n'a pas baissé. Quelles sont les

bij u kwam met een groot aantal handtekeningen, hebt u gezegd er nogmaals te zullen over nadenken. De kern van mijn vraag is in hoeverre u vooraf overleg hebt gepleegd met alle actoren, met de vereniging Ouders van Verongelukte Kinderen, met verkeersdeskundigen - met hen waarschijnlijk wel -, met belangengroepen voor voetgangers, met automobilistenfederaties en met iedereen die zich bezighoudt met de verkeerswetgeving?

Uw belangrijkste doelstelling is het aantal verkeersdoden terug te brengen. Ik kan mij daarin absoluut vinden. U zult waarschijnlijk ook antwoorden dat er ondertussen al veel minder doden zijn. De inkt van mijn vraag was echter nog niet droog toen ik een krantenartikel onder ogen kreeg waarin verkeersdeskundige Johan De Mol zei dat het aantal verkeersdoden helemaal niet is gedaald, dat er zelfs ergens een vijftigtal mensen waren "vergeten" en dat er slordigheden zijn. Ik zal u de rest besparen. Ik wil u vragen wat uw plannen zijn voor de rest van de tijd dat u in deze regering minister van Verkeer blijft. Wij hebben immers ook al geruchten gehoord.

Het aantal verkeersdoden is in Vlaanderen wel gedaald, maar helemaal niet in Wallonië. In hoeverre moet Wallonië zich houden aan deze verkeerswetgeving? Ik vraag mij af wat wij van deze verkeerswetgeving moeten denken, waaraan wij ons moeten houden. Kunnen wij een klaar en duidelijk antwoord krijgen over wat precies zware overtredingen zijn en wat niet? Welke boetes gelden nu voor welke verkeersovertredingen? Kunt u daarop in de toekomst, misschien nu niet, een antwoord geven dat dan ook een aantal jaren zal gelden?

10.02 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, vooraleer te antwoorden wil ik toch aan de achtbare collega zeggen dat ik vorige week, als ik mij niet vergis, gevraagd heb geen commissie te houden, niettegenstaande de vriendelijke vraag van een collega, omdat het voor mij niet mogelijk was. Maar u kunt toch niet de indruk wekken dat ik hier anderhalve maand niet gekomen ben. Trouwens, ik kom herhaaldelijk naar de commissie om vragen te beantwoorden die uitgesteld worden omdat de vraagstellers er niet zijn. Ik meen, met alle respect, dat dit ook in deze zaak een keer is gebeurd.

10.03 **Frieda Van Themsche** (VLAAMS BLOK): Dan moet ik mij verontschuldigen. Ik weet het, het is niet altijd uw schuld, dat is wel juist.

10.04 Minister **Bert Anciaux**: Collega, u hoeft zich zeker niet verontschuldigen. Ik wilde daar gewoon even op antwoorden.

Daarnaast meen ik dat in deze commissie al herhaaldelijk heel uitdrukkelijk en zeer gedetailleerde vragen zijn gesteld over hoe de situatie is en wat er sinds Raversijde allemaal gewijzigd is. De voorzitter herinnert zich wel dat ik daar zeer uitgebreid op heb geantwoord, na een vraag van collega Ansoms. Wat dat betreft, is er toch wel duidelijkheid.

Ten slotte, hebt u het eerder over wat in de toekomst mogelijk zal veranderen. Ik zeg u heel uitdrukkelijk dat ik daarover geen uitspraken kan doen omdat dit precies afhankelijk is van een evaluatie die ik wil houden, puur en alleen vertrekkend van de doelstelling, te weten: de verkeersveiligheid.

intentions du ministre? Le nombre de tués baisse en Flandre mais pas en Wallonie. Que devons-nous en conclure? Qu'entend-on par infraction grave? Le ministre pourrait-il fournir une réponse qui resterait valable pendant plusieurs années?

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

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

Les aménagements récemment apportés à la loi relative à la police de la circulation routière en ce qui

Ik zal nu proberen antwoorden te geven op de concrete vragen die u hebt gesteld. Ik herinner u eraan dat de nieuwe verkeerswet de vrucht is van het Verkeersveiligheidsplan dat op 20 juli 2000 door de federale regering is goedgekeurd. Daaraan zijn tal van besprekingen voorafgegaan met diverse instanties, waarbij vooral verwezen moet worden naar de inbreng van de staten-generaal van de verkeersveiligheid. Het begeleidingscomité van die staten-generaal omvat een representatieve vertegenwoordiging van experts, onder meer uit de belangenorganisaties.

Ik denk niet dat de recente wijzigingen in de verkeerswet en in het besluit inzake de categorisering van de zware overtredingen van die aard zijn dat zij een steen des aanstoets zijn of contraproductief zullen werken. De bijsturing die gebeurd is op het gebied van de categorisering van de verkeersovertredingen wordt meestal gunstig onthaald.

Met betrekking tot de repressieve context waarover u het heeft, kan ik u voorts de verzekering geven dat de ontradingsstrategie die onlosmakelijk verbonden is met de verhoging van de pakkans en de strengere verkeersboetes, gehandhaafd blijft. Het koninklijk besluit waarbij enkele zware overtredingen van de eerste graad opnieuw gecategoriseerd zijn als gewone overtredingen, in werking getreden op 30 april laatstleden, is niet ingevoerd met terugwerkende kracht vanaf 1 maart 2004. Voor die tussentijd is de zwaardere boete dus van toepassing. Echter zal de rechter, meestal de politierechter, aan de overtredingen, gepleegd tussen 1 maart en 29 april, maar behandeld na 29 april de nieuwe kwalificatie toepassen, conform artikel 2, 2de lid van het Strafwetboek.

De regering heeft alles in het werk gesteld om de tussenperiode, met name de periode waarin die overtredingen op een verschillende manier worden afgehandeld, zo kort mogelijk te houden. Voor wie de hogere boetes heeft betaald, is er in feite geen rechtvaardiging. De regelgeving was ondubbelzinnig en in de ruimst mogelijke mate ter kennis gebracht van de bevolking.

Tot daar, voorzitter, mijn antwoord op de vraag van collega Van Themsche.

10.05 Frieda Van Themsche (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Een en ander is inderdaad een keer uitgesteld.

Ik weet dat de flitspalen een zeker ontradend effect hebben, maar heel wat mensen weten intussen perfect waar ze staan en waar niet. Dat geeft alweer nieuwe problemen in het verkeer.

Ik hoop hoe dan ook, mijnheer de minister, dat de verkeerswetgeving, als ze nog bijgestuurd wordt, voor lange tijd dezelfde zal blijven, en dat u toch rekening houdt met de boetes. Ik denk dat het ook al dikwijls genoeg is gevraagd om vooral die hoge boetes te verlagen en om aandacht te hebben voor degenen die herhaaldelijk verkeersovertredingen begaan.

Ik kom daarop nog wel terug, want ik denk dat er nog meermaals over gesproken moet worden, opdat de mensen zouden beseffen dat

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

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

verkeersveiligheid voor iedereen nuttig is.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

11.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dring reeds enkele weken aan om mijn interpellatie te kunnen houden. De minister kon echter vorige week en de week daarvoor niet aanwezig zijn, waarschijnlijk omdat hij te intens bezig was met het besturen van het land. Daarom kon hij de voorbije twee weken niet aanwezig zijn in deze commissie. Eindelijk is het dan toch gelukt. Dat heeft bepaalde voordelen, maar ook nadelen. Het nadeel is dat de actualiteitswaarde enigszins verminderd is. Anderzijds heeft het als voordeel dat intussen in het Belgisch Staatsblad van 14 juni de verdeling over de verschillende zones is verschenen. Dat is natuurlijk een voordeel, want wij beschikten niet over deze gegevens op het moment dat wij ons interpellatieverzoek indienden.

Mijnheer de minister, het gaat over het verkeersboetefonds, dat in artikel 68bis, ter en quater van de nieuwe verkeerswet is ingeschreven. Volgens dat artikel zou een systeem worden ontwikkeld om de werking van de politiezones te subsidiëren indien zij zich inschreven in het verkeersveiligheidsplan van de federale regering. Met het principe zijn wij volmondig akkoord gegaan, ook bij de bespreking van de wet.

Het is een andere zaak, wanneer wij kijken naar de toepassing en de uitwerking. Daarover gaat mijn interpellatie.

Ten eerste, ik betreur dat er door het tijdverlies bij de uitvoering van de wet voor de politiezones reeds een jaar verloren is gegaan. De Middelen voor dat jaar bleven in de kas van de federale overheid, wat natuurlijk meegenomen is. In het kader van de staten-generaal, de mediatisering, de sensibilisatie en al wat samenhangt met het thema verkeersveiligheid, is de Vlaamse overheid gelukkig al enkele jaren geleden in gang geschoten door de pakkans te verhogen en door meer aandacht te besteden aan het thema. Dat heeft in het verleden geleid tot meer processen-verbaal, waarvan de opbrengsten in de federale kas terecht zijn gekomen, vermits de wet een jaar te laat in voege is getreden.

11.02 Daan Schalck (sp.a-spirit): (...)

11.03 Jos Ansoms (CD&V): Nee, ik heb dat trouwens altijd gezegd. Dat heeft niets met Steve Stevaert te maken. Dat is de realiteit. Dat het feit dat de regering een staten-generaal inricht en het politiek debat over het thema verkeersveiligheid organiseert, zijn effect heeft, is de logica zelf.

Alleen is dit geen blijvend effect en is het niet structureel verankerd. Dat is iets anders, maar dat het zijn effect heeft, is de logica zelf. Uiteindelijk is er dan toch wat vooruitgang geboekt en vernemen wij het bedrag op 16 juni in het Belgisch Staatsblad, namelijk

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

11.03 Jos Ansoms (CD&V): Le fonds des amendes routières devait permettre la répartition de recettes supplémentaires d'un montant de pratiquement 42 millions d'euros. Les critères de répartition initiaux étaient totalement inacceptables. Le ministre a en partie gommé cette répartition inéquitable de telle sorte que 63%

41,8 miljoen euro meeropbrengsten dat moet worden verdeeld via het Verkeersboetefonds.

Oorspronkelijk waren de verdeelcriteria volledig onaanvaardbaar. Wij hebben hierover vragen gesteld en de minister heeft in het begin van zijn ministeriële loopbaan in de federale regering gezegd dat hij hiermee rekening zou houden. Hij heeft ook gedeeltelijk rekening gehouden met wat hier werd gezegd. Er is ook een correctie doorgevoerd waardoor het volledig onaanvaardbaar en onrechtvaardig verdelen van deze bedragen gedeeltelijk werd weggewerkt. Dat gebeurt dus niet volledig, want 54% wordt verdeeld op basis van een categorisering van de politiezones, 9% op basis van de lengte van het wegennet en 37% op basis van de vooruitgang van de verkeersveiligheid in de betrokken zone. Elk belangrijk bedrag wordt dus verdeeld volgens bepaalde criteria die daarom niet rechtstreeks verband houden met de inspanningen van de respectievelijke zones. Dat vinden wij te weinig.

Ondanks het feit dat 63% wordt verdeeld op basis van objectieve criteria blijf ik erbij dat er via dit Verkeersboetefonds een transfer gebeurt van Vlaanderen naar Wallonië en nog meer van Brussel naar Wallonië. Van Vlaanderen en Brussel is er een zeer grote transfer naar Wallonië. Dat wordt nog versterkt door wat enkele weken geleden in de media kwam, het seponeringsbeleid in de Franstalige gerechtelijke arrondissementen. Er wordt meer gecontroleerd en er zijn meer processen-verbaal in Vlaanderen en Brussel dan in Wallonië. Van het lager aantal processen-verbaal in Wallonië wordt een groter aandeel geseponerd dat dus niet moet worden betaald.

De Vereniging van Steden en Gemeenten heeft de berekening gemaakt op basis van het aantal processen-verbaal. Maar het resultaat, dat in de kas komt, moet natuurlijk gecorrigeerd worden. Dan zien we dat er in Wallonië veel meer geseponerd wordt dan in Vlaanderen en in Brussel, wat de transfer nog verhoogt. Wij blijven erbij dat het niet eerlijk is dat Vlaams en Brussels geld gebruikt wordt en gegeven wordt aan Waalse politiezones.

11.04 Minister **Bert Anciaux**: Ik wil één correctie maken. De cijfers die de Vlaamse Vereniging van Steden en Gemeenten heeft gegeven, waren gebaseerd op een raming voor 2003. Wij beschikken alleen over reële cijfers tot 2002. Het gaat om een raming voor 2003, niet op basis van de processen-verbaal, maar wel op basis van de boetes die geïnd zijn.

11.05 **Jos Ansoms** (CD&V): Volgens mij waren die ramingen gemaakt op basis van de processen-verbaal. Ik heb al de teksten opgevraagd bij de Vereniging van Steden en Gemeenten. Ik heb het nageteld en die bewuste 82% is een cijfer op basis van de processen-verbaal, denk ik.

Daarbij moet echter nog het onbekend aantal seponeringen gevoegd worden, wat de transfer verhoogt. Voor mij blijft dat een fundamentele kritiek en ik vind het niet rechtvaardig dat dat gebeurt.

Ten tweede, ook op de 37% die op basis van vooruitgang in de

des moyens sont à présent répartis selon des critères objectifs. Toutefois, cette répartition entraîne un nouveau transfert de la Flandre et de Bruxelles, où les contrôles en matière de circulation routière sont plus intensifs, vers la Wallonie. Ce phénomène est encore renforcé par la politique de classements sans suite menée dans les arrondissements judiciaires francophones.

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

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

Je tiens également à formuler quelques observations concernant la clé de répartition des moyens affectés aux zones qui consentent davantage d'efforts en matière de sécurité routière. Il va sans dire

verkeersveiligheid verdeeld wordt, heb ik kritiek van mij. In de eerste plaats is de daling van het aantal verkeersdoden en zware gewonden niet alleen te danken aan de handhaving, uiteraard niet. Het is perfect mogelijk dat het Vlaams Gewest een heel gevaarlijke gewestweg veiliger maakt, wat een daling tot gevolg heeft, waardoor die politiezone geen enkele bijkomende inspanning heeft hoeven te leveren. Handhaving is dus niet de enige oorzaak van de daling van verkeersdoden, maar een medeoorzaak.

Twee, er kunnen ook toevalstreffers zijn. Men moet maar in een kleine landelijke politiezone werken en er gebeurt één ongeval, bij dikke mist, in een weekend met ijzel, waarbij vier jonge gasten de dood vinden en de cijfers zijn er voor een heel jaar door beïnvloed waardoor men eventueel 37% of 50% ervan volledig kwijtspeelt. Ook vrees ik dat wanneer men dan – wat ik hoop – door deze stimulans in Franstalig België eindelijk in gang gaat schieten de Vlaamse steden en gemeenten zoals Gent die al langer inspanningen doen en die dus naar het refertejaar al lager zitten gestraft gaan worden. Als men al lager zit, is het natuurlijk moeilijk om nog lager te gaan dan wanneer men nog niets heeft gedaan. Dat is zo. Ik kom hier straks op terug met een tegenvoorstel. Dat is nu eenmaal zo. Politiezones die in het verleden al inspanningen gedaan hebben kunnen “gestraft” worden, financieel dan, voor datgene wat ze in het verleden hebben gedaan.

Ten slotte zijn de statistieken van het NIS ook niet betrouwbaar. Ik hoop dat men zo vlug mogelijk komt tot echt goed statistisch materiaal in ons land. Dan zou het wel eens kunnen dat de cijfers terug omhoog gaan. Ik vermoed dat als ik kijk naar de studies van de stad Antwerpen waar men in het verleden reeds aangetoond heeft dat het aantal doden en zwaargewonden tussen 25% en 100% hoger ligt dan in de officiële NIS-statistieken. Als die statistieken dus eindelijk in orde komen vrees ik dat het aantal slachtoffers vrij ernstig gaat stijgen, met alle gevolgen vandien. Ook voor die 37% vind ik de criteria die u bepaald hebt dus niet goed.

Voor een jaar kan men dan een project indienen, maar u zegt wel, in artikel 8, dat om het te verlengen de politie telkens afhankelijk is van het gevoelig uitbreiden van de inspanningen. Als men elk jaar de inspanningen moet uitbreiden en de toelage alleen maar gegeven wordt als men blijft uitbreiden, dan komt er ergens een einde aan. Ik zou al heel blij zijn als men bijkomende inspanningen doet en die volhoudt. Men kan niet tot in het oneindige onbemande camera's opstellen of wat dan ook. Over die uitbreiding moet dus ook klaarheid komen.

Ik heb een aantal zeer concrete vragen in dat verband. Ik heb gezegd dat wij op 14 juni de verdeling hebben gehad. In het ministerieel besluit zien wij echter wel de cijfers, maar niet hoe u eraan komt. Ik zou graag weten hoe die 54% op basis van categorisering van de politiezones in vijf groepen verdeeld werd. Ik kan dat nergens terugvinden.

Wat denkt u over mijn vaststelling dat dit zeker voor kleine landelijke politiezones voor de refertejaren 1998, 1999, 2000, of welk refertejaar men ook neemt, tot gevolg kan hebben dat zij door toevalstreffers, in de negatieve zin van het woord, uitgesloten worden van deze toelage, bijvoorbeeld wanneer een ongeval de goede cijfers van het refertejaar volledig zou wegeven.

que la diminution du nombre de victimes d'accidents de la route ne résulte pas exclusivement d'une politique de respect de la législation. D'autres facteurs, tels qu'une infrastructure adéquate, interviennent également dans ce cadre. Par ailleurs, un accident grave qui survient au cours d'une année donnée peut mettre à mal les statistiques d'une petite zone rurale.

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

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

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

Comment les 54% du Fonds des amendes seront-ils répartis concrètement? Comment compensera-t-on l'impact d'un seul accident grave sur les statistiques d'une petite zone rurale? Quand pouvons-nous espérer que les accidents seront correctement comptabilisés? Qu'entend le ministre par "le renforcement annuel des efforts consentis en faveur de la sécurité routière" pour pouvoir prétendre à une subvention du Fonds des amendes? L'évaluation prévue se limite-t-elle exclusivement à la problématique des super-amendes

Wat denkt u over de ongevallenregistratie? Preciezer statistieken kunnen tot gevolg hebben dat, niettegenstaande de inspanningen die men doet, het aantal slachtoffers toch stijgt. Wat denkt u van de jaarlijkse uitbreiding van de inspanning die als basis moet dienen om de verlenging te krijgen van de toelage uit het fonds?

Ten slotte wil ik een vraag stellen die ik niet schriftelijk heb gesteld, en ik verwijs naar het antwoord op de vraag van mevrouw Van Themsche. Mag ik daaruit afleiden dat, wanneer u spreekt over evaluatie, die niet alleen beperkt blijft tot wat men de superboetes noemt, maar dat de hele verkeerswet geëvalueerd wordt, ook onder andere het boetefonds?

Blijft u erbij dat het evaluatiemoment ten vroegste in september 2005 zal zijn? Ik kan daarmee absoluut niet akkoord gaan; ik vind dat dit veel eerder moet gebeuren.

Daarnaast heb ik het artikel gelezen over de enquête van Touring dat ook naar sp.a-spirit gestuurd werd en waar sp.a-spirit volgens de krant niet schriftelijk maar tijdens een lang gesprek geantwoord zou hebben dat men er niet aan denkt de superboetes te verlagen. Dat waren nog een paar bijkomende vragen. Tot hier mijn interpellatie.

11.06 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, ten eerste, wordt de 54% verdeeld op basis van een categorisering van de politiezones in vijf groepen naargelang het organieke politiekader. Wat de politiehervorming betreft ben ik geen specialist, maar die categorieën van het politiekader zijn vastgelegd bij de politiehervorming.

11.07 **Jos Ansoms** (CD&V): Dus een groot politiekorps zoals Antwerpen met 2.000 agenten zal, gewoon omdat men zoveel agenten heeft, heel veel krijgen van die 54%. Is dat zo?

11.08 Minister **Bert Anciaux**: Die 54% wordt inderdaad op basis van het politiekader verdeeld.

11.09 **Jos Ansoms** (CD&V): Ook al zouden ze niets doen aan verkeersveiligheid, toch krijgen ze een groot bedrag?

11.10 Minister **Bert Anciaux**: Als u het zo stelt, klopt het inderdaad. Ik ga er echter niet van uit dat het zo is. Het is niet abnormaal om...

11.11 **Jos Ansoms** (CD&V): Ik zal Charleroi als voorbeeld nemen. Charleroi heeft veel agenten, maar zou niets doen aan verkeersveiligheid en toch zou deze stad een belangrijk bedrag krijgen.

11.12 Minister **Bert Anciaux**: Het is niet abnormaal. Volgens mij waren de echt geïnteresseerden in de commissie het hier politiek over eens dat een 50-50%-verdeling een ideale situatie zou zijn geweest. Er was dan nog altijd 50% op basis van vaste criteria geweest.

Een criterium dat mijns inziens niet abnormaal is, is de omvang van

ou l'ensemble du Code de la route sera-t-il examiné? En tout état de cause, la date de septembre 2005 est bien trop lointaine. L'information de Touring selon laquelle le sp.a-spirit n'est pas disposé à réduire les montants des super-amendes est-elle exacte?

11.06 **Bert Anciaux**, ministre: Les 54% sont répartis sur la base de la catégorisation des zones de police en cinq groupes, en fonction du cadre organique de la police.

11.07 **Jos Ansoms** (CD&V): C'est-à-dire en fonction du nombre d'agents.

11.11 **Jos Ansoms** (CD&V): Cela signifie concrètement que des moyens importants seront attribués aux zones d'Anvers ou de Charleroi, quand bien même elles ne consentiraient guère d'efforts pour améliorer la sécurité routière.

11.12 **Bert Anciaux**, ministre: C'est exact. L'un n'exclut évidemment pas l'autre. Je n'ignore pas qu'une clé de répartition 50/50 eût été préférable. Je suis parvenu à

de politiezone. Om de omvang van de politiezone te bepalen, werden twee criteria in rekening genomen. Het puur forfaitaire gedeelte heb ik eruit gelaten omdat dat op niets is gebaseerd. Het feit dat men gewoonweg een politiezone is, waarbij men nog niets moet doen en zelfs geen politieman in dienst moet hebben. Men kan moeilijk zeggen dat, als men alleen geeft aan politiezones, het feit dat men een politiezone is, een criterium is. Dat is geen criterium. Er moet een politiezone zijn. Dat gegeven is eruit gelaten ten opzichte van het vorig voorstel.

Wij zijn het er volgens mij over eens dat het variabele gedeelte fors toegenomen is. Wat de vaste criteria echter betreft, vind ik het niet abnormaal dat men op basis van categorisering en in concreto dus op basis van de omvang van de politiezone daarvan een belangrijk criterium maakt. Ik zeg nogmaals dat ik er begrip voor heb wanneer u zegt dat het misschien nog te uitgebreid is. Ik ben zo ver mogelijk gegaan en het is in ieder geval een forse verbetering ten opzichte van hetgeen voorlag.

Een tweede criterium dat op basis van vaste feiten wordt gegeven, is het aantal wegen. Het kan gaan over een zeer uitgebreide oppervlakte, maar dat criterium hebben we eruit gelaten. Als er maar één straat door de zone loopt, is de inspanning die men moet leveren, ook niet van die aard. Ik denk dus dat het niet abnormaal is dat, om een ondersteuning te geven, men dat ook doet op basis van de grootte van het politiekorps. Voor alle duidelijkheid, dat is niet zomaar op niets gebaseerd, maar wel op het bevolkingscijfer. Men doet dan ten tweede op basis van het reële kilometeraantal wegen.

Ik vind dit een aanvaardbaar criterium.

Voor de 9% die betrekking heeft op de lengte van het wegennet, wordt het volgende mechanisme gehanteerd: verdeling onder de 196 zones die de overeenkomst afsluiten wel altijd te begrijpen, naargelang het aantal kilometer gemeentelijke en gewestwegen binnen die zone op basis van het verband tussen het aantal gemeentelijke wegen en gewestwegen maal honderd, gedeeld door het aantal kilometer wegen op het gehele grondgebied. Het resultaat geeft aan welk percentage van het bedrag aan de zones wordt toegekend.

De tweede vraag betreft de verdeelsleutel op het gebied van het aantal verkeersslachtoffers. De formule van spreiding over meerdere jaren – 1998, 1999 en 2000 en niet een van de drie – werd juist toegepast precies om een zware toevalstreffer die zich kon voorgedaan hebben, enigszins te neutraliseren. De overeenkomsten inzake veiligheid voor 2004 moeten verwijzen naar de zonale veiligheidsplannen 2003-2004. Voor de volgende jaren zullen wij rekening houden met de zonale plannen 2005-2008 en met de actieplannen die er betrekking op hebben.

Het derde onderdeel van uw vraag. De resultaten inzake de verbetering van de verkeersveiligheid zullen nooit eenduidig aan een factor kunnen toegeschreven worden, maar zullen steeds het resultaat zijn van een integrale aanpak van de problematiek. De inspanningen van de politie inzake preventie en bestrijding van een aantal verkeersonveiligheidsfenomenen maken deel uit van deze integrale aanpak.

donner davantage de poids aux critères variables. Ainsi, il était initialement prévu que le simple fait de constituer une zone de police était également un critère. Ce n'est plus le cas. Par ailleurs, j'estime qu'il est parfaitement défendable que la taille d'une zone ou le nombre de voies soient considérés comme critères fixes. Une formule fixe est utilisée pour les 9% relatifs à la longueur du réseau routier. La clé de répartition relative au nombre de tués sur les routes fonctionne sur la base d'une répartition sur plusieurs années, précisément pour neutraliser un éventuel concours de circonstances graves.

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

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

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

In het kader van de staten-generaal van de verkeersveiligheid werd onder meer vastgesteld dat een verhoging van de pakkans een absolute voorwaarde is om de doelstelling, namelijk het aantal doden en zwaargewonden tegen 2010 met 50% te doen dalen, ook te kunnen halen.

In artikel 1 van het koninklijk besluit van 3 mei 2004 betreffende de overeenkomsten tussen de federale overheid en de politiezones inzake verkeersveiligheid worden de thema's bepaald waarvoor de politiezones een overeenkomst kunnen afsluiten. Zeker voor de preventie en het bestrijden van het rijden onder invloed van alcohol of van andere stoffen die de rijvaardigheid beïnvloeden kan men veronderstellen dat de verhoogde pakkans of bijkomende preventieve maatregelen in grote mate bepalend zijn voor het geboekte succes.

Ik wil daar nog iets aanvullend bij zeggen. Het is natuurlijk juist dat ook investeringen in infrastructuur, wat vanzelfsprekend ook aan bod gekomen is op de staten-generaal, een belangrijke invloed kunnen hebben op de vermindering van het aantal slachtoffers. Nogmaals, men moet het ergens kunnen meten. Ook de gemeenten kunnen investeren in de gemeentelijke wegeninfrastructuur, wat ertoe kan leiden dat het aandeel dat uit het boetefonds naar die politiekezone gaat, ook vermeerderd door het feit dat het aantal slachtoffers vermindert.

Mijnheer de voorzitter, collega's, wij hebben het criterium van het aantal slachtoffers ook als uitgangspunt en doelstelling genomen in de staten-generaal voor de verkeersveiligheid. Dat is het enige echte criterium wat telt. Beste collega, als dat dan gebeurt op basis van investeringen die het Gewest heeft uitgevoerd, dan vind ik dat niet slecht, ik vind dat dan goed voor die politiekezone. Het komt dan in elk geval de verkeersveiligheid ten goede.

Ik kom tot de vierde vraag.

11.13 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de minister, indien om allerlei redenen het Vlaams Gewest het vertikt om een aantal gevaarlijke gewestwegen te verbeteren of veiliger te maken, worden zij hiervan dan het slachtoffer?

11.14 Minister Bert Anciaux: Absoluut.

Mocht deze vorm van onrechtvaardigheid zich voordoen, moet u keihard politiek ageren. Mocht dit het geval zijn wil ik me graag achter uw actie scharen, voor zover ik dat als federaal minister mag wanneer het gaat over gewestbevoegdheden.

De verbeterde ongevallenregistratie op basis van eenmalig vatten zal in voege treden vanaf 2005. Vermoedelijk zal met dit nieuw systeem een gedeelte van het probleem van de onderregistratie dat te wijten is aan het feit dat de politiediensten niet voor alle vastgestelde ongevallen een verkeersongevallenformulier invullen en doorsturen, worden opgelost. Dit kan voor gemeenten die in het verleden onderregistreerden, tot een daling van de middelen leiden. Anderzijds is er in een mechanisme voorzien waarbij aan de zone steeds 50% van het bedrag van vorig jaar wordt toegekend om plotse dalingen te vermijden en de verschillen te nivelleren. Op die manier voorkomen we dat een politiekezone plots fors gestraft wordt omwille van

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

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

Au sein des zones de police, il faut accroître sensiblement les opérations de contrôle, de renseignement et de prévention.

beslissingen uit het verleden waarvoor ze niet altijd verantwoordelijk zijn.

Ik geef toe dat het probleem van de ongevallenregistratie absoluut reëel is. Ik beklemtoon echter dat alles werd gedaan om het systeem van het eenmalig vatten vanaf 2005 in voege te laten treden. Deze nieuwe maatregel zal ook een rol spelen in de preventie en het uitstippelen van een reëel veiligheidsbeleid dat op dat ogenblik mogelijks door de Gewesten wordt gevoerd.

Ik kom op uw vijfde vraag. Het moet gaan om een gevoelige uitbreiding van acties inzake controle, voorlichting en preventie. Een en ander zal moeten blijken uit een evaluatieverslag, waarin de zone voor het eerste jaar bij de plannen inzake de maatregelen van het ontwerp van overeenkomst de acties voegt die zijn gepland in de zone, in het kader van het zonaal veiligheidsplan en de actieplannen 2003 – indien er zijn – en 2004.

Overigens is er een rondzendbrief verzonden met nadere instructies betreffende de procedure voor de indiening en goedkeuring van de overeenkomst inzake verkeersveiligheid voor het jaar 2004. Daarin is bepaald dat de zones bij de aanvang tot de overeenkomst zelf zeer concreet aangeven welke inspanningen reeds waren gepland en welke bijkomende inspanningen, bijvoorbeeld in termen van uren/controle, zij middels de overeenkomst zullen realiseren. De bijlage aan de modelovereenkomst voorziet hiervoor in duidelijke en welomschreven indicatoren. Bij een aanvraag tot vernieuwing van de overeenkomst zullen de zones moeten bewijzen dat de bijkomende inspanningen die ze hadden vooropgesteld, werden gerealiseerd. Indien dat niet is gebeurd, zullen zij de redenen moeten aangeven waarom dit niet mogelijk was. Dit laatste element is heel belangrijk en heeft tot gevolg dat het niet uitvoeren van de vooropgestelde inspanningen niet noodzakelijk een negatieve evaluatie inhoudt, maar dat daarvoor ook redenen kunnen aanwezig zijn.

Op het einde van het eerste jaarverslag, dat van 2004, zal er een evaluatie kunnen en moeten worden gemaakt van de procedure om ze indien nodig te verduidelijken.

Ik heb nog twee bijkomende zaken. Ten eerste, ik ben het er niet helemaal mee eens dat men geen uitbreiding van acties kan blijven vinden. Ik ben ervan overtuigd dat zelfs indien u in de meest veilige politiezone van het land woont, bijkomende investeringen voor preventie altijd mogelijk zal zijn. Ik meen dat dit als zodanig moet bekeken worden, dat men blijvend een beroep moet doen op de politiezone om inspanningen te doen en om voorstellen en acties te ontwikkelen.

Ten tweede, wat het seponeringsbeleid in Wallonië betreft, zult u het met mij eens zijn – maar er niet gelukkig om zijn, en dat is zeer zacht uitgedrukt – dat de nieuwe verkeerswet daar voor een groot stuk een antwoord op biedt. De nieuwe verkeerswet zorgt ervoor dat er veel minder geseponerd zal moeten worden omdat er gewoon veel minder naar de parketten zal doorgestuurd worden. Maar dat is een heel andere discussie. Dat sluit niet uit dat ik mij in de opmerking die u gemaakt hebt voor een deel kan terugvinden. Maar in ieder geval is daar een belangrijke aanzet tot antwoord op gegeven door de nieuwe verkeerswet.

Les zones de police devront rédiger un rapport d'évaluation des actions dans le cadre du plan zonal de sécurité. Il existe une circulaire comportant des instructions précises sur la procédure d'introduction et d'approbation de l'accord en matière de sécurité routière. Les zones doivent indiquer quels efforts peuvent être attendus. Elles doivent prouver que ces efforts ont été réellement fournis ou mentionner pourquoi ils ne l'ont pas été. La procédure sera évaluée.

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

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

Tot slot, ik wil een evaluatie houden op basis van reële cijfers, reële resultaten. Daar kan men niet morgen aan beginnen want die gegevens zijn niet voldoende voorhanden. Het enige criterium, collega's, is dat de verkeersveiligheid moet toenemen en het aantal slachtoffers moet verminderen.

Een evaluatie van de verkeerswet moet erin bestaan dat wordt nagegaan hoe het aantal slachtoffers nog meer verminderd kan worden. Ik vind het maar meer dan normaal en heel correct tegenover de kiezer dat we vóór de verkiezingen als kartel heel uitdrukkelijk hebben gesteld dat wij geenszins de bedoeling hebben noch de valse indruk willen wekken dat wij die boetes naar beneden willen halen. Wij zijn ervan overtuigd dat die boetes nodig zijn om het aantal slachtoffers te verminderen.

Zelfs indien ons land uit de slechte situatie op gebied van verkeersveiligheid geraakt – het is een situatie van weinig controles, hoge boetes en heel veel slachtoffers - en het hoog aantal hoog aantal slachtoffers fors daalt, zal ik niet tevreden zijn, want ik streef naar een zero vision.

De **voorzitter**: Ik dacht dat u nultolerantie zou zeggen, mijnheer de minister.

11.15 Minister **Bert Anciaux**: Zero vision betekent blijvende inspanningen. Over welke inspanningen het dan gaat, kan politiek gedebatteerd worden. Blijvende inspanningen zullen echter nodig zijn, want één slachtoffer is er één te veel. Ik vind dat algemeen, maar het is mijn bevoegdheid om dat te realiseren binnen verkeer: één verkeersslachtoffer is er één te veel.

Als men in een normale situatie zit waar het aantal slachtoffers zeer laag is en het aantal controles zeer hoog is, dan kan men op dat moment praten over de hoogte van de boetes.

Mag ik een algemene beschouwing geven die ook enigszins een evaluatie is van de verkiezingsuitslag? Ik heb soms het gevoel dat mensen heel veel eisen van de bevolking, maar zelf geen verantwoordelijkheid willen opnemen. Op het gebied van verkeersveiligheid zou ik het als volgt zeggen: iedereen zal terecht eisen dat zijn kinderen veilig over straat kunnen lopen, maar zeer weinigen zeggen dat zij daarin zelf een grote verantwoordelijkheid dragen en dat zij niet kunnen doen wat ze willen met hun wagen. Daar wil ik fors tegen ingaan en ik denk dat ik daarin niet alleen sta. Ik wil ook niet de indruk wekken dat die verantwoordelijkheid van de mensen wegvalt.

11.16 **Jos Ansoms** (CD&V): Op die laatste opmerking zal ik niet uitgebreid terugkomen, maar ik verschil fundamenteel van mening met de minister op dit laatste punt. De bedoeling van de bespreking die ik vraag over mijn wetsvoorstel is om parlementair veel vlugger een evaluatiemoment af te dwingen. Ik ga hier vandaag niet op door omdat er niet genoeg mensen aanwezig zijn. Het is echter mijn bedoeling om hierover zeer fundamenteel te debatteren.

Om een argument uit het ongerijmde te halen: men zou de boetes perfect nog kunnen verdubbelen, maar als men geen controles doet heeft dat geen enkel effect. Het is te eenvoudig om pas over de

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

hoogte van het bedrag van de boete te spreken op het moment dat wij weten dat het aantal verkeersslachtoffers daalt. Dat is te naïef. Zo eenvoudig is het niet. Het is veel ingewikkelder, dat weet u ook. Ik vind niet dat u dit argument tot in het ongerijmde mag behouden door te zeggen dat u pas over een evaluatie van de wet wil praten als u uit de cijfers kan afleiden dat het aantal verkeersslachtoffers daalt.

Het is alsof het aantal slachtoffers daalt, alleen maar ten gevolge van de hoogte van het bedrag van de boete. Zo eenvoudig is het niet. Dit mag ook niet het argument zijn. Er zitten fouten in die wet, dat weet u even goed als ik. Er zitten ongerijmdheden in, er zitten onrechtvaardigheden in. Wij hebben de plicht, als vertegenwoordigers van het volk, daar zo spoedig mogelijk die fouten en onrechtvaardigheden uit te halen. Dat moeten wij doen. U mag zich niet blijven verschuilen door te zeggen dat u wacht op de officiële statistieken volgend jaar om te zien hoe de daling is van het aantal verkeersslachtoffers, vooraleer die wet grondig te evalueren. Dat zullen we vandaag niet doen.

11.17 Minister **Bert Anciaux**: Ik ben misschien niet duidelijk geweest. Wij hebben ons verbonden tot een evaluatie. Wij hebben ons zelfs verbonden tot een timing.

11.17 **Bert Anciaux**, ministre: Nous nous sommes engagés à procéder à une évaluation en septembre 2005.

11.18 **Jos Ansoms** (CD&V): 2005.

11.19 Minister **Bert Anciaux**: Dat is niet zo veraf.

11.20 **Jos Ansoms** (CD&V): Een volledig jaar nog.

11.21 Minister **Bert Anciaux**: Tegen september 2005 moet deze evaluatie afgerond zijn. Dat wil zeggen dat er wijzigingen mogen doorgevoerd worden tegen september 2005. Tel eens af. Men moet wel op een bepaald moment een evaluatie op basis van iets kunnen maken.

11.22 **Jos Ansoms** (CD&V): Natuurlijk, maar als u nu weet dat er pertinent slechte zaken in die wet zitten – u kent er, ik ken er, de heer Schalck kent er, mevrouw Van Themsche kent er: wij weten er allemaal van – wat houdt u dan tegen om die pertinent verkeerde zaken in de wet te verbeteren? Waarom moet u dan zeggen dat u daar afblijft en dat u wacht tot volgend jaar september? Dat vind ik onrechtvaardig en niet juist. Ik blijf hiervoor ijveren en blijf het ook zeggen. Misschien krijgen wij kansen de volgende weken en maanden om daarover te discussiëren dat dit vroeger gebeurt, wie weet in een andere context. Daar ga ik nu niet op in, dat was maar even terzijde. Nu terug naar mijn interpellatie.

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

In de omzendbrief over de uitbreiding van de inspanningen, die voor mij ligt, wordt gesproken over 2003, gepland in 2004 en bijkomend gepland via de overeenkomst. Er moet dus volgens de omzendbrief telkens worden aangetoond wat de bijkomende inspanningen zijn. Dat kan men niet blijven doen voor 2004-2005, wanneer dit als parameter wordt genomen voor het al dan niet uitbetalen van de toelagen uit het boetefonds. Dat bedoel ik. Dat kunt u niet doen. Dat er altijd bijkomende inspanningen moeten gebeuren, is een goede zaak. Dat mag echter niet de parameter zijn voor het al dan niet uitbetalen van de toelage van 37%. Op een bepaald ogenblik kan men niet meer

verder; dat is wat ik bedoel.

Ik heb daarover nog een bijkomende vraag. Ik kreeg juist een telefoontje van mijn korpschef, omdat ik hem dat ook heb gevraagd. Hij kon niet antwoorden op mijn vraag of de personeelsuitgaven onder de maatregel vallen. Mijnheer de minister, vallen deze uitgaven onder de maatregel?

11.23 Minister **Bert Anciaux**: Onder die inspanningen?

11.24 **Jos Ansoms** (CD&V): Ja. Als wij aantonen dat er in 2003 bijvoorbeeld 2.000 uur werden gepresteerd voor controles op snelheid of op alcohol en in 2004 bijvoorbeeld 3.000 uur, vallen deze bijkomende 1.000 uur dan onder die inspanningen?

11.25 Minister **Bert Anciaux**: Mij lijkt dat in ieder geval wel daaronder te vallen, maar niet voor de verdeling.

11.26 **Jos Ansoms** (CD&V): U bedoelt om de toelage van 37% te krijgen.

11.27 Minister **Bert Anciaux**: Dat telt mee om in aanmerking te komen voor de toelage van 37%. Het criterium is evenwel de verlaging van het aantal slachtoffers.

11.27 **Bert Anciaux**, ministre: Oui, mais le critère principal est la diminution du nombre de victimes.

11.28 **Jos Ansoms** (CD&V): Het telt dus wel mee.

11.29 Minister **Bert Anciaux**: Zo begrijp ik dat in ieder geval op dit ogenblik.

11.30 **Jos Ansoms** (CD&V): Het is heel belangrijk dat u dat zegt. Ik had die vraag immers gesteld en mijn politiediensten hebben naar de administratie gebeld, maar daar kon men er niet op antwoorden. Dat is nochtans zeer essentieel.

11.31 Minister **Bert Anciaux**: Dan moeten we dat in ieder geval uitklaren.

11.32 **Jos Ansoms** (CD&V): Wij zijn daarmee bezig. Het is te gek. Volgens deze verdeling krijgen wij in onze zone 220.000 euro. Dat is 8,8 miljoen Belgische frank, wat een belangrijk bedrag is. Als we dat moeten kunnen verantwoorden door de aankoop van materiaal, dan is dat misschien wel het eerste jaar mogelijk, maar zeker niet het tweede jaar.

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

Zo wordt het te velde geïnterpreteerd. Dit moet dan worden verduidelijkt. U zou er ons en alle politiezones in Vlaanderen een dienst mee bewijzen, want zo wordt het op vele plaatsen geïnterpreteerd.

Ik blijf erbij dat, niettegenstaande het een verbetering is van wat oorspronkelijk voorlag, dit Verkeersboetefonds voor ons niet voldoet en dat wij blijven ijveren voor wat wij destijds al hebben gezegd en wat door coalitiepartners in wetsvoorstellen en grote verklaringen in de kranten werd verdedigd, namelijk dat de helft van de opbrengst van de verkeersboetes, uitgeschreven in een bepaalde zone, naar die zone moet gaan. Punt.

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

maintien de l'ordre.

Wij gaan ermee akkoord dat zulks niet zomaar kan en dat er voorwaarden aan verbonden moeten worden, maar de voorwaarden tot deelneming aan het Verkeersboetefonds moeten beperkt blijven tot het opmaken en uitvoeren van handhavingplannen, met als speerpunten de overdreven snelheid, het rijden onder invloed van alcohol en/of drugs, het door het rood licht rijden en het niet dragen van de autogordel. Als dat in een plan wordt voorgelegd, volstaat dat voor ons.

11.33 Minister **Bert Anciaux**: Zonder resultaat?

11.33 **Bert Anciaux**, ministre: Ne doit-on dès lors pas faire la démonstration de résultats?

11.34 **Jos Ansoms** (CD&V): Als u kunt aantonen dat u X aantal inspanningen doet. U hebt in 2003 maar één camera en u hebt er in 2004 twee of drie, u hebt in 2003 2.000 uren gepresteerd en u presteert er in 2004 3.000, dan vinden wij dat – om het eenvoudig voor te stellen – voldoende. U mag dan via steekproeven controleren of dat gebeurd is, maar de link leggen naar de daling van het aantal verkeersslachtoffers is vrij ingewikkeld. Er kan verbetering intreden door toevallige treffers, of door inspanningen van instanties waar u niets mee te maken hebt, bijvoorbeeld het Vlaams Gewest dat een gevaarlijke doortocht veiliger maakt of een langs een gewestweg na vijftien jaar aandringen een fietspad aanlegt.

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

Als u daar niets mee gedaan hebt...

11.35 Minister **Bert Anciaux**: De toevalstreffers....

11.36 **Jos Ansoms** (CD&V): Op drie jaar is het reeds een beetje uitgevlakt.

11.37 Minister **Bert Anciaux**: Niet alleen dat, mijnheer Ansoms.

11.37 **Bert Anciaux**, ministre: Les communes peuvent à présent choisir le système qui leur est le plus favorable.

Het is mijn bedoeling dat de gemeente kan kiezen welk van de drie jaar het meest gunstig voor haar is. Op die manier wil ik vermijden...

11.38 **Jos Ansoms** (CD&V): Ik blijf bij mijn standpunt, mijnheer de minister. Voor CD&V is het belangrijk dat de verdeling verloopt op basis van volgende verdeelsleutel: de helft voor de federale overheid, Justitie en andere kosten die ermee gepaard gaan en de andere helft voor de politiezones zelf. Op die manier zullen politiezones die veel inspanningen doen beloond worden en anderen niet.

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

Er moet een handhavingplan worden opgesteld dat controleerbaar is. Dat is de essentie van ons voorstel dat in het verleden reeds werd voorgesteld in de vorm van wetsvoorstellen.

Tot besluit van deze interpellatie dien ik een motie van aanbeveling in waarin die deze twee punten opnieuw opgenomen zijn. De plenaire vergadering kan zich hierover uitspreken. Op dat ogenblik kan ik vaststellen of degenen die een wetsvoorstel met gelijkaardige inhoud hebben ingediend, mijn gewone motie al dan niet zullen goedkeuren.

De **voorzitter**: Dat is de coalitie van morgen.

Ik meen daarnet te hebben gemerkt dat mevrouw Van Themsche en de heer Schalck het woord vroegen.

11.39 Frieda Van Themsche (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, ik heb eindelijk mijn papieren gevonden en geef u een datum. Mijn vraag kwam er naar aanleiding van het feit dat u na de petitie die Touring u heeft overhandigd, een en ander hebt versoepeld. Ik zal de punten niet gedetailleerd opsommen, want ik heb die hier niet opgeschreven staan. U zegt dat u zeer duidelijk een zeer gedetailleerde lijst gegeven hebt aan de heer Ansoms. Dat is ook zo. Ik heb die bij mij, maar die lijst dateert wel van 24 maart. Die petitie kwam pas daarna. Of ben ik misschien iets uit het oog verloren?

11.40 Minister Bert Anciaux: Voor alle duidelijkheid, ik heb geen enkele versoepeling doorgevoerd op basis van de petitie van Touring. Andere leden van de regering hebben een aantal versoepelingen in het vooruitzicht gesteld. Ik heb die tegengesproken. Ik heb geen enkele maatregel aangekondigd. Anderen hebben dat wel gedaan, maar die hebben voor hun beurt gepraat.

11.41 Daan Schalck (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, vermits het een interpellatie is, kunnen wij nog even het woord nemen tijdens de replieken.

In die nieuwe verkeerswet zit misschien nog een aantal kleine fouten. Niemand zal dat tegenspreken. We kunnen echter ook niet om het feit heen dat er daarover veel onredelijks verteld werd. Er werd soms zo emotioneel gereageerd dat het mij inderdaad wenselijk lijkt om een soort afkoelingsperiode te houden en om daarna een en ander te wijzigen. Het is immers mijn overtuiging dat we wat verkeer betreft eerst terug tot een sereen klimaat moeten komen om dan te kijken waar we verbeteringen kunnen aanbrengen.

Het volgende valt mij in dit debat telkens op. Als bijvoorbeeld het Vlaams Gewest en sommige gemeenten iets doen - niet iedereen steekt zijn kop in het zand en, als het over verkeer gaat, collega Ansoms zeker niet -, denken we maar aan het plaatsen van camera's, dan is men daar volledig tegen. Men beschouwt het als een schande; men spreekt van big brother en noem maar op. Eens die camera's er staan en er een aangepaste wet met aangepaste boetes komt, zegt men dat de boetes een echte schande zijn en dat men de pakkans moet verhogen.

Het zijn natuurlijk wel de camera's die heel dikwijls de pakkans verhogen. Er is nog altijd bijzonder veel koudwatervrees bij mensen om rond verkeersveiligheid echt iets te doen.

De **voorzitter**: Mijnheer Schalck, de tolken laten mij weten dat zij u niet horen.

11.42 Daan Schalck (sp.a-spirit): De pakkans is verhoogd, dat blijkt ook uit de cijfers: er zijn 16% meer pv's op een jaar tijd. Dat wijst toch op een serieuze verhoging van de pakkans? Als dat ritme nog een aantal jaren kan worden aangehouden, dan zijn wij ook op dat vlak in de goede richting bezig.

Hetzelfde geldt voor de categorisering van de overtredingen. Men heeft telkens die vier of vijf voorbeelden die een categorie verhoogd zijn, aangegrepen om te bewijzen dat er superboetes zijn, terwijl voor de meeste categorieën de boete van 137 tot 150 of 175 euro steeg.

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

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

11.41 Daan Schalck (sp.a-spirit): Je crois que la nouvelle loi sur la circulation routière a suscité de telles émotions et donné lieu à tant de commentaires peu raisonnables qu'il serait probablement préférable d'observer une période de décrispation.

11.42 Daan Schalck (sp.a-spirit): Il conviendrait de rétablir un climat plus serein avant de remettre la sécurité routière comme premier point à l'ordre du jour. Nous sommes clairement sur la bonne voie avec cette nouvelle loi, faisons donc preuve d'un peu de patience.

Vermits het geen indexering is, gaat het eigenlijk om een aanpassing aan de prijzen van levensonderhoud en niet om een verhoging. Ik hoop dus dat wij tijdens het volgend jaar voldoende de sereniteit zullen terugvinden om de verkeersveiligheid opnieuw vooraan te stellen.

Er zullen misschien een aantal administratieve zaken die nu heel zwaar beboet worden in een andere categorie kunnen vallen, maar dan hoop ik dat wij ook de moed zullen hebben om bijvoorbeeld de veiligheidsgordel opnieuw onder de loep te nemen en dat iedereen die nu schreeuwt om verkeersveiligheid ook dan de moed zal hebben om bijvoorbeeld het niet dragen van de veiligheidsgordel in de juiste categorie te plaatsen. Zij die al wat langer in deze commissie zitten, weten hoe de heer Somers en mevrouw Durant het op een nachtelijk uur op een halve minuut eens waren om een andere categorie ervan te maken. Ik betreur het nog altijd en ik hoop dat wij binnen het jaar de sereniteit zullen terugvinden om ook in de categorisering en bij de evaluatie het criterium verkeersveiligheid terug te vinden.

Ik heb niet de indruk dat zulks momenteel al kan. Vandaar dat wij ervoor pleiten om dat niet te snel te evalueren en er niet te snel aan te morrelen. Daaraan morrelen is namelijk toegeven aan de druk van de man in de straat die op sommige momenten niets wil inzake verkeersveiligheid, geen camera's, geen pakkans, en daaraan doe ik niet mee.

Motions

Moties

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.
Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

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

“La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Jos Ansoms
et la réponse du ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale,
demande au gouvernement de modifier les dispositions de la nouvelle loi relative à la police de la circulation routière concernant le fonds des amendes routières, de telle sorte que
- la moitié des recettes des amendes routières infligées dans la zone de police soit mise à la disposition de la zone en question;
- les conditions de participation au fonds des amendes routières soient limitées à l'élaboration et à la mise en œuvre de plans de maintien de l'ordre ayant comme priorités la vitesse excessive, la conduite sous l'influence de l'alcool et/ou de drogues, le non-respect des feux de signalisation et le port de la ceinture de sécurité.”

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

“De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Jos Ansoms
en het antwoord van de minister van Mobiliteit en Sociale Economie,
verzoekt de regering de wetsartikelen in de nieuwe verkeerswet betreffende het verkeersboetefonds dermate te wijzigen dat
- de helft van de opbrengst van de verkeersboetes die uitgeschreven worden in de politiezone ter beschikking worden gesteld van de betrokken zone;
- de voorwaarden voor deelname aan het verkeersboetefonds beperkt worden tot het opmaken en uitvoeren van handhavingsplannen, met als speerpunten de overdreven snelheid, het rijden onder invloed van alcohol en/of drugs, het roodlichtrijden en het dragen van de autogordel.”

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

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Daan Schalck.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.
Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

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

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

12.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben reeds een aantal jaren intensief bezig met alles wat fietsen en mobiliteit aanbelangt. Ik heb reeds verschillende wetsvoorstellen in die zin ingediend. Het is dan ook prettig te zien dat een minister probeert om daarvoor een globaal plan te maken en een aantal aspecten aan bod laat komen.

Voor zover ik in de pers gelezen heb, gaat het over een aantal aspecten die met de fiets zelf te maken hebben, bijvoorbeeld het toelaten van het knipperlicht, het maken van normen die te maken hebben met remmen. Het gaat echter ook over andere zaken van veiligheid die minimum bij een fiets aanwezig moeten zijn. Er zijn ook een aantal fiscale maatregelen: het voor bedrijven aftrekbaar maken van inspanningen die ze doen rond fietsinfrastructuur, het veranderen van het fiscaal regime van bedrijfsfietsen en het optrekken van de forfaitaire vergoedingen voor woon-werkverkeer die met de fiets zouden gebeuren. Er zijn er ongetwijfeld nog een aantal.

Ik heb er begrip voor dat u in het kader van vraag en antwoord niet het hele plan zeer uitgebreid kan toelichten. Misschien moeten we daaraan eens een algemene discussie in de commissie wijden. Het interesseert mij op dit ogenblik echter om van u te vernemen welke maatregelen het plan bevat en ook wat de mogelijk vooropgestelde timing is.

Ik heb vragen gesteld over het knipperlicht en een aantal andere zaken. Ik herinner mij dat we soms botsten op de obscure Conventie van Wenen waarvan ongeveer niemand kan zeggen wat de consequenties zijn. Uw voorganger Durant schermde daarmee telkens om een aantal zaken niet te kunnen uitvoeren.

Ik neem ook aan dat zeker wat de fiscaliteit betreft en misschien zelfs de normering er met de collega's van Consumentenzaken, Economie maar ook Financiën een overleg zal moeten plaatsvinden.

Vandaar heb ik een vrij algemene vraag. Hoe ziet u dat plan de komende maanden te evolueren? Wanneer mogen wij daarvan, zij het partieel misschien, een aantal resultaten verwachten?

12.02 Minister Bert Anciaux: Mijnheer de voorzitter, ik wil eerst een voorafgaande bemerking maken. Ik ben nogal vaak geconfronteerd geweest met het feit dat men binnen verkeer zegt dat ik wel goede ideeën heb maar dat ik ze niet kan realiseren, of dat de realisatie alleszins jarenlang in beslag nemen zal.

Ik wil daarover naar twee zaken verwijzen.

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

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

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

Ten eerste, men heeft altijd gezegd dat de verplichte invoering van de zone-30 rond scholen nooit zou lukken, want de Raad van State heeft daarover ooit een uitspraak gedaan. Ik stel vast dat die maatregel ondertussen reëel is, of dat althans het koninklijk besluit klaar is. De Raad van State heeft daarop geen opmerkingen gemaakt.

Als tweede voorbeeld verwijs ik naar de invoering van een nieuw verkeersbord. Dat zou ook lang duren, een hele procedure vergen en nauwelijks mogelijk zijn. Dat bord is er echter ondertussen.

Er is dus heel vaak wel een mogelijkheid om in dat beleidsdomein vooruitgang te boeken. Ik ben ervan overtuigd dat wij dat nog meer moeten doen. In het verleden heeft mijn voorgangster blijkbaar vaak het idee gevolgd dat veranderingen niet mogelijk zijn. Misschien had zij niet voldoende overtuigingskracht.

Concreet, het ontwerp "federaal totaalplan fiets" omvat een pakket duidelijke en concrete beleidsmaatregelen die de federale overheid zelf kan nemen of stimuleren op andere beleidsniveaus met het oog op een verhoogd fietsgebruik en een veiliger fietsverkeer.

Ik wil hierbij herinneren aan het hoofdstuk milieu, mobiliteit en duurzame ontwikkeling in het regeerakkoord van juli 2003. De federale regering stelde zich hierin tot doel een mobiliteitsplan, een stopplan, te ontwikkelen om, ik citeer: 'tot een betere verdeling tussen de vervoerswijzen te komen gebaseerd op het prioritair gebruik van minder vervuilende vervoersmiddelen en vertrekkend vanuit het principe nabijheid. Daartoe dient een totaalplan te worden ontwikkeld voor elk onderdeel: stappen, trappen, openbaar vervoer en personenwagens.

Het ontwerp van het federaal totaalplan fiets dat ik op 1 juni 2004 heb voorgesteld, is het eerste luik van het stopplan waarvoor een ontwerptekst klaar is. Het betreft een document van bijna 70 pagina's waardoor ik begrip vraag voor het feit dat ik niet alle voorgestelde maatregelen kan opsommen binnen het bestek van deze mondelinge vraag. Dat is natuurlijk ook niet de bedoeling. Het zou, voorzitter, misschien interessant zijn om op een rustiger moment voor zover dat bestaat, een open bespreking te hebben rond dit ontwerp totaalplan fiets.

De **voorzitter**: Ik denk dat ik met één blik de commissie kan raadplegen en vaststellen dat de commissie daarmee unaniem akkoord gaat.

12.03 Minister **Bert Anciaux**: Geachte collega, ik wil u evenwel met genoegen een kopie van het plan ter hand stellen. Bovendien wil ik mij ten overstaan van de commissie ook verontschuldigen als het document nog niet is overgemaakt, ik dacht dat de verspreiding ervan automatisch zou gebeuren.

De **voorzitter**: Wij zullen het dan verspreiden.

12.04 Minister **Bert Anciaux**: Wel kan ik hier reeds verduidelijken dat het ontwerp van federaal totaalplan fiets de volgende hoofdstukken bevat: een inleiding, ten eerste verkeersreglementering, ten tweede

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

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

12.04 **Bert Anciaux**, ministre: La "Fietzersbond" a rédigé le plan mais la fédération cycliste

snelheidsverlaging, ten derde fietsdiefstal, ten vierde openbaar vervoer en fiets, ten vijfde normering voor fietsen en fietsonderdelen, ten zesde fiscale maatregelen, ten zevende onteigeningen, ten achtste diverse veiligheidsmaatregelen en ten negende sensibilisatie, communicatie en educatie. Zonder exhaustief te worden, wil ik ook enkele voorbeelden van maatregelen schetsen.

Allereerst zijn in het hoofdstuk verkeersreglementering, naast andere maatregelen, ook uw voorstellen opgenomen, collega Daan Schalk, om het knipperend achterlicht voor fietsers te legaliseren en de regelgeving over de fietskarren voor gehandicapte kinderen opnieuw te bekijken. Dat is een van de punten die u naar voren hebt gebracht.

In hoofdstuk zes, de fiscale maatregelen, zit een voorstel om de fiscale vrijstelling van de fietsvergoeding op te trekken van 0,16 naar 0,18 euro per kilometer. Alle investeringen van bedrijven ten gunste van fietsende werknemers en klanten worden ook voor 120 procent aftrekbaar als bedrijfskosten.

Het voorliggende ontwerp federaal totaalplan fiets spitst zich toe op de federale bevoegdheden terzake, maar verwijst voor sommige maatregelen naar andere beleidsniveaus. Hoofdstuk zeven, de onteigeningen, betreft – bijvoorbeeld – voorstellen om de onteigeningsprocedures voor de aanleg van fietspaden te verkorten. Hier wordt vanzelfsprekend naar de bevoegdheid van de Gewesten en lokale besturen verwezen.

Hoofdstuk vijf, de kwaliteitsnormen voor fietsen en fietsonderdelen,

(...)

Nee, maar het is juist dat een deel van die onteigeningsbevoegdheid beter zou worden overgeheveld naar de Gewesten. Dat bedoel ik. Het zit inderdaad voor een deel op federaal niveau.

Hoofdstuk 5 kwaliteitsnormen voor fietsen en fietsonderdelen heeft niet alleen betrekking op bevoegdheden van de minister van Economie en Consumentenzaken maar is via de EC-certificering ook een Europese materie.

Het plan behelst de beleidsstrategie voor de planperiode 2004-2010. Wat de timing betreft, kan ik u meedelen dat ik een aantal ingrepen reeds in 2004 wens door te voeren. Het is duidelijk dat voor een groot aantal maatregelen en de verscheidenheid van de betrokken bevoegdheden de verwezenlijking van alle voorstellen in dit totaalplan zelfs niet eens binnen een legislatuur kunnen worden gerealiseerd maar over meer dan een legislatuur zullen lopen in de hoop dat het actieplan door meerderheid en oppositie wordt erkend als een element waarrond men los van meerderheden en opposities een continuïteit kan rond organiseren.

Ten tweede, de redactie van het plan werd toevertrouwd aan de Fietsersbond. Aan de bespreking in mijn beleidscel werd deelgenomen door de Franstalige tegenhanger GRACQ, Groupement de recherche et d'action des cyclistes au quotidien.

Eveneens aanwezig was de verbindingsofficier van de politie, het

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

BIVV en de ambtenaren van de FOD Financiën, Begroting, Economie, Binnenlandse Zaken en Consumentenzaken of afgevaardigden van de beleidscellen van de voornoemde aangelegenheden bevoegde ministers. De FOD Mobiliteit en Vervoer was nauw bij de bespreking betrokken, voornamelijk via de directie Verkeersveiligheid en de federale Fietsambtenaar.

Tot slot, het huidige document is een werkdocument. Met het oog op het omzetten van het plan in beleidsdocumenten is het mijn bedoeling dat ontwerpplan binnenkort aan de Ministerraad voor te leggen en de uitwerking ervan vervolgens toe te vertrouwen aan een interministeriële task force, die naast deskundigen inzake mobiliteit en verkeersveiligheid ook afgevaardigden telt van de ministers van het kernkabinet plus van Economie, Financiën en Consumentenzaken.

Tot daar voorzitter, een eerste antwoord op de vragen inzake dat ontwerp voor een federaal totaalplan inzake fietsers.

12.05 Daan Schalck (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik repliceer nog heel kort. Wanneer wij het document krijgen, kunnen wij het eens rustig lezen. Twee zaken vind ik belangrijk. Ten eerste, er wordt op lange termijn gewerkt, en dat vind ik positief. Maar ik deel ook uw opmerking – dat is dan het laatste wat ik daar voorlopig over zeg – dat het daarom belangrijk is een draagvlak te creëren op politiek niveau. Want als u een plan zou maken voor 2004 tot 2010 waarover iemand in 2006 of 2007 de bevoegdheid zou krijgen en iets helemaal anders zou willen doen, blijven wij ter plaatse trappelen met dat soort zaken. Ik meen dat het daarom belangrijk is aan maatschappelijke consultatie te doen, zowel bij de politiek als daarbuiten om dat soort plannen wat meer draagkracht te geven.

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

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.09 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.09 heures.*