



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**

**07-07-2004**

**Après-midi**

**woensdag**

**07-07-2004**

**Namiddag**

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

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

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

## SOMMAIRE

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

*Orateurs:* **Guido De Padt, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## INHOUD

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Orateurs:* **Cemal Cavdarli, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

*Sprekers:* **Cemal Cavdarli, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

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

28

*Orateurs:* **Sabien Lahaye-Battheu, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

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

28

*Sprekers:* **Sabien Lahaye-Battheu, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Questions jointes de  
- Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les modifications à apporter aux limitations de vitesse" (n° 3368)

29

29

- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la confusion en matière de règles de circulation" (n° 3375)

29

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

Samengevoegde vragen van  
- mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de aanpassing van de snelheidsbeperkingen" (nr. 3368)

29

29

- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verwarring omtrent de verkeersregels" (nr. 3375)

29

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

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

33

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

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

33

*Sprekers:* **Simonne Creyf, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie, **Jos Ansoms**

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

36

36

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

36

*Orateurs:* **Jos Ansoms, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

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

36

36

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

36

*Sprekers:* **Jos Ansoms, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

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

du

MERCREDI 7 JUILLET 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 7 JULI 2004

Namiddag

La séance est ouverte à 14.21 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

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

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

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

**01.01** Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, uit een onderzoek door het Nederlands wetenschappelijk onderzoeksbureau TNO blijkt dat vrachtwagens 30% meer vervuilende stoffen uitstoten dan tot nu toe werd aangenomen. Dit zal uiteraard een effect hebben op het behalen van de Kyoto-normen. Ook voor het halen van de milieunormen opgelegd door de Europese Commissie houdt dit gevolgen in. Men vermoedt dat de cijfers voor Nederland eveneens van toepassing zijn voor alle lidstaten.

Uit het onderzoek van TNO blijkt dat Nederland 19 kiloton boven het plafond voor stikstofoxide uitkomt. Ik heb het opgezocht, maar Belgische cijfers geven niet meteen duidelijkheid. Ik denk echter dat er evenmin rekening mee gehouden is bij het bepalen van onze eigen normen. Door deze nieuwe ontdekking komen wij waarschijnlijk ook boven het opgelegde plafond van 176 kiloton stikstofoxide uit. De mogelijkheid bestaat dat de lidstaten afgerekend worden op het overschrijden van die normen.

Ik heb de volgende vragen. Ten eerste, kunt u mij meedelen of er in België ook onderzoek naar dit fenomeen bestaat? Zult u hierover een studie laten uitvoeren? Ten tweede, wat zult u doen wanneer blijkt dat deze cijfers ook voor België zouden kloppen? Ten derde, zult u bij de Europese Commissie erop aandringen rekening te houden met de nieuwe bevindingen van het wetenschappelijk onderzoeksbureau TNO?

**01.02** Minister Bert Anciaux: Mijnheer de voorzitter, collega's, wat uw eerste vraag betreft, over de problematiek van de vervuilende uitstoot door de vervoerssector worden de verschillende regeringen reeds vele jaren geïnterpelleerd. Meer bepaald de CO<sub>2</sub>-uitstoot zal, in tegenstelling tot andere types van uitstoot, de eerstvolgende 20 jaar hoogstwaarschijnlijk verhogen in plaats van verlagen.

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

**01.02** Bert Anciaux, ministre: Le problème des émissions polluantes générées par le secteur du transport nous préoccupe depuis longtemps. C'est plus particulièrement le cas des émissions de CO<sub>2</sub>

Een recente studie, uitstoten en energieverbruik van het wegverkeer in België 1980-2020, uitgevoerd door het Institut für Energie- und Umweltforschung, het IFEU, komt ongeveer tot dezelfde vaststellingen.

In het kader van de bevoegdheden van de federale overheid subsidieert het federale departement van wetenschappelijke politiek de acties van meerjaarlijkse onderzoeken op nationaal en internationaal niveau met het oog op het versterken van het Belgisch wetenschappelijk en technisch potentieel. Verschillende studies werden uitgevoerd in verband met de uitstoot door voertuigen en in het kader van deze parlementaire vraag is het niet mogelijk deze hier op te sommen. Ze kunnen wel geraadpleegd worden op de site [www.belsop.be](http://www.belsop.be).

Ten tweede, de acties betreffende de automobiilvervuiling worden sedert talrijke jaren essentieel in het communautair kader gevoerd via de toepassing van de richtlijnen van de verschillende betrokken federale overheidsdiensten. Ze hebben in het bijzonder betrekking op de vermindering van de vervuilende uitstoot aan de bron door middel van, ten eerste, de verbetering van de kwaliteit van de brandstoffen, dus het loodgehalte van benzine en het solfergehalte van de gasolie en, ten tweede, het opleggen van normen. Deze uitgestoten door de zwaargewichten zijn sinds 1988 gereguleerd. De opgelegde grenswaarden worden regelmatig strenger gemaakt. Gemiddeld om de drie jaar worden die verstrengd.

Ten derde, het gaat om de promotie van de modale transfers en het goederenvervoer per spoor en per waterweg. In dat verband verwijzen we naar de maatregelen die opgesomd zijn in het nationaal plan voor duurzame mobiliteit.

Ten vierde, er is de versterking van de technische controle van de vrachtwagens.

Ten vijfde gaat het om de deelname aan het opmaken van de Europese directieven die de onderzoeken bevorderen om de bestaande motoren te verfijnen of te vervangen door motoren die het milieu beter respecteren en minder energie vragen.

Ten zesde is er het ondersteunen van de onderzoeken naar nieuwe concepten van motorisering, alsook het gebruik van NOx-katalysatoren en deeltjesfilters.

Zo kom ik tot het tweede onderdeel van de vraag. Ten eerste, er zijn engagementen van de constructeurs met het oog op het verminderen van het verbruik met 25% tussen 1995 en 2008-2009, zoals een vermindering van de weerstand van de lucht bij het rijden en het verbeteren van de doeltreffendheid van de bestanddelen van elektrische voeding. Dat zou ongeveer een winst van 23% voor de zwaargewichten veroorzaken. Dat in verband met de vermindering van de vervuilde uitstoot aan de bron.

Ten tweede, het heeft ook in het bijzonder betrekking op het uitwerken van een ecologische fiscaliteit die het gebruik van minder vervuilende voertuigen bevordert, zoals bijvoorbeeld een verlaagde belasting op de inverkeerstelling voor voertuigen die aan de Euro-

qui augmenteront encore au cours des vingt prochaines années, contrairement aux émissions d'autres substances. Une étude récente de "l'Institut für die Energie- und Umweltforschung" aboutit aux mêmes constatations. L'autorité fédérale subventionne des études pluriannuelles aux niveaux national et international en vue de renforcer le potentiel scientifique et technique de la Belgique. Les études réalisées peuvent être consultées sur le site [www.belspo.be](http://www.belspo.be).

Sur la base des directives des SPF concernés, des actions sont déployées dans le cadre communautaire pour réduire la pollution générée par les véhicules. Ces actions visent à diminuer les émissions polluantes par l'amélioration de la qualité des carburants, le durcissement des normes, la promotion de moyens de transport alternatifs, le renforcement du contrôle technique des camions, la stimulation de la recherche et l'engagement pris par les constructeurs de réduire la consommation de 25% de 1995 à 2008. Par ailleurs, une fiscalité écologique visant à promouvoir l'utilisation de véhicules respectueux de l'environnement est à l'étude. Les émissions de CO<sub>2</sub> sont également limitées par le développement, au sein de l'UE, d'un système intégré de transport et de logistique, assisté par la télématique, une tarification équitable reflétant les coûts réels du transport routier et un contrôle approprié de la réduction des émissions.

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

normen beantwoorden of met een LPG-tank zijn uitgerust of het invoeren van een belastingvermindering voor de verwerving van een voertuig met een maximale uitstoot van 115 gram CO<sub>2</sub> per kilometer en dergelijke meer.

Ten derde, naast de vermindering van vervuilde uitstoten aan de bron en de ecologische fiscaliteit is er het uitwerken van een geïntegreerd transport- en logistiek systeem, ondersteund door telematica, binnen de Europese Unie. Volgens de Europese Commissie zou dit de CO<sub>2</sub>-uitstoot met ongeveer 4% kunnen verlagen.

Ten vierde, er is een efficiënte en billijke tarifiering die de reële maatschappelijke kosten weerspiegelt. Dat heeft dan te maken met vervuiling, de schade aan de transportinfrastructuur, de verkeerscongestie, de verkeersongevallen en dergelijke meer. Die zouden eigenlijk mee moeten verrekend worden in de reële kost van het transport.

Ten vijfde, er is het uitwerken van een systeem van opvolging en bewaking van de emissiereductie dankzij de medewerking van de Gewesten, van het federaal niveau en van het Europees Milieuagentschap.

Zo kom ik tot het derde onderdeel van de vraag. De federale overheidsdiensten werken nauw samen met de Commissie in het kader van verscheidene werkgroepen en definiëren in een bredere context de te voeren acties om een doeltreffend beleid inzake transportgebonden emissiereductie door te voeren.

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

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

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

**02.01 Servais Verherstraeten (CD&V):** Mijnheer de minister, aangezien het twee verschillende vragen zijn die verschillende problemen inhouden, heb ik geen bezwaar dat u afzonderlijk antwoordt op elke vraag. Ik zal ze na elkaar stellen.

Met betrekking tot de eerste vraag over de problematiek van de psychologische tests hebben we op 26 april al eens van gedachten gewisseld hier in de commissie. Ik heb u toen gewezen op het probleem dat de dienst die verantwoordelijk is om de tests af te nemen, de VDAB, onvoldoende bemand en bevrouwd is om te voldoen aan de toevloed aan vragen naar tests ingevolge vonnissen van de politierechters door de nieuwe politiewet. Ze zullen dit niet aankunnen. Hoewel de termijnen van de rijverboden verstreken zullen zijn, zullen de meeste veroordeelde chauffeurs hun rijbewijs nog niet kunnen gaan afhalen omdat ze zelfs nog geen test hebben kunnen afleggen op dat moment. U was zich van het probleem

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

bewust. U zei gewoon dat de Gewesten u beter hadden moeten adviseren en dat er binnen de FOD Mobiliteit gekeken zou worden naar de mate waarin het dossier sneller verzonden kon worden. Ik denk echter dat het probleem niet op de FOD Mobiliteit ligt; het probleem ligt bij diegenen die verantwoordelijk en bevoegd zijn voor het uitvoeren van de tests. Op dit ogenblik zijn dat de regionale overheden en specifiek voor Vlaanderen is dat de VDAB.

se traduit par des délais d'attente.

We zijn nu een paar maanden verder. Tijdens de bespreking in de vorige legislatuur heeft collega Ansoms vooraf de toenmalige minister verwittigd over deze materie. Collega Ansoms had gelijk. Datgene waar we u destijds op gewezen hebben, waarvoor we u verwittigd hebben, wordt nu realiteit. Er worden een pak meer rijbewijzen ingetrokken, een pak meer psychologische tests opgelegd en er zijn een pak meer opdrachten voor de VDAB die deze niet aankan.

Dat heeft wachttijden tot gevolg. Paars is de uitvinder van de wachtlijsten en blijkbaar ook op het vlak van de rijverboden. Naast de wachtlijsten in de rusthuissector en de ziekenhuissector zijn er nu ook de wachtlijsten in de rijbewijssector.

**02.02** Minister **Bert Anciaux**: (...) Wij zullen de wachtlijsten afschaffen.

**02.03** **Servais Verherstraeten** (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb terzake volgende vragen.

Wat zijn de resultaten van het onderzoek dat u twee maanden geleden hebt beloofd? Bestaat de mogelijkheid om de afhandeling van de test te bespoedigen? Wat is uw perceptie over deze toestanden? Voeden dergelijke toestanden niet de antipolitiek in België? Als men één maand krijgt en het worden er drie, gaat de democratie daarmee niet een beetje teloor? Vindt u niet dat het hoog tijd wordt dat de federale overheid terzake concrete maatregelen neemt in de plaats van met de vinger te wijzen naar de Gewesten en de Gewesten op hun beurt naar de federale overheid? Welke perspectieven kunt u de mensen geven die op dit ogenblik met deze problematiek worden geconfronteerd, die dus de facto een langer rijverbod hebben dan hen de iure is opgelegd? Zijn er geen alternatieve maatregelen zoals in sommige van onze buurlanden het geval is, bijvoorbeeld in de alcoholproblematiek. Welke concrete maatregelen gaat u op korte termijn nemen om het probleem dat vandaag aan de orde is te beantwoorden, mijnheer de minister?

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

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, gaat u de democratie redden of niet? U hebt het woord.

**02.04** Minister **Bert Anciaux**: Ten eerste, ik wil erop wijzen dat dit probleem voor mij wel degelijk belangrijk is. Dat werd trouwens reeds onderstreept naar aanleiding van uw vraag van 26 april 2004.

Toen heb ik onder meer verduidelijkt dat behoudens het gebrek aan een uniforme en elektronische gegevensuitwisseling tussen de griffies en de parketten enerzijds en de dienst Rijbewijzen, sectie verval, er geen vertraging is bij het meedelen van de dienstige gegevens aan de vervallenverklaarden met het oog op het afleggen van de voorgeschreven medische en psychologische herstelexamens

**02.04** **Bert Anciaux**, ministre: A mon estime, il s'agit effectivement d'un problème important. J'ai déjà précisé en date du 26 avril que le problème ne se pose que pour l'échange de données entre les parquets et les greffes, d'une part, et le service Permis de conduire – section Déchéance, d'autre part. Les examens de réintégration

bij de daartoe gemachtigde instanties. In Vlaanderen is dat inderdaad de VDAB, in Wallonië de FOREM en in Brussel de BGDA/Orbem.

Ik zal in de komende maanden zowel in het kader van het verbeteringsproject nummer vijf als in bilateraal overleg met de FOD Justitie onderzoeken of deze communicatie in de toekomst niet beter en sneller via elektronische weg kan verlopen. Dit geldt ook voor de dienst Rijbewijzen die bij opgelegde psychologische herstelonderzoeken het profiel van de vervallenverklarde dient op te vragen uit het strafregister van de gemeente. Mijn FOD kan echter niet sneller reageren dan op het moment dat ze de inlichtingen van de griffies heeft ontvangen. Hierdoor kan er geen bespoediging van de afhandeling van de tests gevonden worden.

Wel had ik meegedeeld dat mijn diensten moesten kijken of er procedures binnen de VDAB gewijzigd kunnen worden voor een snellere behandeling van deze zaken. Echter kan niet worden ontkend dat de wijzigingen in de wegverkeerswet van 7 februari 2003 waaromtrent de gewesten voorafgaandelijk actief werden geconsulteerd, nu hebben geleid tot een stijging van de gerechtelijke uitspraken inzake het vervallen van het recht tot sturen, met oplegging van herstelonderzoeken die veiligheidsmaatregelen zijn.

Aangezien de VDAB, de FOREM en de ORBEM-BGDA niet onder mijn bevoegdheid vallen, heb ik reeds eind april 2004 – naar aanleiding, in alle eerlijkheid, van uw vraag – aan de respectieve ministers, de heren Renaat Landuyt, Philippe Courard en Eric Tomas, een schrijven gericht om te zoeken naar constructieve oplossingen. Naast maatregelen om de procedure en de gegevensuitwisseling te bevorderen, gaat het immers fundamenteel om de wenselijkheid om meer bijkomende psychologen aan te werven of eventueel te werken met aangestelde contractuelen.

Daarbij dient echter rekening te worden gehouden met de reglementaire context, met name met de bepalingen in artikel 73, eerste lid, van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs. Ik citeer: “De medische en de psychologische onderzoeken slaan respectievelijk op de normen en tests aangeduid in bijlage 6 en gebeuren in de gewestelijke medico-psychologische centra van de Office communautaire et régionale de la Formation professionnelle et de l'Emploi, van de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleidingen en van de Brusselse Gewestelijke Dienst voor Arbeidsbemiddeling. De kosten van de centra en de erelonen van de geneesheer en de psycholoog zijn ten laste van de kandidaat.” Mocht de inschakeling van een bijkomend instituut voor die onderzoeken een deel van de praktische oplossing kunnen vormen, dan is het in elk geval wettelijk niet mogelijk zonder de voormelde bepaling in het koninklijk besluit wijzigen aan te brengen.

Dus, ook dat voorstel kan geen oplossing op korte termijn bieden.

Ten slotte wens ik niet uit te sluiten dat alle onderzoeken inzake de medische rijgeschiktheid in de toekomst worden gevolgd door een gespecialiseerde dienst, mede gelet op het belang dat de Europese geharmoniseerde regelgeving aan die materie hecht. Ik verwijs naar de richtlijnen 1991/439/EG en 2000/56/EG en naar het ontwerp van de derde richtlijn betreffende het rijbewijs dat op dit moment ter

ressortissent au VDAB en Flandre, au FOREM en Wallonie et à l'ORBEM-BGDA à Bruxelles. J'examinerai dans les mois à venir si la communication peut être plus rapide et plus efficace par la voie électronique. Je ferai de même en ce qui concerne les données du casier judiciaire que le service Permis de conduire doit demander aux communes.

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

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

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

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

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

Si les institutions actuelles ne peuvent plus répondre aux

discussie ligt bij de Europese Ministerraad van Vervoer.

Inzake uw vraag of daardoor de antipolitiek zal toenemen, lijkt mij het mediatiseren van die problematiek en het wijzen met een beschuldigende vinger naar wie dan ook niet meteen een werkbaar alternatief te bieden voor de betrokkenen. U zegt dat het Belgisch Instituut voor Verkeerstherapie of BIVT daarbij van nut kan zijn. Ik neem uw suggestie in overweging, maar voor zover ik kan opmaken lanceert het BIVT veeleer een oproep tot de vervallenverklaarden om zich alvorens het medisch onderzoek te ondergaan – in casu in Vlaanderen bij de VDAB – in te schrijven in een brede verkeerstherapie, teneinde hun individuele problemen alsook de onderliggende verkeersproblemen aan bod te laten komen en te leren onderkennen.

Ik ben de mening toegedaan dat, indien de geëigende instellingen niet langer kunnen beantwoorden aan de maatschappelijke vragen en noden, er ernstig zal moeten overwogen worden op korte termijn alternatieve oplossingen uit te werken na overleg in de interministeriële commissie voor de Verkeersveiligheid, zodat een afdoend antwoord kan worden verstrekt voor het gerezen probleem. Tot daar, collega Verherstraeten, mijn antwoord op uw overigens opnieuw terechte vraag.

**02.05 Servais Verherstraeten** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het voorspelt echter weinig goeds op korte termijn.

Eerst en vooral, mensen krijgen terecht een veroordeling, maar moeten dan het tweedubbele of driedubbele ondergaan. Dat zij gefrustreerd achterblijven, boos worden en foert zeggen, vind ik de logica zelve. Als dit de antipolitiek voedt, meen ik niet dat u met een beschuldigende vinger moet wijzen naar degenen die u vooraf gewezen hebben op de problemen. Dit was ook de reden waarom u naar de regionale ministers geschreven hebt, u heeft dit ook erkend en dat was eerlijk en oprecht. De problemen moeten evenwel worden aangepakt.

Er is enerzijds het gegeven van de federale wetgever die een wetgeving gemaakt heeft waarbij personen die bijvoorbeeld recidiveren in alcoholmisbruik achter het stuur, psychologische tests moeten afleggen. Anderzijds is er de regionale overheid die de psychologische tests moet uitvoeren, maar daarvoor de mankracht niet heeft. Overigens moeten ze uitgevoerd worden door personen wiens hoofdbezigheid erin bestaat het psychologisch bijstaan van personen bij het aanleren van arbeidsattitudes, maar niet hen van hun alcoholprobleem af te helpen.

De initiatieven die u in uw antwoord aankondigt, wil ik waarderen. Ze zullen echter een pak tijd vergen en het probleem dat zich vandaag stelt niet oplossen. Wat meer is, er zullen veel advocaten zijn van wie het cliënteel wordt geconfronteerd met dit gegeven. We kennen ondertussen al gevallen waarbij een maand ondertussen drie maanden geworden zijn en men nog altijd niet naar de psycholoog van de VDAB is kunnen gaan. Het is niet zoals u suggereert dat betrokkenen zich ondertussen al wat kunnen laten begeleiden, maar zij moeten formeel de test bij VDAB met vrucht afleggen. Zelfs al bereiden zij zich erop voor, wanneer zij de test niet kunnen uitvoeren

besoins, nous devons envisager à court terme des solutions de rechange.

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

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

om te bewijzen dat zij opnieuw in staat zijn te rijden, blijft het probleem bestaan. Wat zal er gebeuren? Zij zullen uiteraard en met redenen de Belgische Staat dagvaarden in schadevergoeding omdat het rijbewijs veel langer wordt ingehouden dan de termijn waartoe zij werden veroordeeld door de rechtelijke macht.

Het probleem ligt bij de wortel. Collega Ansoms heeft bij de bespreking van het ontwerp in de vorige legislatuur de toenmalige minister erop gewezen dat als men het op deze manier zou doen, men deze problemen zou krijgen. Wil men de maatregel behouden zoals hij thans is opgenomen in de superboetewetgeving, dan had men vooraf voor alternatieven of althans voor voldoende psychologen moeten zorgen. Het aanbod aan psychologen had vooraf moeten plaatsvinden, in plaats van nu te trachten aan de symptomen te verhelpen.

Mijnheer de minister, uw superboetewetgeving zal sneller geëvalueerd moeten worden, onder meer omwille van dit probleem. Op zeer korte termijn is er echter slechts een mogelijkheid om het probleem op te lossen, met name onmiddellijk bijkomende psychologen aanwerven om minstens de huidige toevloed op te vangen.

Anderzijds moeten de maatregelen zoals u ze aankondigt, inderdaad worden ondernomen om die superboetewetgeving duidelijk aan te passen, want die is de oorzaak van het kwaad.

In het licht van uw antwoord heb ik, met alle respect, weinig vertrouwen op korte termijn wat u als federale minister van Mobiliteit betreft. Ik hoop dat de nieuwe regionale minister misschien op regionaal vlak iets kan doen aan de problemen die op federaal vlak zijn veroorzaakt op het einde van de vorige legislatuur. Wij zouden hier wel een paar maanden kunnen wachten, maar dat probleem zal alleen maar verergeren en exploderen. Dat heeft zijn maatschappelijke impact, waarover ik mij zorgen maak.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

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

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

**03.01 Servais Verherstraeten (CD&V):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, blijkbaar mag men in België met een rijbewijs B voertuigen besturen tot 3,5 ton. De meeste mobilhomes, die hoe langer hoe meer worden aangekocht door Belgen, zouden 3,7 ton wegen, waarvoor een bijkomend rijbewijs nodig is, namelijk het rijbewijs C. In onze buurlanden zou dat geen probleem zijn, waar het rijbewijs B tot 3,8 ton zou gelden. Dat is onder meer in Duitsland en in Frankrijk het geval.

Voor de mobilhome-eigenaars of mobilhome-huurders brengt die regel een hoop bijkomende ellende met zich mee, omdat zij aparte rijbewijzen dienen te behalen, daar waar hun collega's uit buurlanden dat niet moeten doen.

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

Daarover heb ik de volgende vragen.

Is dat probleem gekend door de FOD Mobiliteit?

Welke is de zin van het halen van een apart rijbewijs C voor een mobilhome in ons land, terwijl dat in de ons omringende landen niet nodig blijkt te zijn?

Wat geldt er voor buitenlandse bestuurders die met hun mobilhome naar hier komen? Moeten zij een rijbewijs C hebben, hoewel zij in hun land van herkomst met een rijbewijs B perfect mogen rondrijden?

Is zulke aparte regelgeving voor ons land niet tegen de Europese voorschriften? Dringt een harmonisering zich hier niet op?

Welke maatregelen wenst u of uw opvolger te nemen?

**03.02** Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, collega's, misschien eerst een aantal voorafgaandelijke inlichtingen. Artikel 3 van de richtlijn 91/439/EG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1991 betreffende het rijbewijs bepaalt voor de categorie C: "Andere motorvoertuigen dan die van categorie D met een maximaal toegestane massa van meer dan 3.500 kg. Aan de motorvoertuigen van deze categorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld waarvan de maximaal toegestane massa niet meer dan 750 kg bedraagt". Voor de eventuele subcategorie C1: "Andere motorvoertuigen dan die van categorie D waarvan de maximaal toegestane massa meer dan 3.500 kg bedraagt doch ten hoogste 7.500 kg bedraagt. Aan de motorvoertuigen van deze subcategorie kan een aanhangwagen worden gekoppeld met een maximaal toegestane massa van ten hoogste 750 kg". Collega's, deze geharmoniseerde Europese definities zijn naar Belgisch recht omgezet in artikel 2 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs. Op de webstek van de Duitse overheid zal het geachte lid kunnen lezen dat voor de Fahrerlaubnissklassen C en C1 precies dezelfde bepalingen gelden. Ook op de webstek van de Franse overheid zal het geachte lid in artikel 221/4 van de code de la route kunnen lezen dat voor de categorie C de Europese definitie gehandhaafd wordt.

Nu wat de verschillende vragen betreft. Ten eerste, gezien de overeenstemming van de Belgische, de Franse en de Duitse wetgeving met de genoemde Europese richtlijn ben ik mij niet bewust van een probleem. Evenmin ben ik mij, wat de beweemde hoop ellende betreft, bewust van een probleem tenzij het geachte lid van oordeel zou zijn dat het verplichten van een rijbewijs C1 voor bestuurders van voertuigen die een zeker gewicht overschrijden niet zozeer de verkeersveiligheid van zowel de andere weggebruikers als van die bestuurders op het oog zou hebben als wel het bezorgen van een pak last aan de betrokkenen.

Ten tweede, voor een "mobilhome" boven de 3,5 ton moet er in ons land geen speciaal rijbewijs gehaald worden maar een rijbewijs van minstens de categorie C1 dat kan gebruikt worden voor alle motorvoertuigen van die categorie, met name alle voertuigen met een maximaal toegestane massa van meer dan 3,5 ton met

véhicules.

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

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

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

uitsluiting van de voertuigen van de categorie D waarvoor nog andere eisen gelden. Op dit vlak is er zoals hierboven vermeld geen onderscheid met de ons omringende landen.

Ten derde, iedereen die in België met een motorvoertuig rijdt dat niet van de categorie D is en een maximaal toegestane massa van meer dan 3.500 kg heeft moet derhalve een rijbewijs C1 of C hebben. De door het geachte lid voorgestelde toestand zou dus inderdaad niet zomaar kunnen en bestaat dan ook niet.

Zoals gezegd geldt die regel ook voor de buitenlandse bestuurders die op Belgisch grondgebied evenzeer als de Belgische chauffeurs onderworpen zijn aan de Belgische rijbewijsreglementering die logischerwijze vereist dat alle bestuurders van motorvoertuigen houder moeten zijn van een rijbewijs dat ze bij zich moeten hebben en dat geldig is voor de categorie of de subcategorie waartoe het voertuig behoort. In dat verband verwijs ik naar artikel 21 van de wegverkeerswet en naar artikel 3 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs. Er is op dat vlak geen afzonderlijke of aparte regelgeving in ons land en die is, zoals het geacht lid eenvoudig kan vaststellen bij het nazien van de Europese regelgeving, in geen geval in strijd hiermee.

Omdat de hierboven vermelde richtlijn 91/439/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen, van 29 juli 1991 betreffende het rijbewijs, reeds de categorie van voertuigen voor de rijbewijzen harmoniseerde, meen ik te mogen stellen dat de door het geachte lid voorgestelde harmonisering in dat verband niet echt noodzakelijk blijkt te zijn. De tot op heden lopende Europese besprekingen betreffende de verdere harmonisering van de regelgeving inzake het rijbewijs, de zogenaamde derde rijbewijsrichtlijn, beoogt hierin ook geen wijziging te brengen.

Uit het voorgaande meen ik bijgevolg te kunnen afleiden dat er zich geen bijzondere maatregelen opdringen ten opzichte van deze problematiek.

**03.03** **Servais Verherstraeten** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Galant heeft haar vraag nr. 3247 laten omzetten in een schriftelijke vraag.

**04** **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Simonne Creyf** aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de toekomst van DHL" (nr. 3295)
- de heer **Bart Laeremans** aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de besprekingen met DHL en BIAC" (nr. 3381)

**04** **Questions jointes de**

- Mme **Simonne Creyf** au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'avenir de DHL" (n° 3295)
- M. **Bart Laeremans** au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les discussions avec DHL et la BIAC" (n° 3381)

**04.01** **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de **04.01** **Simonne Creyf** (CD&V):

minister, collega's, het koerierbedrijf DHL zou zijn Europese vliegroutes die nu nog over Zaventem gaan aan het hertekenen zijn. Dat zou blijken uit een interne memo van de socialistische vakbonden van DHL. Ik heb dat in de pers gelezen.

Mijnheer de minister, in verband hiermee krijg ik graag een antwoord op de volgende vragen. Hebt u weet van deze hertekening van de vliegroutes? Hoever staat de regering in haar beslissing over de quota voor de nachtvluchten? Hoe reëel schat u de kansen in dat DHL alsnog voor Zaventem kiest? Hoeveel banen zouden verdwijnen, rechtstreeks bij DHL-België en op de luchthaven zelf en onrechtstreeks bij de toeleveranciers, mocht DHL toch besluiten te vertrekken naar Leipzig?

**04.02 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben blij dat we u hierover op de valreep nog een paar vragen kunnen stellen. Dat is allemaal te danken aan het feit dat u blijkbaar de boot heeft gemist en moet wachten op de volgende. Dat is nuttig. Anders zouden wij parlementsleden immers misschien lange tijd verstoken blijven van nuttige informatie, ook al omdat volgende week de laatste parlementaire week is waarin vragen kunnen worden gesteld.

De regering wist in januari op een zeer handige manier het dossier van DHL te omzeilen. Zij heeft dat dossier op een handige manier over de verkiezingen heen getild. Dat was handig voor haarzelf, maar niet zo handig voor de betrokkenen, de omwonenden. Zij heeft voor maandenlange onzekerheid gezorgd en tevens een aantal risico's genomen. Een van die risico's werd hier zojuist geïllustreerd door collega Creyf.

Het is trouwens ondertussen zeer stil geworden in het dossier DHL. Er is heel weinig persaandacht voor. Er is ook een merkwaardige stilte bij de bemiddelaar. Het is misschien logisch dat een bemiddelaar stil is, maar het is toch wel verdacht stil. De heer Dubois houdt zich ondertussen met heel andere zaken bezig, met name de creatie van de Vlaamse regering. Misschien is hij in die functie ook van nut om iets meer te vertellen over de nachtvluchten, over DHL en over heel deze problematiek.

Mijnheer de minister, het is zeer wenselijk dat er daarover vandaag duidelijkheid komt. Zijn er ondertussen resultaten? Hoever staan de besprekingen? Is er nu inderdaad een soort aanbod van de federale regering klaar of in voorbereiding ten aanzien van het koerierbedrijf, of is het allemaal niet meer nodig? Werd bij het koerierbedrijf de beslissing genomen dat het zou vertrekken? Zijn er ondertussen ook besprekingen geweest tussen de regering zelf, tussen u, minister Vande Lanotte of iemand anders, en DHL? Wat is daarin de functie geweest van de bemiddelaar? Misschien is het ook nuttig dat u zou vertellen wie die bemiddelaar intussen financiert. Er is daarvoor wat persaandacht geweest. De vraag was even of BIAC zelf de financier was van die bemiddelaar. Dat blijkt echter niet zo. Dat zou inderdaad aanleiding hebben kunnen geven voor belangenvermenging. Ik krijg dus graag antwoord op mijn vragen. Wat is de stand van zaken en kunt u daarover meer vertellen?

Selon une note interne des syndicats socialistes de la société de courrier DHL, l'entreprise serait en train de redessiner ses routes aériennes en Europe.

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

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

**04.03 Minister Bert Anciaux:** Mijnheer de voorzitter, collega's,

**04.03 Bert Anciaux, ministre:**

aangaande de eerste vraag van Simonne Creyf, heb ik officieel geen weet van de interne memo van de socialistische vakbond bij DHL. Overigens is de interne organisatie van het vliegrouthenetwerk van de privé-onderneming DHL een zaak van die laatste. Dat valt dus niet onder mijn bevoegdheid.

Er zijn, zoals u weet, door DHL geen routes in de betekenis zoals wij ze altijd hebben gebruikt. Het komt een privé-maatschappij niet toe om routes te bepalen. U hebt het misschien over de trajecten die DHL aflegt. Dat behoort tot de interne regeling, maar het heeft op dit ogenblik geen enkele weerslag op de capaciteit of de hoeveelheid voor Zaventem. Daarover is er nog geen enkele bespreking geweest, maar ik neem aan dat elk bedrijf wel voortdurend intern evalueert in functie van het operationaliseren of performanter maken van de activiteiten intern.

Ten tweede, het aantal nachtvluchten is vastgelegd in de milieuvergunning, uitgereikt door het Vlaams Gewest. Ofschoon overleg tussen de verschillende gezagsniveaus nodig is, ligt de eindbeslissing bij het Vlaams Gewest, en in eerste instantie trouwens bij de bestendige deputatie die eerlang de bespreking wijdt aan de milieuaanvraag die BIAC – natuurlijk niet DHL – heeft aangevraagd. In de laatste fase beslist het Vlaams Gewest daarover.

Bij ministerieel besluit van 3 mei 2004 betreffende het beheer van de lawaaihinder op de luchthaven van Brussel-nationaal heeft de federale regering daarentegen geluidsquota vastgesteld voor de komende IATA-seizoenen. In eerste instantie gaat het over de zomer, nadien over het winterseizoen. Die quota's zijn voor de drie komende seizoenen bevroren op het peil van respectievelijk de zomer-2003 en de winter-2002-2003.

Ten derde, ten aanzien van DHL heeft de regering zich ertoe verbonden in de maand september een concreet voorstel op tafel te leggen. DHL zal vervolgens dat voorstel onderzoeken alvorens zich uit te spreken. Vóór het zover is, hoed ik mij ervoor daaromtrent gewaagde ramingen te maken. Ik wil wel iets concreter zijn. Ik zal eerst alle vragen beantwoorden en daarna wat meer uitleg geven.

Ten vierde, er bestaan terzake geen absolute cijfers in verband met het al dan niet verdwijnen en hoeveel banen er rechtstreeks of onrechtstreeks zouden verdwijnen indien DHL zou besluiten om Zaventem volledig te verlaten. Er bestaan terzake geen absolute cijfers. In het onderzoek over de economische impact van de luchthaven van Zaventem op de Belgische economie, verricht in opdracht van BIAC, worden verschillende scenario's uiteengezet. Volgens het meest negatieve scenario – dat wil zeggen met inbegrip van de verplaatsing van de hub van DHL – wordt tegen 2010 het verlies aan directe werkgelegenheid, gebonden aan nachtvluchten, op ongeveer 3.000 banen geraamd, en aan indirecte werkgelegenheid tussen 500 en 900 jobs.

Die prognoses moeten evenwel worden gerelateerd met de gekozen opties en met de internationale conjunctuur. Want, om eerlijk te zijn, het is natuurlijk iets ingewikkelder dan dat. Er zijn de rechtstreekse activiteiten van DHL. Er is ook de internationale tewerkstelling van DHL, dat hier een Europees hoofdkwartier heeft en waar trouwens onlangs een aantal verschuivingen is gebeurd naar bijvoorbeeld

J'ignore tout d'une note interne. L'organisation interne des trajets relève de la compétence de l'entreprise elle-même.

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

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

Le gouvernement s'est engagé à formuler en septembre une proposition qui sera examinée par DHL. Nous ne disposons pas de chiffres absolus concernant le nombre d'emplois qui disparaîtraient directement ou indirectement dans l'hypothèse d'un départ définitif de DHL. Le scénario le plus noir, qui impliquerait également la suppression du hub, se traduirait par la perte de 3.000 emplois directs et de 500 à 900 emplois indirects d'ici à 2010. Je pense que DHL va procéder à un regroupement sur deux sites, dont Zaventem. Zaventem connaîtra une forte expansion mais pas de croissance exponentielle.

M. Steve Dubois, négociateur pour le gouvernement, dispose d'un certain délai jusqu'en septembre. Je continuerai à œuvrer dans les prochains jours, avec le gouvernement, au maintien de DHL à l'aéroport, sans renoncer aux accords conclus avec les riverains. J'ai toujours eu pour objectif de concilier qualité de vie et emploi. Affirmer que DHL a déjà choisi de facto de partir tient de l'affabulation. DHL va essayer de s'étendre. Dans cette optique, le gouvernement et DHL doivent adopter une position nuancée. M. Dubois négocie au nom des

Duitsland. Het scenario waar men het meestal over heeft, gaat over het plaatsen van de Europese hub in Zaventem, maar mijn persoonlijk aanvoelen is dat dit al lang niet meer met de realiteit overeenkomt en dat men – dat is mijn persoonlijke mening hoor; ik geef ze voor wat ze waard is – in de toekomst altijd minstens naar twee hubs zal gaan. Er komt mogelijk een hub in Zaventem voor het meer westelijk gelegen gedeelte van Europa en een hub in Leipzig voor het meer oostelijk gelegen gedeelte. Ik ga er niet van uit dat een internationale firma als DHL voor haar activiteiten in de toekomst voor slechts één plaats zal kiezen. Dat is een uitgangspunt waar men altijd van uitgegaan is, maar ik betwijfel dat, op basis van de contacten die ik heb. Het ziet er meer naar uit dat men inderdaad een hergroepering wil doorvoeren maar dan volgens mij op twee plaatsen, waardoor de exponentiële groei die DHL in zijn eerste aanvraag vooropstelde – tot in het jaar 2030, dat herinnert u zich wel – volgens mij niet van die aard zal zijn. Het zal veeleer een forse uitbreiding worden in een relatief korte periode. Maar de exponentiële groei, of minstens de zogezegde “derde fase” van die groei, lijkt mij niet noodzakelijk onverenigbaar met de verdere ontplooiing van een andere hub naast Zaventem.

In feite moet ik u ontgoochelen, mevrouw Creyf en mijnheer Laeremans, omdat er ondertussen weinig nieuws onder de zon is. De regeringsonderhandelaar, de heer Steve Dubois, heeft tot september 2004 de tijd om zijn rapport voor te leggen. Ik doe niet mee aan allerlei speculaties omtrent dat rapport tot het bekend is. Ik wil nogmaals klaar en duidelijk zeggen dat ik mij de komende maanden samen met mijn collega's in de regering wil inzetten om DHL op de luchthaven te houden. Dat betekent echter niet dat ik de akkoorden die bereikt zijn ter bescherming van de omgeving zomaar zal opofferen voor een aantal beloften van één bedrijf. Ik zie het als een zeer moeilijke oefening, maar ik ga een serene discussie; gebaseerd op gefundeerde gegevens, niet uit de weg. De belangen van veel te veel mensen staat op het spel om die discussie zomaar af te haspelen. Ik kom in deze materie op voor al die mensen, ongeacht waar zij wonen of welke taal zij spreken. Zoals u weet heb ik steeds gepoogd om twee zaken met elkaar te verzoenen: enerzijds, de levenskwaliteit – ik denk trouwens dat wij het daarover met elkaar wel eens zijn – en anderzijds, de werkgelegenheid. Het wordt een moeilijke oefening om die twee te verzoenen en om ervoor te zorgen dat de levenskwaliteit niet verslecht.

Een eenzijdige verhoging van het aantal nachtvluchten, zonder bijkomende maatregelen en zonder dat er geïnvesteerd wordt zowel in de infrastructuur als in de vernieuwing van de vloot, lijkt mij niet haalbaar. Het lijkt mij evenmin haalbaar – en even lomp, als ik het zo mag zeggen – om eenzijdig te verkondigen dat er niet mag worden nagedacht over een poging om bijkomende tewerkstelling te creëren of de tewerkstelling minstens te behouden, want het gaat toch over veel personen.

Voor alle duidelijkheid, het fabeltje – ik ben er zelf ook een tijdje ingelopen – dat DHL de facto al gekozen heeft om weg te gaan, geloof ik niet. Ik ben persoonlijk ervan overtuigd dat DHL wel degelijk een poging zal ondernemen om verder uit te breiden op Zaventem. Dat zal echter niet gebeuren met de blanco cheque die men oorspronkelijk vroeg, maar het zal wel leiden tot een meer genuanceerde benadering, zowel vanuit de overheid als vanuit DHL.

ministres des Entreprises publiques et de la Mobilité. Le mandant n'est pas BIAC mais le gouvernement fédéral et c'est ce dernier qui versera les indemnités.

Over de besprekingen van de bemiddelaar kan ik niet veel zeggen. Ik kan u alleen meegeven dat ondertussen werd nagegaan welke reële en aanvaardbare stijgingen mogelijk zijn. Men heeft het niet meer over het cijfer van bijvoorbeeld 35.000, dat op een gegeven ogenblik werd gelanceerd. De zaken zijn al veel beter afgebakend en realistischer geworden. Er wordt door de bemiddelaar ook nagegaan welke engagementen DHL wil nemen in het kader van Chapter 4, de andere internationale regelgeving, en misschien in het kader van een toekomstig Chapter 5.

De bemiddelaar, het woord zegt het zelf, bemiddelt voor de federale overheid, namelijk voor de minister van Overheidsbedrijven en de minister van Mobiliteit, met DHL, maar hij is een bemiddelaar van de regering. Hij is niet de bemiddelaar van BIAC. Daarover is een misverstand ontstaan. Minister Johan Vande Lanotte heeft inderdaad gezegd dat BIAC de vergoeding van de bemiddelaar moet betalen. BIAC was het hiermee evenwel niet eens omdat zij voor een stuk betrokken partij zijn en zulks in tegenstrijd zou zijn met de onafhankelijkheid van de bemiddelaar. Minister Vande Lanotte heeft zich, te goeder trouw, vergist. Mij lijkt het logisch dat de federale overheid die de opdracht heeft gegeven aan de bemiddelaar, ook de nodige vergoedingen betaalt.

**04.04** **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord.

Er zijn in dat dossier twee zaken die met elkaar verzoend moeten kunnen worden. Enerzijds is er de economische welvaart van een regio, de economische groei en de tewerkstelling die een heel aantal mensen bezighouden, ook mensen die onder het lawaai wonen. Anderzijds is er de terechte zorg voor de gezondheid en de hinder. Die twee moeten kunnen worden verzoend. Ik meen dat de minister gelijk zou kunnen hebben dat we niet noodzakelijk voor de keuze van het een of het ander geplaatst zullen worden. Ik denk wel aan twee hoofdkwartieren of twee centra. Ik heb die piste, mijnheer de minister, hier en daar inderdaad ook al horen formuleren. Daardoor gaat men inderdaad niet weg uit Zaventem en zou men de grens van 25.000 nachtvluchten per jaar niet moeten overschrijden. Het is natuurlijk zo dat Europa zich voor een stuk uitbreidt en Leipzig zou in aanmerking komen als nieuwe hub. Misschien kunnen op deze manier leefmilieu en tewerkstelling en economische groei met elkaar verzoend worden.

Ik wil toch nog zeggen, mijnheer de minister, dat wij de grens van 25.000 niet mogen overschrijden. Omgekeerd denk ik dat het belangrijk is dat men de spreiding zo maximaal mogelijk maakt. In het verleden heb ik het daar al over gehad: daarvoor moet een aantal investeringen gebeuren. Ik vind het jammer dat de regering heeft beslist niet te investeren in taxibaan 25L en het elektronisch landingssysteem waardoor men pas een volledige spreiding zou kunnen realiseren.

Ten slotte denk ik ook dat minder hinder, de bronhinder, meer en meer naar voor komt. Ik denk dan aan de quota count per vliegtuig, de totale quota count en de vliegtuigen chapter 4. Meer en meer zou men de meest lawaaiërigste vliegtuigen moeten weren. In het verleden werd dit proces op gang gebracht, maar niet alleen voor de spreiding

**04.04** **Simonne Creyf** (CD&V):

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

kan er nog iets gebeuren, ook op het vlak van minder hinder van de vliegtuigen zelf kan nog een aantal maatregelen worden genomen.

**04.05 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, uw fundamentele benadering en uitgangspunten voor een evenwicht tussen de belangen van de omwonenden enerzijds – ik deel terzake het standpunt van mevrouw Creyf over extra spreiding en extra middelen voor infrastructuur, debatten die we trouwens in het verleden reeds hebben gevoerd – en de werkgelegenheid, anderzijds, zijn de juiste. Het Vlaams Blok deelt dit standpunt volkomen. In het DHL-dossier hebben wij een lans gebroken voor zoveel mogelijk spreiding over diverse luchthavens.

Mijnheer de minister, u schetst als het ware het ideale scenario met een deel in Zaventem, een deel in het westen en een deel in het oosten. Of het die richting uitgaat, is echter verre van zeker. Ik blijf erbij dat men heel grote risico's heeft genomen door zo lang te wachten.

Toen ik u over deze problematiek in januari heb ondervraagd, nog voor de fameuze Top, wees ik erop dat het dossier niet klaar was en dat u tijd nodig had en niet met de Top zou kunnen beslissen. Acht maanden wachten en heel het dossier uitstellen tot september was echter geen goede beslissing.

**04.06 Minister Bert Anciaux:** Mijnheer Laeremans, we moeten mekaar geen Liesbeth noemen.

Het spreekt voor zich dat de verkiezing van een nieuwe Brusselse Hoofdstedelijk Raad met een nieuwe Brusselse Hoofdstedelijke regering enerzijds, en de verkiezing van het Vlaams Parlement met een nieuwe Vlaamse regering anderzijds, wellicht noodzakelijk is om te kunnen komen tot een duurzame samenwerking en een samenwerkingsakkoord waarin heel deze problematiek een plaats moet krijgen.

We hebben niet uitgesteld om uit te stellen of om de problematiek over de verkiezingen heen te tillen. Voor de regionale verkiezingen, was het, mijns inziens, niet mogelijk om tot een akkoord te komen. Men moet weten met wie men een akkoord kan maken voor de komende jaren. Daarvoor is enige stabiliteit nodig. Dat kan men niet vragen van een regering aan het einde van de rit en die heerst zonder parlementaire controle.

**04.07 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK):** Mijnheer de minister, ik ben het niet helemaal eens met u. Onrechtstreeks geeft u toe dat het dossier onder invloed van de verkiezingen stond en over deze verkiezingen heen is getild.

Op het federale niveau is er steeds een constructieve houding geweest. Indien u met deze positieve ingesteldheid ernstig had gewerkt aan dit dossier, zou een oplossing mogelijk geweest zijn. U werd echter systematisch gedwarsboemd, niet door de Vlaamse regering die, hoewel zij ook aan het einde van de rit was, wel constructief heeft meegewerkt, maar door de Brusselse regering waar verschillende Franstalige partijen op een lijn stonden. De MR zal wellicht geen deel uitmaken van de volgende Brusselse regering,

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

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

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

Le report de huit mois d'un dossier

Ecolo echter wel, misschien zelfs met oud-minister Durant. Ik zie weinig evolutie in positieve zin. U bent uiteraard van dichtbij betrokken bij de onderhandelingen. Ik hoop dat u gelijk hebt. Ik blijf echter zeer sceptisch. De PS is op dit vlak minder extreem dan de MR. Minister Gosuin heeft alleszins blijk gegeven een zeer slecht minister van Milieu te zijn geweest. Denken we maar aan de verbrandingsovens. In dit dossier heeft hij zeer onverstandige dingen gedaan. Ik herhaal echter dat met Ecolo in de Brusselse regering ik weinig ten gunste zie veranderen.

Toch blijf ik erbij dat dit belangrijke dossier acht maanden voor zich uit schuiven een onverantwoorde beslissing was. Stel dat DHL intussen intern al beslist heeft om weg te gaan of het eerstdaags zou doen, dan heeft u gefaald. We zullen u daarop echter later beoordelen, we kunnen daarop vandaag niet vooruitlopen. Ik hoop in elk geval dat we naar een redelijke oplossing kunnen gaan.

U heeft echter niet geantwoord op mijn vraag. U zegt dat de bemiddelaar niets kan zeggen voor september, maar u zegt niet of u of een van uw collega's namens de regering met DHL heeft gesproken. Ik kan me niet voorstellen dat dit dossier vanaf januari of februari geen enkel contact meer opgeleverd heeft tussen iemand van de regering en het bedrijf. Dat lijkt me toch wel buitensporig. U moet dan toch ten minste iets van de bemiddelaar vernomen hebben over de interne gang van zaken bij dit bedrijf.

**04.08** Minister **Bert Anciaux**: (...)

**04.09** **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, gelieven mij hieraan nog iets te laten toevoegen alvorens u het woord neemt.

Op een vraag van 26 april van mevrouw Creyf antwoordde u dat u alsdan nog niet beschikte over de studie van de Waalse regering over DHL en de eventuele inplanting ervan in Wallonië. Heeft u die studie ondertussen wel? U kondigde toen aan dat u de studie zo snel mogelijk aan het Parlement zou overmaken. Dat was mijn bijkomende vraag.

**04.10** Minister **Bert Anciaux**: Deze studie is nog niet overgemaakt omdat ze nog niet in ons bezit is.

d'une telle importance est injustifiable. Si DHL s'en va, nous devrons en conclure que le ministre a échoué.

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

**04.10** **Bert Anciaux**, ministre: Je ne suis pas encore en possession de cette étude.

**04.11** **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Nog altijd niet?

Ik heb u daarnet onderbroken, toen u een zin wou beginnen met het woord absoluut.

**04.12** Minister **Bert Anciaux**: Vanzelfsprekend zijn er contacten met de bemiddelaar.

**04.12** **Bert Anciaux**, ministre: Nous avons eu des contacts avec DHL.

**04.13** **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Maar die hebben u helemaal geen duidelijkheid gebracht over de plannen van DHL?

**04.14** Minister **Bert Anciaux**: Ik heb in een open bui geschetst wat ik kon schetsten. Al het overige zou de dossiers alleen maar kunnen

**04.14** **Bert Anciaux**, ministre: J'en ai déjà dit beaucoup

hypothekeren.

aujourd'hui. En dire davantage pourrait hypothéquer le dossier.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**05** **Samengevoegde vragen van**

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

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

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

**05** **Questions jointes de**

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

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

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

**05.01** **Jos Ansoms** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, op 16 juni 2004 hebben wij de minister geïnterpelleerd over de toepassing van de wettelijke bepalingen omtrent het verkeersboetefonds. Wij hebben bij die gelegenheid vragen gesteld over het koninklijk besluit.

Ik vind het normaal dat in een wet de praktische uitvoering van een wettelijke bepaling wordt doorgeschoven naar een koninklijk besluit. Dat het koninklijk besluit nog niet voldoende is en er nog een omzendbrief komt, kan ik tot op zekere hoogte ook nog begrijpen. Dat er daarna nog een FAQ-document moet komen, is toch niet normaal. Het koninklijk besluit zou op zich al voldoende duidelijk moeten zijn om een wettelijke bepaling toe te passen. Zo ingewikkeld is dat nu ook weer niet. Dan komt er een omzendbrief en is er ook nog een FAQ-document – frequently asked questions – verschenen op internet om de zaken nog eens duidelijker te maken.

Ik stel vast, wanneer ik het FAQ-document lees, dat het anders is dan het PAQ-document – parliamentary asked questions. Dat zijn vragen die ik u heb gesteld en waarop u hebt geantwoord, maar die ik niet terugvind in het document van 24 juni 2004, verschenen acht dagen na de vragen die ik hier bij mijn interpellatie heb gesteld en de antwoorden die u daarop hebt gegeven. Er is dus duidelijk tegenspraak tussen wat de bevoegde minister zegt en wat in het FAQ-document staat. Dat FAQ-document wordt echter gelezen door alle korpschefs en burgemeesters in de politiezones. Ik kan u zeggen dat er in Vlaanderen grote onvrede heerst over de toepassing van het koninklijk besluit, de ministeriële omzendbrief en het FAQ-document.

Daarom doe ik nogmaals een poging om enige duidelijkheid te krijgen.

Ten eerste, u hebt tijdens de interpellatie van 16 juni 2004 concreet en specifiek geantwoord op mijn vragen omtrent de

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

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

En privant les grandes zones de police de la possibilité d'organiser la création et le fonctionnement d'un service spécialisé en matière

personeelskosten. Ik kan uw antwoord uit het volledige document van vragen en antwoorden voorlezen. U hebt duidelijk geantwoord dat volgens u de personeelskosten daaronder vallen. Wat lees ik nu in het FAQ-document als antwoord op de vraag of daaronder de reguliere personeelskosten – een nieuw woord – vallen. In het FAQ-document wordt gesteld dat de reguliere personeelskosten er niet onder vallen en dus niet in rekening mogen worden gebracht.

Wat zijn reguliere personeelskosten? Ik geef een voorbeeld. Als men personeel overuren laat maken om te controleren, zijn deze kosten duurder. Zijn die kosten regulier of zijn ze niet regulier?

Ik vrees dat u door alles zo in detail uit te schrijven – waarmee ik bedoel met een ongelooflijk wantrouwen ten opzichte van de lokale bestuurders – minder blauw op straat zal vinden. De onduidelijkheid is immers zo groot dat men op lokaal vlak zeker niet geneigd is om extra-inspanningen te leveren. Het is immers niet zeker dat men “achteraf” gedeeltelijk zal worden beloond voor de extrapersoneelskosten.

Wanneer men veel controles uitvoert, heeft men daarmee achteraf administratief werk. Wanneer men dat administratief werk laat doen door een bediende van de politie die daar nu al is, is dat een reguliere uitgave. Als ik dan de euvele moed zou hebben om freelance aan een interimbureau iemand te vragen om dat werk te doen, veronderstel ik dat dit geen reguliere uitgave is die ik dan wel mag inbrengen. Waarmee zijn we in godsnaam bezig indien het zo zou zijn dat, om te kunnen genieten van dat fonds, ik naar een interimbureau moet stappen om een extra administratieve bediende aan te werven terwijl het werk ook kan worden gedaan door personeel dat er nu is?

Zo kom ik tot mijn laatste vraag. Ik vind het niet alleen een uiting van wantrouwen en minachting ten opzichte van het lokale niveau, het is ook zeer kortzichtig. Vooruitziende politiezones hebben immers in hun eigen korpsen reeds een reguliere dienst verkeershandhaving opgericht. Wanneer ik het vakdocument lees, betekent dit dat wie in het verleden vooruitziend is geweest en een reguliere dienst verkeershandhaving heeft opgericht binnen het korps en al aan het controleren of handhaven is, wordt gestraft. Die politiezones kunnen die kosten immers niet inbrengen vermits ze al in 2003 werden gemaakt en eventueel in 2004 op reguliere basis verhoogd zijn.

Dat is mijn eerste reeks vragen.

Ik ga nu over tot mijn tweede reeks vragen met betrekking tot een andere omschrijving in het FAQ-document. Het bedrag dat wordt toegekend aan de politiezones wordt voorgesteld als een maximumbedrag en wordt niet zomaar betaald. Ik zal hier niet herhalen dat dit bedrag zeer onrechtvaardig is verdeeld: 63% wordt verdeeld op basis van parameters die niets te maken hebben met het al of niet uitoefenen van verkeershandhaving. Ik laat dat nu even terzijde. Ook hieruit blijkt dat de federale overheid zich als een onuitstaanbare schoonmoeder gedraagt. Ik kan mij voorstellen dat er ook heel prachtige, goede schoonmoeders zijn. De federale overheid gedraagt zich hier echter als een onuitstaanbare schoonmoeder die beslist wat men daarmee mag doen.

de circulation, le ministre ne témoigne-t-il pas d'un manque de prévoyance?

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

Qu'advient-il des sommes que les zones de police n'utiliseront pas? Seront-elles redistribuées? Resteront-elles dans les réserves inépuisables du gouvernement fédéral?

Wanneer ik het goed lees, betekent het dat - aangezien het om een maximumbedrag gaat en men vóór 31 december 2004 alles aan de hand van facturen moet bewijzen - dit tot gevolg heeft dat goede politiezones die al een verkeersdienst hebben en reeds datgene doen wat normaal van hen mag worden verwacht, zich in allerlei bochten zullen moeten wringen om bepaalde supplementaire uitgaven te doen zodat zij bij wijze van spreken facturen kunnen voorleggen om een deel van het toegezegde maximumbedrag te kunnen innen.

Een tweede reeks van vragen is dan zeer logisch. Wat gebeurt er als u op het einde van het jaar dat bedrag niet kunt verantwoorden? Wat gebeurt er dan met het restant dat zagezegd aan een bepaalde politiezone is toegekend? Blijft dat in de bodemloze kas van de federale overheid, of zal dat worden herverdeeld over iedereen? Blijft het in het boetefonds en wordt het dan weer volgens die bepaalde parameters eventueel over zones verdeeld die in het verleden niets hebben gedaan, die nu iets gaan doen, maar daarvoor dan heel veel geld gaan krijgen? Ik meen, mijnheer de minister, dat het hoog tijd is dat u duidelijkheid creëert omtrent deze aangelegenheid. Ik ben het niet, maar iemand van de meerderheid stelt een vraag – als ze nog komt – over een zone die zelfs naar de Raad van State of het Arbitragehof gaat omtrent de toepassing van dit verkeersboetefonds. Het is absoluut noodzakelijk dat daarover duidelijkheid komt en dat er meer redelijkheid en rechtvaardigheid komt.

**05.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb mij bij de vragen van collega Ansoms aangesloten omdat er inderdaad nogal wat onduidelijkheden bestaan omtrent het verkeersboetefonds en omtrent de overeenkomsten die in de toekomst met de politiezones zullen worden gesloten. Ik sluit mij ook aan omdat het wellicht een van de laatste keren zal zijn dat ik u hier in de commissie kan zien voordat u in de nacht vlucht naar betere oorden, hopelijk voor u. Ik wil toch nog eens dat communautair aspect aankaarten. Er zijn hierover al verschillende uiteenzettingen geweest in het verleden. Ook collega Ansoms heeft er al verschillende keren op gewezen. Ik herinner mij vragen vorig jaar in december over het verkeersboetefonds en over de communautaire scheefftrekking die zou bestaan.

Ten eerste, ik sluit mij dus aan bij de opmerkingen van collega Ansoms inzake die personeelskosten, inzake de bureaucratisering en ook inzake de opmerkingen die zijn gemaakt over het overdragen van kredieten en dergelijke. Daarbij komt dat de termijn waarover de politiezones beschikken – tot 1 september – nogal krap is om hun overeenkomst op te stellen en in te dienen. Ik verneem via de VVSG dat zij er bij de regering op aangedrongen heeft om die termijn met enige soepelheid te bejegenen. Ik zou dus graag van de minister vernemen of dat ook tot de mogelijkheden behoort. Ten slotte, wat het technische aspect betreft, zou ik graag vernemen wanneer de betaling van die middelen nu eigenlijk exact zal gebeuren.

Tot slot kom ik zeer kort terug op het communautaire aspect van de zaak, mijnheer de minister. Laten we niet rond de pot draaien. We weten allemaal dat Vlaanderen op dat vlak eens te meer wordt bestolen. Vlaanderen doet ten minste inspanningen op het vlak van verkeersveiligheid, maar wordt daarvoor niet gehonoreerd. Ik vraag eigenlijk niet veel, mijnheer de minister. Ik vraag eigenlijk alleen wat Vlaanderen toekomt. U kunt, voordat u ons verlaat, nog één goede

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

Etant donné l'intention du ministre de quitter le gouvernement fédéral, je souhaiterais attirer une dernière fois son attention sur les aspects communautaires du fonds des amendes routières. La Flandre n'est pas récompensée des efforts qu'elle consent en matière de sécurité routière.

daad stellen en die ongelooflijke scheeftrekking onmiddellijk uit de wereld helpen. U kunt dat eigenlijk met een pennentrek, als u overeenkomt met uw collega's. Met één pennentrek kunt u het koninklijk besluit veranderen, mijnheer de minister.

**05.03** Minister **Bert Anciaux**: (...)

**05.04** **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): We kennen dat wel.

Mijnheer de minister, ik wil toch nog even het volgende zeggen. De verkiezingen zijn gepasseerd. Ik zie al die onderhandelaars staan in het Vlaams Parlement. Ze verkondigen allemaal grote woorden. Ze zeggen dat ze dit en dat gaan doen op Vlaams niveau. Uw partij of kartelpartner behoort daar ook toe. Dat is natuurlijk gemakkelijk als men aan de zijlijn staat. Het is hier dat het nu moet gebeuren. U zou nu één goede daad kunnen stellen door ten minste deze scheeftrekking uit de wereld te helpen. Ik vraag niet veel. Ik vraag alleen maar om te proberen om dit uit de wereld te helpen. Dit is een zaak die toch van belang is voor Vlaanderen.

**05.04** **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): Au Parlement flamand, les négociateurs font de grandes promesses, mais le ministre peut faire en sorte que notre partie du pays obtienne effectivement ce qui lui revient. Est-ce dans ses intentions?

De **voorzitter**: Mijnheer Mortelmans, ik wil uw aandacht vestigen op het feit dat een goede daad iets van de scouts is en dat de minister uit de chiro komt. Dat is een verschil.

**05.05** Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, ik wil eerst even zeggen dat een goede daad ook in de chiro absoluut een na te streven doel was. Ik zal niet zeggen dat ik er elke dag in ben geslaagd.

**05.06** **Jos Ansoms** (CD&V): (...)

**05.07** Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer Ansoms, integendeel, het is zo slecht geweest in het verleden dat het alleen maar kan verbeteren.

Ten tweede, ik ben uw dienaar tot mijn laatste snik en de rest is speculatie. Ik heb in elk geval niet de gewoonte om in welke dag of nacht dan ook te vluchten.

Ik zal proberen om in dit dossier zo correct mogelijk te antwoorden. Ik steek niet onder stoelen of banken dat de oprichting van het verkeersboetefonds nogal wat bloed, zweet en tranen heeft gekost. Een akkoord bereiken over de verdeling van het verkeersboetefonds en over de criteria waarop het verkeersboetefonds verdeeld wordt, was inderdaad allemaal niet zo vanzelfsprekend.

Ik wijs erop dat ik vertrokken ben van een in de Ministerraad goedgekeurd koninklijk besluit van de vorige regering. Het was nog geen koninklijk besluit omdat het nog niet verschenen was. Er is daarover hier een bespreking geweest en er waren vragen van onder meer de heer Jos Ansoms. Ik heb gezegd dat ik het ging tegenhouden, dat ik het opnieuw ging onderzoeken en bespreken, want dat er te weinig drive en aanzet was in het kader van de verkeersveiligheid. Ik ben er bovendien van overtuigd - maar ik zal daarover straks antwoorden - dat de verdeling op dit ogenblik een veel dynamischer gegeven is in het kader van verkeersveiligheid dan sommigen wel denken. Ik erken echter dat het feit dat het relatief laat in voege is getreden voor het eerste jaar een relatief korte periode

**05.07** **Bert Anciaux**, ministre: La mise en place du fonds des amendes routières et la conclusion d'un accord sur les critères de répartition ont constitué un processus laborieux qui repose sur un arrêté royal du précédent gouvernement approuvé en Conseil des ministres, mais non encore publié. J'ai fait examiner dans quelle mesure cet arrêté pouvait contribuer davantage à la sécurité routière.

La répartition proposée aujourd'hui est plus dynamique. Les zones de police disposent d'un délai jusqu'au 1<sup>er</sup> septembre pour clôturer leurs dossiers. La rubrique FAQ disponible sur le site Web vise à informer le mieux possible sur l'interprétation exacte à donner à l'arrêté royal et à la circulaire. Cette manière de procéder a pour avantage que les informations fournies peuvent être vérifiées par des spécialistes,

geeft om alle dossiers in orde te brengen.

Als ik mij niet vergis, is 1 september inderdaad de deadline. Dat wil dus inderdaad zeggen dat door veel van de politiezones tijdens de zomer hard zal moeten worden gewerkt om die dossiers klaar te maken. Natuurlijk is dat eenmalig, in het begin van het systeem. Volgend jaar zal dat niet meer het geval zijn, omdat men dan van in den beginne weet welke criteria gelden en waaraan men zich moet houden.

In dat opzicht zijn de frequently asked questions die op de webstek verschijnen, precies bedoeld om zo veel en zo goed mogelijk te informeren. Bij de opstart van zo'n nieuwe procedure kan men mijn inziens namelijk niet genoeg begeleiden en informeren over hoe, volgens de administratie, de gegevens die in het koninklijk besluit en in de rondzendbrief staan, geïnterpreteerd moeten worden. Dat mag niet als bijkomende regels worden gezien. Het gaat om het uitleggen van de manier waarop de regels uit het koninklijk besluit geïnterpreteerd moeten worden. Ik geef daarmee wel toe dat de antwoorden op die veelgestelde vragen, die FAQ's, als een bijkomende betutteling kunnen overkomen, daar waar ze in eerste instantie bedoeld zijn als meer informatie geven en begeleiden van politiezones die ook niet altijd juist weten wat zij onder de verschillende bepalingen dienen te verstaan.

Een nadeel van zulke FAQ is dat de antwoorden een bepaalde richting aangeven. De regels worden in alle eerlijkheid zo ook geïnterpreteerd door de administratie. Nadien zal misschien moeten blijken dat dat enigszins bijgestuurd moet worden.

Maar in ieder geval ben ik wel verheugd over het feit dat parlementsleden trouwe lezers zijn van de website van de administratie en dat er daarover parlementaire vragen worden gesteld. Ik meen dat ook, want het is wel belangrijk dat de informatie die wij geven aan onze politiezones, door specialisten ook nagekeken worden op fouten. Het is niet altijd zo vanzelfsprekend om mezelf te controleren en om na te gaan of de verwoording van de instructies aan de administratie ook in die mate correct worden uitgevoerd. Als er tegenstellingen worden vastgelegd tussen de parlementaire vragen en de FAQ, wat niet de bedoeling kan zijn, dan moeten wij dat rechte trekken.

Indien een expert van uw kaliber dit nauwgezet opvolgt, kan het alleen maar verbeteren.

Ik kom tot de concrete vragen inzake de financiering van de personeelskost.

Ten eerste, de nieuwe versie van de FAQ zal deze namiddag op de website geplaatst worden zodat hetgeen ik in deze commissie verklaard heb op 16 juni niet in strijd is met hetgeen op 24 juni in de FAQ is naar voren gebracht. Let wel, misschien zal het nog verfijnd moeten worden. Naar aanleiding van deze vraag word ik immers reeds geconfronteerd met een aantal bedenkingen waarover mogelijks meningsverschillen over kunnen bestaan, maar waarop ik vandaag probeer een duidelijk antwoord te geven.

Ten tweede, reguliere personeelskosten die volgens het FAQ-

l'inconvénient étant qu'une interprétation déterminée peut encore être adaptée ultérieurement. Il ne peut en aucun cas exister de contradiction entre mes déclarations au Parlement et cette rubrique FAQ.

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

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

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

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

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

document niet in aanmerking komen, moeten worden beschouwd als gewone loonkost in het kader van de gewone, geregelde en regelmatige activiteit. Indien u mij om een bijkomende interpretatie vraagt, antwoord ik dat, bij afgeleide, de bijkomende loonkost die ook voor dat personeel wordt blootgesteld en die dus niet de gewone loonkost is voor het reguliere werk, mijns inziens, wel degelijk in aanmerking komt.

Mijnheer Ansoms, correct is correct. Indien kan aangetoond worden dat de “overuren” gemaakt werden omwille van bijkomende of nieuwe acties die ondernomen worden in het kader van de verkeersveiligheid, lijkt het mij een logisch gevolg van hetgeen wij beschouwen als reguliere personeelskost. Ik citeer: “De gewone loonkost is de loonkost in het kader van de gewone, geregelde en regelmatige activiteiten”. De bijkomende personeelskost kan niet als regulier beschouwd worden

Er wordt in ieder geval aangenomen dat tijdelijk of interim-personeel wordt aangeworven en/of dat een beroep wordt gedaan op freelance medewerkers of dat bepaalde taken worden uitbesteed. Dergelijke uitgaven zullen niet in aanmerking worden genomen.

Mijnheer Ansoms, ik merk dat u controleert of de nieuwe FAQ op de website staat. Ik heb echter niet gezegd hoe laat. Misschien controleren zij wel wat ik in deze commissie verkondig.

De mogelijkheid - dat zal u wellicht niet zinnen, mijnheer Ansoms, maar het is op dit ogenblik een duidelijke regel - voor grotere politiezones om, gefinancierd door hun aandeel in het boetefonds, een gespecialiseerde dienst uit te bouwen en uit te breiden met nieuw personeel bestaat niet.

Wat het eerste onderdeel van de tweede vraag betreft, gaat het niet alleen om de aanschaf van materiaal dat bestemd is voor gebruik in het kader van handhaving. Wanneer u er het besluit, de omzendbrief en het model van de overeenkomst op naleest, zult u moeten erkennen dat men niet verlegen hoeft te zitten om nieuwe mogelijkheden aan te boren. Denk bijvoorbeeld aan sensibilisering, communicatie, voorlichting in de ruime betekenis van het woord en verdere acties in verband met de verbetering van de verkeersleefbaarheid, het verbeteren van de expertise van het personeel en zo verder.

U hoeft geenszins te vrezen dat zones die reeds langer actief zijn, gestraft zullen worden voor hun vroegere inzet. In dit opzicht kan ik even verduidelijken in welke mate de notie “bijkomende inspanningen” moet geïnterpreteerd worden. Aanvankelijk was bepaald dat om geld te kunnen krijgen acties in 2004 bijkomstig moesten zijn ten opzichte van 2003. Dit kan inderdaad allicht bestraffend zijn voor zones die al serieuze inspanningen gedaan hebben en dat vastgelegd hebben in een actieplan 2003/2004. Het voorstel is nu dat acties die gevoerd worden in het kader van het actieplan 2003/2004 integraal meegerekend mogen worden, ook al is er in 2004 geen bijkomende actie ten opzichte van 2003. Zo worden de zones die in het kader van het actieplan hun activiteiten uitgebreid hebben beloond. Ook dit wordt opgenomen in een FAQ-document.

Het tweede onderdeel van uw vraag ging over de toegekende

J'estime également qu'il serait préférable que le rapport soit de 50-50 plutôt que 37-63, mais je m'attends à ce que les zones flamandes reçoivent beaucoup plus d'argent en 2005 et 2006 étant donné qu'elles ont consenti les plus gros efforts. S'il faut parler de distorsion communautaire, il se pourrait bien que cela soit au profit de la Flandre. Je ne partage pas l'avis selon lequel les recettes provenant des amendes doivent être le principal critère pour la répartition des moyens du fonds des amendes. Il s'agit surtout de réduire le nombre de victimes, et s'il est possible d'y parvenir sans amendes, cela sera tout aussi bien.

middelen. De toegekende middelen zijn kalendergebonden en dienen voor 31 december 2004 te worden besteed aan bijkomende inspanningen in het kader van de verkeerswetgeving. Ze kunnen met andere woorden door de zone niet gebruikt worden voor uitgaven na 31 december 2004. Dit geldt voor volgend jaar. De bedragen die niet toegekend zijn binnen het kader van de uitbetaling van het verkeersboetefonds worden toegevoegd aan het saldo van het volgende jaar zoals bepaald in artikel 7 laatste lid van het KB betreffende de overeenkomsten. Het geld gaat niet terug naar de schatkist.

Zo kom ik tot de derde vraag van collega Mortelmans. Na een eerste toepassing dit jaar en mede in het licht van de beslissing van de thematische Ministerraad over levenskwaliteit van 20 maart 2004 om de wet van 7 februari 2003 houdende de verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid en de uitvoeringsbesluiten tegen september 2005 te evalueren, zullen de overeenkomsten met de politiezones ook op dat moment worden geëvalueerd.

Uit die evaluatie zal blijken hoe het geld uit het verkeersboetefonds in de praktijk over de verschillende politiezones werd verdeeld. De huidige verdeelsleutel – een systeem dat overigens altijd voor discussies zorgt, maar het onmiskenbaar voordeel heeft dat het op objectieve criteria is gebaseerd – werd vastgelegd in de Ministerraad. Alvorens hem als onrechtvaardig te beschouwen, lijkt het aangewezen de resultaten van de evaluatie af te wachten. Uiteindelijk zijn het de bevoegde diensten van de FOD Mobiliteit en Vervoer en van de FOD Binnenlandse Zaken die, op basis van een grondige analyse van de overeenkomsten die hen worden voorgelegd, de grootte van het bedrag bepalen dat aan de politiezones zal worden uitgekeerd. Het is dan ook geenszins zo dat elke politiezone aanspraak zal maken op het maximumbedrag dat volgens de verdeelsleutel wordt voorzien. Het is dan ook verkeerd te zeer te focussen op de maximumbedragen die nu reeds aan de verschillende politiezones worden toegedicht. Indien echter uit de evaluatie zou blijken dat de huidige verdeelsleutel voor een onrechtvaardige verdeling van de vrijgekomen middelen zorgt, zal worden bekeken hoe daaraan een mouw kan worden gepast.

Heel concreet wil ik in het kader van die zogenaamde communautaire scheefftrekking – ik heb daarop trouwens ook al duidelijk geantwoord, zowel hier in de Kamer tijdens commissie- en plenaire vergaderingen als in de Senaat – één zaak die voortdurend wordt miskend, even belichten.

Ik weet dat de heer Ansoms – ik heb ook nooit onder stoelen of banken gestoken dat ik zijn mening deel – vindt dat het variabel gedeelte van 37% te weinig is. Ik had graag 50-50 gehad. 50% vast – 50% variabel was volgens mij een correcte verhouding geweest. Het vaste gedeelte heeft wel degelijk zin. Het is immers ook in verhouding tot de grootte van de politiezones en van het verkeersnet dat een deel van de kosten moet worden berekend. Het zou vanzelfsprekend niet helemaal correct zijn om dat uit te sluiten. Het kan niet zijn dat alleen de resultaten op het gebied van de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers het enige criterium zou zijn. Wij hebben nu eenmaal die verhouding van 37-63. Het gedeelte van 63% is opgesplitst in twee onderdelen.

Mijnheer Mortelmans, het gedeelte van 37% zou wel eens tot gevolg kunnen hebben dat, buiten de aandacht voor de contracten die moeten worden gesloten – ik wil nog zien of elke politiezone dat zal doen; we kunnen de cijfers daarvan ook wel eens bekijken –, de verdeelsleutel, zoals die zich vandaag in de praktijk voor het jaar 2004 zal voordoen, anders evolueert in de toekomst. Het is mijn bescheiden voorspelling dat in 2005-2006 het aandeel van de Vlaamse politiezones door deze verdeelsleutel fors zal toenemen, precies doordat er heel veel inspanningen worden geleverd voor het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers.

Met het volgende ben ik het niet eens. Het is gewoon een verschil van mening en u kan mij niet overtuigen. Waar ik het niet mee eens ben is dat de hoogte van de boetes of het innen van de boetes op enigerlei wijze kan meespelen in de verdeling van het boetefonds. Ik ben het daarmee niet eens.

Mijnheer de voorzitter, ik heb reeds vaak genoeg gezegd dat voor mij het enige criterium het terugdringen van de verkeersslachtoffers is en niet de grootte van de boetes die betaald worden. Als een politiezone erin zou slagen om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen zonder boetes te innen, dan is dat voor mij in orde. Van mij gaat u nooit een verklaring horen waarin ik zeg dat er een communautaire scheefftrekking is.

Een communautaire scheefftrekking gaat ervan uit dat die boetes belangrijker zijn dan de verkeersveiligheid. Voor mij is de verkeersveiligheid en het terugdringen van de slachtoffers belangrijker. Nogmaals, als er een communautaire scheefftrekking is, dan zou het wel eens in het voordeel van Vlaanderen kunnen zijn, waar de verkeersveiligheid fors zal toenemen ten nadele misschien van de Franstalige politiezones waar er te weinig aandacht is voor het toenemen van de verkeersveiligheid. Ik hoop dat ik mij ook daarin vergis. Ik speel niet graag spelletjes. Het is echter toch wel vreemd dat men over scheefftrekking spreekt als het gaat over geld en niet over een scheefftrekking spreekt als het gaat over het redden van mensen.

**05.08 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK):** Mijnheer de minister, het gaat natuurlijk ook over het redden van mensen. Dat is ook mijn bekommernis. Als 80% van de inkomsten in Vlaanderen ...

**05.08 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK):** La diminution du nombre de victimes est aussi notre première priorité ...

**05.09 Minister Bert Anciaux:** Dat is niet juist.

**05.10 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK):** Het is wel juist. Ik heb in december trouwens met cijfers aangetoond dat er een enorme scheefftrekking is wat de penale boetes betreft. De VVSG bevestigt ook dat er een serieuze scheefftrekking is.

**05.11 Minister Bert Anciaux:** Ik moet bekennen dat de cijfers voor 2003 nog steeds niet bekend zijn. Ik ben er niet fier op.

**05.12 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK):** Laten we uitgaan van de cijfers van de penale boetes die vastgesteld zijn en die een antwoord zijn op een schriftelijke vraag die ik en andere collega's hebben gesteld. 80% van die boetes komt uit Vlaanderen. Is het dan niet

**05.12 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK):** ... mais si 80% des recettes sont générées en Flandre, il n'est que normal que

meer dan normaal dat de centen die terugkomen om hun nut te bewijzen op het vlak van verkeersveiligheid ook voor een groot stuk in Vlaanderen worden gegenereerd? Dat heeft niet te maken met het feit of we al dan niet bekommerd zijn over de verkeersslachtoffers. Natuurlijk zijn wij bekommerd om het terugdringen van de verkeersslachtoffers. Het is echter toch logisch dat ook op dat vlak het Gewest dat de meeste inspanningen levert daar het meest ... Dat is volgens mij toch een logisch principe. U pakt het in in een algehele visie van het terugdringen van verkeersslachtoffers.

les zones flamandes reçoivent le plus en retour.

**05.13** Minister **Bert Anciaux**: Dan is het uitgangspunt anders en dat is een eerbaar uitgangspunt. Als het uitgangspunt erop gericht is om te gaan kijken waar er geïnd wordt en die verhouding gebruiken voor het teruggeven aan de politiezones op basis van de Gewesten, dan is dat een ander uitgangspunt. Dat is niet oneerbaar, maar het is wel een ander uitgangspunt.

**05.14** **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, stel dat we inderdaad in september of oktober toch naar een forum zouden gaan, stel dat we toch de verkeersproblematiek zouden gaan federaliseren, dan zouden die middelen toch voor Vlaanderen bestemd zijn?

**05.15** Minister **Bert Anciaux**: Het is nogal wies dat op het moment dat de verkeersveiligheid geregionaliseerd wordt en als dat aspect van het boetefonds beschouwd wordt als een belangrijk hulpmiddel voor de verkeersveiligheid, dat ook mee geregionaliseerd zou moeten worden.

**05.15** **Bert Anciaux**, ministre: Si la sécurité routière est régionalisée, les fonds seront également transférés.

Op dit ogenblik evenwel – u kunt mij dat niet kwalijk nemen – zit ik in een federaal verhaal inzake verkeersveiligheid.

**05.16** **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): Maar dan gaat u er wel mee akkoord dat die middelen integraal naar Vlaanderen gaan.

**05.17** Minister **Bert Anciaux**: Dat is een ander uitgangspunt.

**05.18** **Jos Ansoms** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil reageren op die laatste discussie. Ik ben het fundamenteel oneens met de minister.

**05.18** **Jos Ansoms** (CD&V): Lors de la mise en place du fonds des amendes routières, l'accent a été mis sur l'importance du maintien de l'ordre dans le cadre de la sécurité routière.

Mijnheer de minister, u weet wat de bedoeling was van het Verkeersboetefonds. Ik heb het tot stand zien komen tijdens de nachtelijke discussie met uw voorganger. Men ging er van uit dat door het verhogen van de verkeersboetes een ontrading zou teweeggebracht worden bij de bevolking, waardoor minder snel zou worden gereden, minder risicovol gedrag zou worden vertoond en waardoor dus de verkeersveiligheid zou stijgen. Daarvoor is uiteraard de handhaving essentieel. Met evenzoveel woorden werd gezegd dat de handhaving vooral een zaak is van het lokale niveau, aangezien door de politiehervorming de verkeerspolitie zich teruggetrokken heeft op de autostrades en de rest voor het lokale niveau laat. Daar komt het Verkeersboetefonds vandaan. Toen werd beslist dat de meerontvangsten die voortkomen uit die hogere boetes terug zouden vloeien naar het lokale niveau teneinde het te stimuleren om het beleid dat de regering wenst - meer handhaving en daardoor het aantal ongevallen doen dalen - te kunnen realiseren. Alzo ontstond

het Verkeersboetefonds.

**05.19** Minister **Bert Anciaux**: Meer verkeersveiligheid.

**05.20** **Jos Ansoms** (CD&V): Meer verkeersveiligheid, waarbij handhaving essentieel is en handhaving behoort tot de opdracht van de lokale politie. Dat is het uitgangspunt. Vandaar dat wij vanaf het begin gepleit hebben voor een zeer duidelijke lijn. Wij waren het eens met de regering dat deze opdracht moest worden uitgevoerd op het lokale niveau en wij stelden voor om geen federaal veiligheidsfonds maken, maar de helft van de opbrengst van de verkeersboetes in de politiezones te laten en de andere helft naar het federale niveau door te schuiven om eventueel de federale politie of justitietaken of federale taken mee te betalen. Dat zou normaal zijn.

Ik ben het er evenwel niet mee eens om, zoals sommigen opperen, de volledige opbrengst van de verkeersboetes in de zone te laten. Dat heb ik nooit voorgesteld. Dat is trouwens verkeerd want het is duidelijk dat ook verkeersveiligheid en justitie de middelen moeten krijgen om de normale werking te betalen.

U stelde dat niet voor, mijnheer de minister, maar sommigen wel.

Er mag worden verwacht dat ingevolge meer handhaving en hogere boetes, het bedrag aanzienlijk hoger is. Vandaar dat wij destijds een wetsvoorstel hebben ingediend in die zin. Wij trouwens niet alleen, ook de VLD. Toen het erop aankwam het voorstel goed te keuren heeft de VLD tegen haar voorstel moeten stemmen, onder druk van de heer Verhofstadt die in het kader van het paars-groene verhaal, absoluut een wet aan mevrouw Durant wou schenken. Dat is de historische waarheid.

Toch hadden wij beter dat gedaan, in plaats van iets op te zetten dat u op uw opvolger nog via drie of vier FAQ's zal aanpassen, mijnheer de minister.

Ik vind dat spijtig. Het had veel eenvoudiger kunnen gebeuren, en to the point waarvoor het diende. Dan zouden al die discussies over transfers, communautair, van de ene zone die wel iets doet naar een andere zone die minder of niets doet, niet hebben plaatsgehad. Dan zou het veel eenvoudiger zijn geweest en dan zou u hebben bereikt wat u wenste te bereiken. Dat wilde ik bij wijze van inleiding zeggen.

Ik heb nog twee bijkomende vragen, om de FAQ-2 iets of wat voor te lopen, want die zijn nog niet verschenen op het internet.

Ondertussen zijn de formulieren opgesteld. Tussen haakjes, onze politiezone zal de eerste zijn die dat document ingestuurd heeft. Wij vinden 1 september dus geen probleem, want dat van ons is al klaar.

**05.21** Minister **Bert Anciaux**: (...)

**05.22** **Jos Ansoms** (CD&V): Als er geld te krijgen is...

Er zijn drie kolommen.

**05.23** Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer Ansoms, misschien kan ik best uw gegevens gewoon op de website zetten.

**05.20** **Jos Ansoms** (CD&V): Etant donné que le maintien de l'ordre relève de la responsabilité du niveau local, le fonds des amendes routières devait veiller à ce que les recettes supplémentaires résultant de la majoration des amendes et de l'amélioration du maintien de l'ordre profitent au niveau local. Nous étions partisans d'un autre système: pas de fonds fédéral, mais l'attribution de la moitié des recettes aux zones. Toute la discussion relative aux transferts et aux distorsions communautaires aurait ainsi pu être évitée.

**05.24 Jos Ansoms** (CD&V): Maar het is wel belangrijk als ik nu een bevestigend antwoord krijg.

Er zijn drie kolommen. Wij hebben in de eerste kolom geschreven wat we in 2003 hebben gedaan, in de tweede kolom staat wat we in 2004 doen, en het verschil staat in de derde kolom. Als wij in 2003 duizend uren gepresteerd hebben qua verkeershandhaving en in 2004 tweeduizend uren, dan staat in de derde kolom het verschil: duizend uren. Die duizend uren worden dus in aanmerking genomen als loonkosten. Akkoord? Heb ik dat zo goed begrepen? Dat is namelijk heel belangrijk.

Als u dat bevestigt, weten alle zones nu hoe ze die formulieren moeten invullen. We weten dat het een extra inspanning is ten opzichte van 2003 en dat de loonkosten die daaraan verbonden zijn in 2004 – geleverd vóór 31 december 2004, zoals u gezegd hebt – extra uitgaven zijn die daarvoor in aanmerking komen. Als dat juist is, dan is het voor mij duidelijk en ik vind dat ook logisch.

**05.25 Minister Bert Anciaux:** Mag ik u een tegenvraag stellen? Ik ben geneigd om ja te antwoorden. Maar veronderstel dat er in 2003 ten opzichte van de voorgaande jaren 2002 en 2001 een opvallende verlaging van de uitgaven zou zijn op het gebied van de verkeersveiligheid, wat is dan regulier: de uitgaven in 2003?

**05.26 Jos Ansoms** (CD&V): U wilt dus een vergelijking met de drie voorgaande jaren. Maar er staan drie kolommen op dat formulier. U hebt die formulieren toch gezien? Mij lijkt het vrij eenvoudig.

**05.24 Jos Ansoms** (CD&V): Si une zone consacre en 2004 un plus grand nombre d'heures au maintien de l'ordre qu'en 2003, les coûts salariaux y afférents sont-ils dans ce cas considérés comme des dépenses supplémentaires?

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

**05.26 Jos Ansoms** (CD&V): Il suffit dans ce cas de considérer que la norme constitue la moyenne des trois dernières années. Le formulaire ne mentionne toutefois que l'année 2003.

De **voorzitter:** Laat mij even tussenbeide komen. Ik moet het Reglement toepassen. Die discussie is zeer interessant, maar een vraag duurt normaal 5 minuten, het antwoord inbegrepen. Met deze vraag zijn wij zeker 25 minuten over de tijd. Ik moet ook rekening houden met de heer Mortelmans.

**05.27 Jos Ansoms** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik verontschuldig mij, maar als de minister ja gezegd had, dan zou dat weer een minuut minder geweest zijn.

De **voorzitter:** Stel ze dan heel, heel kort.

**05.28 Jos Ansoms** (CD&V): U hebt het woord “kalendergebonden” in de mond genomen. U heb gezegd dat de uitgaven voor 31 december 2004 moeten gebeurd zijn. Dat vind ik normaal. Is het dan ook, zoals het nu in FAQ 1 staat, na 1 januari 2004?

**05.28 Jos Ansoms** (CD&V): Le ministre a déclaré que les dépenses doivent être effectuées avant le 31 décembre 2004. Et à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2004?

**05.29 Minister Bert Anciaux:** Na 1 januari?

**05.30 Jos Ansoms** (CD&V): Na 1 januari 2004? U hebt daarstraks gezegd 2003, 2004. Dat hebt u herhaaldelijk gezegd. Moeten de uitgaven gebeurd zijn na 1 januari 2004?

**05.31** Minister **Bert Anciaux**: Absoluut, vanaf 1 januari 2004.

**05.31** **Bert Anciaux**, ministre: Absolument.

**05.32** **Jos Ansoms** (CD&V): Het is maar een vraag.

De **voorzitter**: Dat was een kort en duidelijk antwoord.

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

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

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

**06.01** **Cemal Cavdarli** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, mijn mondelinge vraag inzake de erkenning van buitenlandse rijbewijzen daterend van 24 maart 2004 werd door u, mijnheer de minister, op een enorm constructieve manier beantwoord. U wilde graag werken aan deze problematiek en u hebt vermeld dat u het koninklijk besluit in verband met de omzetting van de Europese richtlijn voor de zomer zou uitvaardigen. Ook sprak u van het initiatief om onderhandelingen te starten met Turkije inzake het bevorderen van een adequate regelgeving en u zei dat de brief gericht aan de Turkse ambassade klaar was voor ondertekening. Na drie maanden stel ik mij de vraag welke vooruitgang geboekt is inzake dit dossier aangezien heel wat mensen aan het wachten zijn op deze regeling en heel veel mensen hoop hebben geput uit uw initieel constructief antwoord. Het is dan ook mijn plicht u nogmaals te herinneren aan uw belofte en u te wijzen op deze noodzakelijke maatregel. Mij hierop baserend wil ik u heel kort drie vragen stellen, mijnheer de minister.

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

Kunt u enige toelichting geven bij de vordering inzake de voorbereiding in verband met dit dossier? Kunt u enige zekerheid geven dat het koninklijk besluit inderdaad uitgevaardigd zal worden? Ten slotte, kunt u ook enige toelichting geven over de stand van zaken van de onderhandelingen met de Turkse autoriteiten?

**06.02** Minister **Bert Anciaux**: Collega, de problematiek van de wederzijdse erkenning van rijbewijzen werd omstandig toegelicht naar aanleiding van uw schriftelijke vraag nummer 65. Dit gebeurde nogmaals op 24 maart 2004 aan de hand van uw mondelinge vraag in deze commissie. Ik heb zoals u zelf onderstreept gestreefd naar een constructieve regeling ter zake, enerzijds via het inschrijven in het ontwerp van koninklijk besluit houdende omzetting van de EG richtlijn 2000/56/EG betreffende het rijbewijs van een bepaling in artikel 2, Artikel 5 §2, 2. Het gaat hier over kandidaten voor het rijbewijs vrijgesteld van de scholing. Ik herneem. Artikel 5 §2, 2 van hetzelfde besluit wordt door een volgende bepaling vervangen: "De houders van een Europees of een buitenlands nationaal rijbewijs dat afgegeven is voor ten minste dezelfde categorie of subcategorie van voertuigen of voor een categorie of subcategorie die gelijkwaardig is aan die waarvoor de geldigheidsverklaring gevraagd wordt". Tot daar het citaat.

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

De houders van een Europees of een buitenlandse rijbewijs, zelfs als de geldigheid daarvan verlopen is of als het rijbewijs hier niet erkend is, moeten zich dus voor de rijopleiding niet onderwerpen aan rijsschoolonderricht noch een voorlopig rijbewijs aanvragen.

réussi, elles pourront conduire dans tous les Etats membres de l'UE. La disposition en question entrera en vigueur en août 2004.

Zoals alle bestuurders zijn zij onderworpen aan de medische normen inzake rijgeschiktheid. Dit moet de betrokkenen toelaten zich rechtstreeks in te schrijven bij de erkende examencentra om zonder scholing te doorlopen de voor de gewenste voertuigcategorie voorgeschreven examens theorie en praktijk te kunnen afleggen. Deze regeling heeft bovendien het voordeel dat betrokkenen aldus het bewijs zullen hebben geleverd te voldoen aan de Europese voorschriften voor het bekomen van een Europees rijbewijs zodat de geldigheid in andere lidstaten niet in vraag dient te worden gesteld zoals dit momenteel mogelijk is bij de gebruikelijke omwisseling van een vreemd rijbewijs naar aanleiding van de verplaatsing van zijn of haar residentie naar een andere lidstaat van de Europese Unie. Op dat moment zal een gewone omwisseling mogelijk zijn. Men kan dat in de andere lidstaten niet betwisten omdat men het examen aflegt en wel degelijk het Europees rijbewijs krijgt. Tot nu konden de andere lidstaten dat wel betwisten.

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

Er werd met de ambassadeur van Turkije in België overleg gepleegd teneinde het officieel standpunt van de bevoegde Turkse overheden te kennen in deze aangelegenheid. Bij antwoord van 27 april 2004 liet de heer Erkan Gezer, ambassadeur van Turkije in België, mij weten dat in de Grande Assemblée Nationale turque een nieuw ontwerp van wegverkeerswet wordt goedgekeurd waarbij het de bedoeling is de geharmoniseerde Europese regelgeving betreffende het rijbewijs te integreren in het nationaal Turks recht. Het Turks ministerie van Onderwijs blijkt reeds belast te zijn met de opdracht om de aanpassing van de Turkse rijopleiding in die zin spoedig te realiseren. Gelet op wat voorafging, stelt hij voor de technische onderhandelingen vooralsnog uit te stellen tot deze hervorming zal zijn doorgevoerd.

U zult het met mij eens zijn dat beide initiatieven moeten bijdragen tot een rechtszekere regeling van de problematiek, temeer ik instructies heb gegeven voor de spoedige publicatie van het besluit in het Belgisch Staatsblad aangezien het advies van de Raad van State eind juni werd betekend. We hebben het advies en kunnen overgaan tot publicatie. Ik heb er ook uitdrukkelijk laten inschrijven dat de hogervermelde bepaling in werking zal treden op 1 augustus 2004.

Ik hoop hiermee tegemoet te zijn gekomen aan uw oprechte bezorgdheid.

**06.03 Cemal Cavdarli** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik had uw schriftelijk antwoord al gekregen. Voor mij was de datum zeer belangrijk, namelijk 1 augustus. Ik kan nu op beide oren slapen en de mensen die maandenlang zonder antwoord bleven omtrent dit probleem zeggen dat de uitspraak vanaf 1 augustus in praktijk zal worden omgezet.

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

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

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

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

**07.01 Sabien Lahaye-Battheu (VLD):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb een heel korte vraag die zich al een beetje in de vakantiesfeer bevindt, toch voor diegenen die naar Italië of Spanje trekken. In landen zoals Italië, Spanje, Finland en Portugal is het immers verplicht een fluovest aan te trekken in geval van pech met de wagen. Wie zonder zo'n fluovest zijn voertuig op de pechstrook achterlaat, riskeert een boete van 33 tot 137 euro. In Spanje geldt die verplichting voor alle inzittenden van een wagen met pech. Ik heb gelezen dat zulke vestjes bij ons kunnen worden aangekocht tegen 15 euro per stuk bij de VDAB en het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid. Ze bestaan dus bij ons, maar ze zijn niet verplicht. Mensen die naar het buitenland trekken, kunnen dergelijke vestjes ook bij de grensovergangen en in de servicestations aanschaffen.

Ik wou u kort de volgende vraag stellen, mijnheer de minister. Hoe staat u ten opzichte van dit initiatief? Zou u eventueel overwegen om deze verplichting ook in België in te voeren?

**07.02 Minister Bert Anciaux:** Mijnheer de voorzitter, collega's, ik sta uiteraard positief tegenover het meenemen in de wagen van een reflecterend veiligheidsvest dat bij pech of ongeval wordt gedragen om goed zichtbaar te zijn voor het passerend verkeer.

Ten tweede, in België is het gebruik van een reflecterend veiligheidsvest op dit ogenblik verplicht voor de wegkapiteins bij de begeleiding van motorrijders die in groepsverband rijden. Langs de andere kant wordt sinds jaar en dag het gebruik van reflecterende producten aanbevolen, vooral voor de begeleiders van groepen voetgangers en voor gemachtigde opzichters die scholieren helpen oversteken. Ik ben vooralsnog niet van plan om op korte termijn de verplichting uit te breiden tot andere dan de genoemde verkeersdeelnemers, maar ik volg deze evolutie van nabij.

Ik moet u wel zeggen dat ik het persoonlijk zeker zou aanmoedigen en het misschien zelfs in een persoonlijke bui graag zou willen opleggen in de hoop daarmee het aantal slachtoffers te verminderen, maar ik heb ook geleerd dat alles wat ik wil opleggen niet altijd wordt geapprecieerd. Daarom acht ik het belangrijk dat we de mensen overtuigen om daarvan een gewoonte te maken. Ik denk echt wel dat het kan helpen. Gelukkig gebeurt het niet te vaak dat mensen verongelukken terwijl ze aan hun wagen werken, pech hebben met hun wagen, voor of achter hun wagen lopen als die op de pechstrook is geparkeerd en dergelijke meer.

**07.03 Sabien Lahaye-Battheu (VLD):** Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister, maar ik heb geen verdere repliek.

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

**08 Questions jointes de**

**07.01 Sabien Lahaye-Battheu (VLD):** Dans certains pays, les conducteurs en panne avec leur véhicule doivent porter une veste de sécurité réfléchissante. En Belgique, il est possible de se procurer de telles vestes mais elles ne sont pas obligatoires. Le ministre envisage-t-il d'instaurer une obligation similaire en Belgique?

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

- Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les modifications à apporter aux limitations de vitesse" (n° 3368)

- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la confusion en matière de règles de circulation" (n° 3375)

**08** Samengevoegde vragen van

- mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de aanpassing van de snelheidsbeperkingen" (nr. 3368)

- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verwarring omtrent de verkeersregels" (nr. 3375)

**08.01** **Annick Saudoyer** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, votre note de politique générale stipule que, je cite: "Le but de l'accord du gouvernement, à savoir le partage par deux pour 2010 du nombre des victimes de la route exige une révision du système de fixation des limitations de vitesse". Certains professionnels du secteur proposent de fixer des limitations de vitesse à partir d'une étude préalable sur la vitesse réelle des usagers de la route, ce qui permettrait ainsi de tenir compte des réalités du terrain.

Les résultats de l'étude effectuée par le MET de la Région wallonne sont aussi révélateurs d'un problème en la matière puisque, d'après cette étude, plus de 58% des automobilistes dépassent les limites de vitesse autorisée sur les autoroutes. Si nous nous référons à des limites plus sévères lorsqu'il s'agit d'agglomérations ou aux abords d'écoles ou encore des lieux publics très fréquentés, je pense que l'on pourrait également songer à une meilleure adaptation de la vitesse sur les autoroutes. Ces limitations de vitesse devraient, à mon sens, tenir compte de l'état de la voirie, du moment de la journée et également de la densité de la circulation.

Dans l'état actuel des choses, la jurisprudence tient compte de diverses variables telles que la densité du trafic, la visibilité, les conditions météorologiques, etc. Or, dans un souci d'uniformisation, il me semblerait opportun d'intégrer certains éléments de cette jurisprudence dans la législation routière.

Monsieur le ministre, existe-t-il un projet d'adaptation des limitations de vitesse? Ne faudrait-il pas tenir compte des résultats de l'étude réalisée par le MET pour en tirer certains enseignements?

**08.02** **Jos Ansoms** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb met veel aandacht het eerste, grote interview na de verkiezingen met de nieuwe verkeersspecialist van het kartel sp.a-spirit gelezen. Hij had het interview beter voor de verkiezingen gedaan. Het interview was één grote aanklacht tegen het gevoerde beleid. Flor Koninckx kloeg enkele dagen geleden in verschillende kranteninterviews de verwarring aan omtrent de verkeersregels. Hij verwees daarvoor naar het feit dat de wet nog maar pas in voege was en al op bepaalde punten werd veranderd. Hij had ook nog een hele reeks andere bemerkingen, die hij beter voor de verkiezingen had gegeven in plaats van erna. Hij heeft gisteren de eed afgelegd en wij zullen nagaan in hoeverre de invloed die de heer Koninckx zal hebben op de besluitvorming binnen het kartel sp.a-spirit, zichtbaar zal worden.

Ik pik er één punt uit, met name zijn kritiek op de zone-30. Hij verklaart zich voorstander van de zone-30, maar wel op voorwaarde

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

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

M. Koninckx a également réagi à juste titre aux exagérations en ce qui concerne les zones 30.

dat deze snelheidslimiet beperkt blijft in tijd en ruimte. Hij verwijst naar zijn eigen stad Diest, waar de hele binnenstad zone-30 is geworden, wat hij vaak te traag en niet handhaafbaar acht.

**08.03** Minister **Bert Anciaux**: Wie heeft de maatregel daar ingevoerd?

**08.04** **Jos Ansoms** (CD&V): Dat weet ik niet, maar daarover gaat het mij niet.

Deze uitspraken werden op 5 juli 2004 gedaan door Flor Koninckx.

(...): (...).

**08.05** **Jos Ansoms** (CD&V): Neen, Marchoul zit al enkele jaren in de oppositie.

Eigenlijk lees ik hier letterlijk wat die vermaledijde Kortrijkse politiecommissaris enkele maanden geleden heeft gezegd, waarna u er onmiddellijk als de kippen bij was om hem terecht te wijzen. Dat hebt u dezelfde dag nog op de radio gedaan. Ik heb nu uit uw mond geen terechtwijzing gehoord ten aanzien van de heer Koninckx. De heer Koninckx heeft nochtans net hetzelfde gezegd als destijds de politiecommissaris van Kortrijk.

**08.06** Minister **Bert Anciaux**: De heer Koninckx is geen politiecommissaris.

**08.05** **Jos Ansoms** (CD&V): Il prend ainsi le relais du commissaire de police de Courtrai qui s'est attiré les foudres du ministre pour avoir émis des observations semblables. M. Koninckx pour sa part n'a pas été rappelé à l'ordre.

**08.06** **Bert Anciaux**, ministre: Je ne puis rappeler un député à l'ordre.

**08.07** **Jos Ansoms** (CD&V): Hij is wel Vlaams volksvertegenwoordiger voor uw kartel en werd binnengehaald als onafhankelijke om uw kartel meer wijsheid, kennis en kunde inzake verkeersveiligheid bij te brengen. Zo heb ik het toch gelezen en gehoord.

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

Mijn vraag is dus nu, mijnheer de minister, of u meegaat met de heer Koninckx en of u de schoolomgeving als beperkte zone-30 gaat omschrijven, zeer beperkt in tijd en ruimte? Gaat u die zone-30 zeker niet laten uitdijen over de hele binnenstad of het hele centrum? De heer Koninckx vindt dat immers maar niks, want hij vindt dat het moeilijk te handhaven is.

Mijn vraag is dus in hoeverre de heer Koninckx u al heeft kunnen overtuigen en hij dus invloed heeft op uw concrete beleid, mijnheer de minister.

**08.08** **Bert Anciaux**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, indépendamment de l'article 11 du règlement général sur la police de la circulation routière et l'usage de la voie publique, qui fixe les limites de vitesse, le Code de la route prévoit l'obligation pour tout conducteur d'adapter sa vitesse en fonction d'éléments particuliers. Ainsi, en vertu de l'article 10 du même règlement, tout conducteur doit régler sa vitesse suivant les conditions requises par la présence d'autres usagers et en particulier les plus vulnérables, les conditions climatiques, la disposition des lieux, leur encombrement, la densité de la circulation, le champ de visibilité, l'état de la route, l'état et le chargement de son véhicule. Sa vitesse ne peut être ni

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

une cause d'accident, ni une gêne pour la circulation.

U verwijst naar een studie die vaststelt dat meer dan de helft van de automobilisten de snelheidsbeperkingen overschrijdt op de autosnelwegen. Daarmee raakt u zeer terecht het probleem aan van de oordeelkundige keuze van de snelheidslimieten. Sommige deskundigen raden aan om bij het kiezen van de snelheidsbeperkingen uit te gaan van de snelheden die door de meeste automobilisten worden gerespecteerd. Met politiecontroles kunnen de overtreders, die dan slechts een redelijk kleine groep vormen, gemakkelijker in de hand worden gehouden. Het grote nadeel van deze aanpak is dat deze pragmatisch gekozen snelheidsbeperkingen niet noodzakelijk veilige limieten zijn. Daarom blijf ik er voorstander van om snelheidsbeperkingen te kiezen met het oog op wat in een bepaalde context als een veilige snelheid wordt beschouwd.

Het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid beveelt onder de noemer gedifferentieerd snelheidsbeleid een aantal snelheidslimieten aan die gekoppeld zijn aan de wegfunctie. Heel kort gezegd betekent dit 30 km/u in de verblijfsgebieden waar gemotoriseerde en niet-gemotoriseerde weggebruikers nauwelijks van elkaar gescheiden zijn. 50 km/u is de snelheid voor drukke straten waar de voetgangers en de fietsers in sommige gevallen over een eigen infrastructuur beschikken. 70 km/u en 90 km/u zijn limieten voor buiten de bebouwde kom. Op de snelwegen geldt in ons land 120 km/u. Ik blijf vasthouden aan deze snelheidsgrenzen. Mochten wij deze optrekken en de daadwerkelijk gereden snelheden volgen, dan zou de onveiligheid op de snelwegen gegarandeerd toenemen. Deze 120-norm behouden betekent wel dat er meer werk is voor de politiecontrole.

Momenteel bezit ik als federaal minister nog steeds het toezicht over de aanvullende verkeersreglementen die in de gemeenteraden worden goedgekeurd als plaatselijke toepassing van het algemeen verkeersreglement.

Het is juist dat op de vele wegen die er in ons land liggen al eens onduidelijke situaties voorkomen. De onduidelijkheid kan te wijten zijn aan het wegbeeld dat moeilijk leesbaar is voor de weggebruiker en aan het feit dat de verkeerstechnische inrichting van de weg een aantal fouten bevat. Dit is een probleem waar de wegbeheerders doorgaans aandacht aan besteden en geleidelijk worden de onduidelijkheden dan ook weggewerkt. Als burgers bepaalde wegproblemen willen signaleren, kunnen zij nu al terecht bij de technische diensten van de wegbeheerders en bij de verkeersverantwoordelijken van de politiediensten.

Zoals ik reeds vele malen duidelijk heb gemaakt, geloof ik zeer sterk in zone 30 als maatregel om alle verblijfsgebieden in ons land veilig te maken. Ik ben me ervan bewust dat 30 km/u een vrij lage snelheid is, maar 30 km/u is de snelheid die de wetenschap naar voren schuift als behoorlijk veilig om voertuigen en zachte weggebruikers elkaar te laten ontmoeten.

In straten waar mensen leven, in straten die geen directe verbindingen over lange afstanden moeten verzekeren, moet 30 km/u de norm zijn.

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

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

Je suis fermement convaincu de l'efficacité des zones 30 comme mesure de maintien de la sécurité dans les zones résidentielles. C'est la vitesse que le monde scientifique considère comme une vitesse de sécurité raisonnable. Il n'est pas aisé d'assurer le respect de cette norme. C'est la raison pour laquelle l'arrêté royal a été rédigé. Nous devons appliquer

De norm doen respecteren, is niet eenvoudig. Dat vergt veel overtuigingskracht en sensibilisering.

Schoolomgevingen zijn plekken waar kinderen in groten getale samenkomen. Dat is een bijzondere reden om de snelheden van het verkeer laag te houden. Ik blijf er dan ook bij dat elke schoolomgeving in principe een zone-30 moet zijn. Dat is trouwens ook bepaald in het koninklijk besluit.

Tot slot wil ik ervoor pleiten om te durven met verantwoorde snelheidsnormen te werken, ook als die misschien niet meteen populair zijn of als die moeilijker handhaafbaar zijn. Wij moeten onze samenleving absoluut overtuigen om inspanningen te doen om het verkeer veiliger en leefbaarder te maken.

In concreto blijf ik bij wat wij overeengekomen zijn in het koninklijk besluit dat uitgevaardigd werd. Overal rond de scholen moet een zone-30 gelden tegen 1 september 2005. De gemeenten of de wegbeheerder moeten de ruimte daartoe afbakenen. Ik heb al gezegd dat ik er geen probleem mee heb om zelfs een beperking in de tijd uit te vaardigen, op voorwaarde dat de nodige telematica daarvoor aangewend wordt die de gevarieerde snelheid mogelijk kan maken. Afhankelijk van schoolzone tot schoolzone moet nagegaan worden of die zones permanent door kinderen gebruikt worden – in dat geval is het niet aan te raden om een beperking in de tijd door te voeren – dan wel of het gaat om scholen die bijvoorbeeld langs een gewestweg gelegen zijn, waar het misschien wel aangewezen is om de zone-30 via telematica of elektronische verkeersborden te beperken in tijd.

**08.09 Annick Saudoyer (PS):** Monsieur le président, je remercie le ministre. Je n'ai rien à ajouter.

**08.10 Jos Ansoms (CD&V):** Mijnheer de voorzitter, ik stel alleen maar vast dat de minister niet akkoord gaat met de stelling van de heer Koninckx om, bij wijze van spreken – ik zal het eenvoudig stellen –, de binnenstad volledig uit te roepen tot een zone-30.

des normes de vitesse sensées même si elles sont impopulaires ou difficiles à faire respecter. Une zone 30 doit être instaurée aux abords des écoles pour le 1<sup>er</sup> septembre 2005. Les communes ou le gestionnaire de la voirie doivent délimiter l'espace. Une limitation dans le temps ne constitue pas un problème à mes yeux, à la condition que la télématique permette des vitesses variées.

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

**08.11 Minister Bert Anciaux:** Ik heb ook niet de gewoonte om tussen kartelpartners te communiceren via de pers.

**08.12 Jos Ansoms (CD&V):** Neen, dan zullen wij dat wel doen.

(...)

De **voorzitter:** Ik wilde net vragen: met welke kartelpartners wilt u dan communiceren?

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

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

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

De **voorzitter**: Mevrouw Creyf, u weet wellicht dat dit onderwerp al enkele keren aan bod is gekomen in deze commissie.

**09.01 Simonne Creyf (CD&V)**: Mijnheer de voorzitter, ik ben me ervan bewust dat ik niet de eerste ben die deze vraag stel. Er werd terzake zelfs reeds een wetsvoorstel ingediend. Vraag is of de voorgestelde oplossing in het wetsvoorstel de beste is.

Mijnheer de minister, het probleem van artsen en verplegend personeel die steeds meer moeilijkheden ondervinden om bij huisbezoeken een wagen te kunnen parkeren zonder parkeerovertreding is gekend. Vooral in een grootstad als Brussel neemt dit probleem drastische, soms dramatische vormen aan. Sommige artsen en verplegend personeel vrezen niet meer op huisbezoek te zullen kunnen gaan.

CD&V wil een onderscheid maken tussen enerzijds de gedepenaliseerde parkeerovertredingen die alleen betrekking hebben op het betalend parkeren en, anderzijds de parkeerovertredingen die een zeker effect hebben op de veiligheid.

Wat het betalend parkeren betreft, moet er, ons inziens, geen bijzondere considerans zijn. Het niet betalen van het parkeergeld heeft niets te maken met het niet vinden van een broodnodige parkeerplaats. De zaken liggen wel anders als het gaat over problemen bij het vinden van een reglementaire parkeerplaats. In mijn gemeente ken ik vele straten zonder reglementaire parkeerplaats.

Artsen en thuisverplegenden zien zich bij hun huisbezoeken om de haverklap gedwongen om de parkeerreglementen te overtreden, zeker als het gaat om dringende oproepen van patiënten. Dit kan zwaar gaan wegen als parkeerovertredingen zwaar beboet worden.

Mijnheer de minister, in vroegere antwoorden hebt u er reeds op gewezen – ik ben me daar terdege van bewust – dat deze groepen misbruik zouden kunnen maken van eventueel toegestane gunstmaatregelen. Wij begrijpen eveneens dat het moeilijk is afwijkingen in het verkeersreglement in te schrijven omdat de lijst van kandidaten voor een dergelijke afwijking op de parkeerregels en ook op basis van aanvaardbare motieven wel eens zeer lang zou kunnen zijn. Er zouden steeds nieuwe aanvragen binnen blijven stromen.

Bewust van de noodzaak aan maatregelen en omdat ik naar een oplossing wil zoeken, kom ik tot mijn vragen.

Is een redelijke aanpak van het probleem niet een zaak van lokaal handhavingsbeleid? Erkent u het probleem en ziet u mogelijke oplossingen? Is het mogelijk dat de controlerende politiediensten in het kader van het lokaal handhavingsbeleid enige redelijkheid aan de dag leggen in verband met artsen en verpleegkundigen die soms dringend opgeroepen worden door patiënten en het verkeersreglement inzake parkeren overtreden? Welke ruimte is er voor de lokale overheden om zelf maatregelen te nemen in deze context?

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

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

**09.02** Minister **Bert Anciaux**: Collega's, ik behandel de eerste en de derde vraag samen. In bepaalde stedelijke wijken in ons land bestaat inderdaad een parkeerprobleem voor beoefenaars van gezondheidsberoepen die op huisbezoek gaan. Er dient echter opgemerkt te worden dat betalend parkeren, parkeren voor een beperkte parkeertijd, blauwe zone en bewonersparkeren niet meer strafrechtelijk beboet worden en bevoegdheden van de gemeenten geworden zijn. Deze materie wordt administratief behandeld en hangt af van de gemeenten die bijvoorbeeld zouden kunnen besluiten om in een vrijstelling te voorzien van parkeerretributies voor dokters op huisbezoek. Daarenboven is de lokale situatie erg verschillend in de verschillende gemeenten van ons land. In sommige steden kampt men met een echt parkeerprobleem en in andere heeft men dan weer op bepaalde momenten parkeerplaatsen op overschot. Het lijkt mij dan ook niet opportuun om een dergelijke stedelijke problematiek op federaal niveau te regelen. Het zou een enorme administratieve rompslomp teweegbrengen, wat ingaat tegen de doelstellingen van deze regering. Op korte termijn kan deze problematiek volgens mij dus het best door de gemeentebesturen zelf aangepakt worden binnen het lokale parkeerbeleid, temeer omdat de lokale situatie erg verschillend is in ons land. Het lijkt ons dan ook het meest aangewezen dat de gemeenten bij het uitvaardigen van hun retributiereglement hiermee rekening houden. Ik ben er trouwens van overtuigd, collega Creyf, dat u de mogelijkheid zult hebben om daar daadwerkelijk iets aan te kunnen doen.

Zo kom ik tot de tweede vraag. Het komt me niet toe tussenbeide te komen in het vervolgingsbeleid maar ik kan me best inbeelden dat de politie in een concrete, punctuele en ondubbelzinnige situatie een zekere selectieve tolerantie aan de dag zou leggen. Ik ben het dus eigenlijk wel met u eens maar u moet begrijpen dat ik mij daar niet mee te bemoeien heb. Het zou niet verkeerd zijn, lijkt het mij, dat de parketten of de politie en het vervolgingsbeleid enig begrip aan de dag zouden leggen in sommige situaties, zonder dat ik dit ook officieel mag zeggen.

Trouwens, mevrouw Creyf, u zult het mij niet kwalijk nemen als ik verwijs naar andere antwoorden die u in dat verband al zijn gegeven.

**09.03** **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, het gaat dus over twee verschillende situaties. In de eerste situatie zijn er reglementaire parkeerplaatsen, maar moet men bij overtreding een boete betalen. Dat is niet zozeer het probleem dat ik aankaart. Het probleem is precies het vinden of het hebben van een reglementaire parkeerplaats. Als er geen reglementaire parkeerplaats is, wat dan? Begrijp ik het goed dat u zegt dat de lokale zones of de politiezones kunnen beslissen om bijvoorbeeld parkeerovertredingen door de vingers te zien voor bepaalde categorieën van mensen?

**09.04** Minister **Bert Anciaux**: Mevrouw Creyf, strikt genomen is het zo dat de lokale besturen die een retributiereglement opmaken...

**09.05** **Jos Ansoms** (CD&V): Het gaat niet over retributies. Het gaat

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

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

over parkeerovertredingen die niets te maken hebben met de duurtijd van het parkeren maar die werkelijk politionele overtredingen zijn.

**09.06** **Simonne Creyf** (CD&V): Bijvoorbeeld parkeren op een voetpad.

**09.07** Minister **Bert Anciaux**: U hebt het dus niet over de drie categorieën die gedepenaliseerd zijn?

**09.08** **Simonne Creyf** (CD&V): Nee, nee.

**09.09** Minister **Bert Anciaux**: Dan heb ik het verkeerd begrepen. Ik heb heel mijn uitleg gegeven op basis daarvan.

Ik heb wel een aantal zaken al gezegd. Het is perfect mogelijk dat een lokaal bestuur in bepaalde wijken waar er een echt permanent probleem zou zijn... Ik weet bijvoorbeeld dat een aantal artsen niet meer durft of wil huisbezoeken afleggen in de Brusselse Modelwijk, omdat daar echt een probleem is om een parkeerplaats te vinden. In zo'n geval, heb ik al voorgesteld, moet het toch mogelijk zijn plaatsen voor te behouden voor huisartsen. Men kan natuurlijk niet in elke straat in een stad of in een dorp zulke plaatsen voorbehouden. Nu ja, in een dorp rijst dat probleem niet vaak.

Wat de andere zaken betreft, heb al uitgebreid geantwoord dat het volgens mij niet mogelijk is via een algemene regel te voorzien in een vrijstelling. Maar, zeker voor hulpdiensten, is er op het ogenblik een aantal oplossingen dat wij naar voren geschoven hebben en waarin voor een deel al voorzien is in de wetgeving. Soms is er heikracht, soms zijn er noodgevallen die een verschoningsgrond kunnen uitmaken. Ik kan echter niet zeggen dat bijvoorbeeld voor huisartsen – want het gaat concreet over huisartsen – een algemene regel kan worden uitgevaardigd waardoor die verkeerd mogen parkeren. Dat kan ik niet en mag ik ook niet doen.

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

#### **10** **Samengevoegde vragen van**

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

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

#### **10** **Questions jointes de**

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

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

**10.01** **Jos Ansoms** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zal mijn twee vragen samen stellen, want ze gaan eigenlijk over hetzelfde onderwerp.

Mijnheer de minister, misschien is dit de laatste keer dat ik u in deze functie vragen zal kunnen stellen. Deze vragen liggen mij na aan het hart en handelen over het gebruik van de gsm in de auto en de boom boom car

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

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

**10.01** **Jos Ansoms** (CD&V): L'ancienne ministre Durant et le ministre Anciaux estimaient qu'il était possible de limiter l'utilisation du gsm en conduisant en instaurant une interdiction dans le Code de la route. Or, il s'avère dans la pratique que nombreux

Een eerste vraag gaat het over het telefoneren met een gsm tijdens het autorijden. Dat is een oude discussie die ik ook met mevrouw Durant heb gevoerd. Zij meent – tot nader order u wellicht ook – dat men het al rijdend telefoneren aan banden zou kunnen leggen door het in het verkeersreglement in te schrijven. Dit idee is al een paar jaren oud, maar iedereen moet vaststellen dat het niet lukt en dat er naar hartelust in de auto wordt getelefoneerd in de meest onmogelijke situaties, met alle gevolgen van dien. Daarom hoop ik dat de wijsheid met de jaren komt en dat u eindelijk inziet dat deze materie moet worden geregeld op de wijze die ik van bij de aanvang voorstel, te weten via een voorschrift met betrekking tot de technische vereisten waaraan een auto moet voldoen. Men moet komen tot een uniformisering van de handsfree-kit.

Dat zouden twee vliegen in een klap zijn. Enerzijds wordt de handsfree-kit verplicht en anderzijds zal de kostprijs voor het installeren van dergelijke kits onnoemelijk naar beneden worden gehaald.

Mijnheer de minister, bent u op het einde van uw carrière als minister van Verkeer overtuigd van mijn voorstel om dit probleem anders aan te pakken dan in het verkeersreglement?

Mijn tweede vraag is eigenlijk dezelfde. U bent vooralsnog de minister van de jongeren. U wordt echter ook elk jaar ouder. De problematiek van de boom boom cars is een reëel probleem. Als u de voorbije maanden als federaal minister van Verkeer campagne voerde voor het Vlaamse niveau, zullen sommige personen u ongetwijfeld aangesproken hebben over de auto's die, zodra zij voor een verkeerslicht stoppen, ontzettend doen schrikken door het lawaai dat zij produceren. Ik hoor het sommigen op de markt al zeggen hoe onveilig dit is en dat u hiertegen zou moeten optreden.

Mijnheer de minister, bent u er thans van overtuigd dat het fenomeen van de boom boom cars met de zware geluidsinstallaties, vaak in GTI Volkswagens, aan banden moet worden gelegd?

Bent u het dan ook eens met mijn visie dat dit tegelijkertijd met de gsm en met de cruise-control wordt opgenomen in de technische wet op de motorvoertuigen? Zult u daar de laatste dagen van uw ministerschap nog initiatieven voor nemen?

**10.02** Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik ging er nog altijd van uit dat ik aan het begin stond van mijn carrière!

Ik ben er mij van bewust dat het gebruik van een gsm in de wagen zonder handenvrije kit aanleiding kan geven tot een vermindering van de verkeersveiligheid. Ik deel wat dat betreft volledig de visie van collega Ansoms. Ik heb ook nooit het tegenovergestelde beweerd en ben het ermee eens dat dit via de technische verplichting zou moeten worden opgevangen. Het is dan ook de taak van deze regering om het gebruik van de handfree-kit aan te moedigen. Het probleem van de niet uniformiteit van de handfree-kits kan echter slechts op internationaal vlak worden opgelost, vermits dit met de vrije handel te maken heeft. Wij moeten opletten hierover geen problemen met Europa te krijgen door een aantal zaken te verplichten. Het gebeurt vaker dan we denken dat Europa zich daarin

sont les conducteurs qui n'ont cure de cette interdiction. Il convient de régler le problème par une adaptation des conditions techniques auxquelles les voitures doivent satisfaire. Le kit mains-libres doit être généralisé. Une telle généralisation permettrait d'ailleurs de réduire sensiblement les frais d'installation. Que pense le ministre de ma proposition?

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

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

moeit. Ik heb hoe dan ook al het nodige gedaan om de eerstvolgende weken in samenwerking met de bevoegde minister na te gaan of het Instituut voor Normalisatie hiervoor een oplossing kan bieden.

Wat de tweede vraag betreft, ga ik in eerste instantie uit van de goede wil van de mensen om op een verantwoorde manier om te gaan met de geluidsinstallatie in hun wagen. Ik ben dan ook niet van plan om het vermogen van geluidsinstallaties in wagens te beperken. Ik heb dat ook op de markten gezegd tegen de mensen. Op de markten komt men immers meestal niet die mensen tegen die daar gebruik van maken; ik ga ook soms wel in tegen de visie van mensen. Ik ben evenmin van plan geluidsnormen op te leggen, waarvan de naleving dan met sonometers langs de weg zou moeten worden gecontroleerd. Ik vind dat we al problemen genoeg hebben wat het geluid betreft.

Bovendien stelt het achtbaar lid het voor in het begin van zijn vraag alsof enkel jongeren en hun jongerenmuziek voor problemen zorgen. Nochtans heeft recent wetenschappelijk onderzoek van de Britse organisatie voor verkeersveiligheid, de RAC Foundation, uitgewezen dat het vooral klassieke werken zijn die het gevaarlijkst zijn in de wagen.

**10.03 Jos Ansoms (CD&V):** Daar geloof ik niets van.

**10.04 Minister Bert Anciaux:** De Walküre van Richard Wagner en ook het Requiem van Verdi. Persoonlijk stel ik bij mezelf vast dat een aantal klassieke meezingers zoals de Vier Seizoenen luid opgezet worden. De stichting raadt zelfs een aantal typische jongerennummers aan die wel veilig zijn. Ik zal het daar bij laten, want anders denkt u dat ik het niet meen.

Ik zal terzake niet te betuttelend optreden. Ik heb niet de gewoonte om betuttelend te zijn ten aanzien van jongeren.

**10.05 Jos Ansoms (CD&V):** Mijnheer de minister, ik reken af. Het is voor 50% ja en voor 50% neen. Ik heb u eindelijk ervan kunnen overtuigen dat het telefoneren al rijdend best aan banden gelegd wordt door een ingreep in de wet over de technische vereiste waaraan een motor moet voldoen. Ik zou bijna zeggen eindelijk.

In dat verband had ik een wetsvoorstel ingediend, maar het werd niet aangenomen. De wijsheid komt echter met de jaren.

Wat betreft het tweede punt ben ik ervan overtuigd dat de tijd zijn werk zal doen en dat u voldoende wijsheid aan de dag zult leggen om in uw hoedanigheid van minister van Mobiliteit en Verkeersveiligheid toch iets te ondernemen. Misschien heb ik de zaken wat zwart-wit voorgesteld. Het is echter wel een reële vraag van heel wat politiemensen aan de overheid om de problematiek van de boom boom cars aan te pakken. Het is immers duidelijk een veiligheidsprobleem.

Ik zou ook kunnen verwijzen naar Vlaams wetenschappelijk onderzoek terzake - u verwees naar Engels wetenschappelijk onderzoek - van professor Pauwels van de universiteit van Leuven

avec le ministre compétent, j'examinerai dans les plus brefs délais quelles initiatives l'Institut de Normalisation peut prendre à cet égard.

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

**10.04 Bert Anciaux, ministre:** Cet institut conseille même quelques morceaux qui ne présentent aucun danger et sont pourtant typiquement 'jeunes'. Je ne souhaite pas pinailler à ce sujet.

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

die enkele jaren geleden daarover een rapport schreef. Zijn conclusie was om met aandrang op te treden tegen geluidsinstallaties in dergelijke auto's. Ze zijn immers zeer gevaarlijk in het verkeer. Die muziek zou bepaalde reacties opwekken of onderdrukken. Bovendien betekent veel lawaai in een auto ook dat men volledig afgesloten is en geen zijdelingse noch achtergrondgeluiden van het verkeer kan waarnemen, wat nochtans belangrijk is. Volgens mij mag professor Pauwels worden geplaatst naast de eminente Britse wetenschapsmensen die u ten tonele opvoerde.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.44 uur.*

*La réunion publique de commission est levée à 16.44 heures.*