



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

12-01-2005

Après-midi

woensdag

12-01-2005

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

INHOUD

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Orateurs: **Simonne Creyf, Bart Laeremans, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité, **Daniel Bacquelaine**, président du groupe MR

Mobiliteit over "de gevolgen van de nieuwe milieuvergunning voor BIAC" (nr. 4952)

Sprekers: **Simonne Creyf, Bart Laeremans, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit, **Daniel Bacquelaine**, voorzitter van de MR-fractie

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

Orateurs: **Daniel Bacquelaine**, président du groupe MR, **Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

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

Sprekers: **Daniel Bacquelaine**, voorzitter van de MR-fractie, **Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

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

Orateurs: **Roel Deseyn, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

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

Sprekers: **Roel Deseyn, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

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

Orateurs: **Philippe Monfils, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

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

Sprekers: **Philippe Monfils, Renaat Landuyt**, ministre van Mobiliteit

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

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

Orateurs: **Francis Van den Eynde, Valérie De Bue, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

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

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

Sprekers: **Francis Van den Eynde, Valérie De Bue, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

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

du

MERCREDI 12 JANVIER 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 12 JANUARI 2005

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.14 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.14 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

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

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

01.01 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, je remercie M. Tommelein de me laisser poser ma question avant lui. C'est sa façon de me souhaiter ses meilleurs vœux.

Monsieur le ministre, dans votre note de politique générale, vous déclarez: "la formation à la conduite et à la procédure en vue de l'obtention du permis de conduire doit être améliorée". Vous relevez que vous songez à un système en plusieurs étapes dans lequel le jeune conducteur acquiert pas à pas davantage d'expérience et développe progressivement des droits de participation à la circulation. Nous nous en félicitons.

Toutefois, cette déclaration semble en contradiction avec les informations lues dans "Het Nieuwsblad" et "Het Volk" selon lesquelles la filière de formation professionnelle par des moniteurs d'auto-école serait sacrifiée suite aux différentes mesures adoptées sous cette législature en matière de permis de conduire. Pour mémoire, depuis août dernier, les candidats au permis ne sont plus obligés de suivre des cours dans une auto-école après deux échecs à l'examen théorique. Ils peuvent donc présenter l'examen théorique un nombre illimité de fois. De même, alors qu'auparavant le candidat titulaire d'un permis provisoire qui n'avait pas passé son examen pratique à l'échéance de celui-ci devait obligatoirement suivre des cours de conduite via une auto-école, il peut, depuis le 1^{er} août 2004, obtenir un nouveau permis provisoire. L'entrée en vigueur de ces dispositions s'est faite de manière abrupte puisque l'arrêté royal du 15 juillet 2004 qui les a introduites a été publié le 30 août 2004 avec une entrée en vigueur immédiate.

Les divers centres d'examen ont été informés fort tard de ces changements par une simple circulaire du 1^{er} août 2004. Cela a pour

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

Die verklaring is blijkbaar in tegenspraak met wat *Het Nieuwsblad* en *Het Volk* schrijven over de vrijwaring van de opleidingsprocedure via de moniteurs van de autorijscholen. Sedert augustus moeten de kandidaten voor het rijbewijs, nadat ze twee keer voor het theoretisch examen zijn gezakt, geen lessen bij de autorijschool meer volgen, maar kunnen ze het theoretisch examen een onbeperkt aantal keren afleggen. Zo kan de houder van een voorlopig rijbewijs, als hij voor de vervaldag het praktisch examen niet heeft afgelegd, een nieuw voorlopig rijbewijs krijgen. Het koninklijk

effet de perturber fortement le fonctionnement des écoles de conduite qui ont dû faire face à un nombre important de défections d'élèves aux cours théoriques planifiés en août et en septembre. Selon une enquête réalisée par la Fédération des auto-écoles professionnelles de Belgique, dans 224 sièges représentant 66 écoles, le nombre d'élèves a baissé de 35% durant les trois derniers mois par rapport à la même période en 2003.

Et ce pourcentage a tendance à augmenter. Si l'on tient compte du mois d'octobre, le nombre d'inscriptions a chuté de 47%. Cela a amené M. Van Aerschot, président de la FAB, à déclarer: "si cette tendance se confirme, je crains que le nombre de moniteurs soit réduit de moitié et je crains aussi pour la survie de nombreuses auto-écoles".

Lors d'un entretien que vous avez eu le 30 septembre avec cette même fédération professionnelle des écoles de conduite, vous avez exprimé votre volonté d'œuvrer à une politique axée sur la concertation entre votre cabinet, l'administration et le secteur de la formation à la conduite.

Pourtant, une nouvelle fois en contradiction avec cet engagement, vous avez déclaré au "Nieuwsblad" que vous travaillez sur un nouveau système permettant de faire intervenir des seniors pour économiser des leçons de conduite coûteuses. Et cela, sans concertation.

Suite à ces éléments, je souhaiterais obtenir des éclaircissements sur votre politique en matière d'apprentissage à la conduite et sur votre souhait d'impliquer d'une manière accrue dans ce processus les professionnels de la formation à la circulation routière, comme cela transparaît dans votre note de politique générale.

La fédération des auto-écoles professionnelles de Belgique vous a adressé une lettre ouverte contenant dix propositions concrètes. Pourriez-vous éclairer la commission sur votre position par rapport à ces dix propositions qui se trouvaient en annexe de la question que je vous ai envoyée?

Pourriez-vous nous éclairer sur les modifications que vous envisagez d'adopter à la filière libre? Les déclarations que vous avez faites dans la presse à ce propos semblent confuses et contraires à votre souhait de renforcer la formation des jeunes conducteurs.

Ne pensez-vous pas souhaitable de favoriser la filière "école de conduite" par le biais d'incitants fiscaux, par exemple par une déductibilité des frais de formation pour tout contribuable ou encore par une baisse du taux de TVA de 26 à 6% - ce qui semble difficile au regard de l'annexe TVA de la législation européenne TVA?

besluit van 15 juli 2004, waarin deze bepalingen werden gegoten, werd op 30 augustus 2004 gepubliceerd en trad onmiddellijk in werking.

De examencentra werden op de hoogte gebracht met een rondschrijven van 1 augustus 2004. De rijsscholen kregen het daarop zwaar te verduren, omdat vele cursisten de geplande theorielessen annuleerden. Volgens een onderzoek bij 224 kantoren van in totaal 66 rijsscholen daalde het aantal cursisten gedurende de voorbije drie maanden in vergelijking met 2003 met 35 procent.

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

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

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

Welke wijzigingen overweegt u aan de vrije begeleiding aan te brengen? Uw verklaringen in de pers geven aanleiding tot

verwarring en staan haaks op het streven om de rijopleiding te verbeteren.

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

01.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, laissez-moi d'abord souligner qu'il est bon que des membres francophones lisent les journaux néerlandophones. D'un autre côté, il est fort intéressant pour les membres néerlandophones de lire les journaux francophones. Si cela se faisait plus souvent, on pourrait voir les différences entre nos déclarations en français et en néerlandais. Mais ce n'est pas le plus important. Il faut suivre ce qui se passe des deux côtés de la frontière linguistique.

Cela dit, le système de formation actuel fera l'objet d'une radioscopie en concertation avec les organisations de jeunesse et les experts en sécurité. Nous examinerons l'introduction d'un nouveau système. Cette évaluation de la formation à la conduite sera entamée en janvier. Plus précisément le 29 janvier, nous rencontrerons beaucoup d'associations de jeunes pour discuter de la manière d'améliorer l'obtention du permis de conduire.

C'est pourquoi je ne puis exprimer d'opinion sur les dix propositions que vous m'avez envoyées. Je préfère, en effet, laisser la parole aux jeunes. Et je vous renvoie au 29 janvier, date à laquelle se tiendra un grand congrès organisé par les "Responsible Young Drivers".

En ce qui concerne votre deuxième question, le but de la politique gouvernementale est de faire en sorte que la formation à la conduite soit meilleure qu'elle ne l'est aujourd'hui, mais aussi moins chère. J'ai toujours dit qu'il y avait deux manières pour atteindre ce but: libérer le marché et libérer le bénévolat. Je suis donc en train de pointer les règles qui limitent le libre-marché mais aussi celles qui limitent le bénévolat, mon but étant de les libérer tous les deux simultanément.

J'en arrive à votre troisième question. Il faut tenir compte des règles européennes qui interdisent une réduction unilatérale du tarif de TVA. Je suggère donc que vous adressiez directement votre demande au ministre Reynders.

Par ailleurs, si vous me demandez mon opinion, je vous dirai que la formation en matière de permis de conduire devrait faire partie de l'enseignement général. Cette matière devrait être discutée dans le cadre du forum. En tout cas, si on estime que le permis de conduire est essentiel dans notre société, il faut faire preuve de logique, être conséquent et partir du principe que la formation à la conduite doit faire partie de l'enseignement général. Cela relève donc, selon moi, de la compétence régionale.

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

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

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

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

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

Ik denk overigens dat de rijopleiding binnen het algemeen onderwijs zou ondergebracht moeten worden. Als men ervan

uitgaat dat het rijbewijs in onze maatschappij essentieel is, moet men logisch blijven en het in het algemeen onderwijs integreren, dat tot de bevoegdheid van de Gewesten behoort.

01.03 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, je vais répliquer dans l'ordre inverse des réponses du ministre.

En matière de TVA, j'avais moi-même indiqué dans le texte de ma question ce que le ministre a dit.

En ce qui concerne la déductibilité des frais de formation, la première possibilité que j'avais évoquée reste de la compétence propre des Etats membres, le droit fiscal étant toujours du droit propre. Je persiste à dire qu'il s'agit de frais de formation qui pourraient être déductibles au niveau fiscal. Je ne vois pas pourquoi une déductibilité serait impossible. Cette mesure pourrait inciter les personnes à poursuivre leur formation. En même temps, monsieur le ministre, vous insistiez sur le caractère le moins coûteux possible des frais de formation. Cette déductibilité rencontrerait cet objectif tout en permettant une meilleure formation en matière de conduite automobile.

Si j'ai bien entendu votre souhait de voir cet apprentissage à la conduite effectué de la manière la meilleure et la moins chère possible, j'insiste sur le fait que la qualité suppose le respect des auto-écoles. Or, trois mesures viennent de leur être imposées, à savoir le double échec, le permis provisoire et l'exclusion des seniors. Ce sont trois claques, trois gifles qu'elles viennent de prendre en pleine figure!

Au niveau des chiffres, par rapport à 2003, en 2004, on constate une diminution de 47% du nombre de personnes ayant suivi un apprentissage auto-école. Je comprends donc que ces auto-écoles s'inquiètent. Selon moi, si l'on veut rencontrer l'objectif de la formation la moins chère possible, la déductibilité des frais peut y contribuer. Quant à la formation à la conduite la meilleure possible, elle inclut les auto-écoles qui sont un acteur central.

Monsieur le ministre, j'espère que, lors de votre table ronde de ce 29 janvier, vous serez conscient que ces auto-écoles viennent de prendre trois gifles successives. De plus, j'espère qu'une solution sera trouvée pour - au moins - les respecter dans le cadre de ce dialogue.

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

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

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

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

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

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

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

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

02.01 **Bart Tommelein** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de politierechtbank te Brugge en de correctionele rechtbank in hoger beroep hebben geoordeeld naar aanleiding van twee aanhangige zaken dat voor het gebruik van een elektrisch voortgedreven autostep men een burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering nodig heeft. Nochtans is de wet hierover onduidelijk. Mijnheer de minister, ik ben blij dat ik de vraag aan u mag stellen, want ik herinner mij een tv-programma uit uw vorige politieke leven waarin u met zo'n elektrisch aangedreven autoped flaneerde door de winkelstraten van Brussel.

Bestuurders of eigenaars van elektrisch aangedreven autopeden of rolstoelen die op de openbare weg rijden, kunnen worden geverbaliseerd wegens gebrek aan een burgerrechtelijke aansprakelijkheidsverzekering. Zij kunnen daarvoor niet alleen een geldboete, maar ook een rijverbod en zelfs een verbeurdverklaring van het voertuig oplopen. Gezien de rechtsonzekerheid hierover dient er dringend duidelijkheid te worden gecreëerd.

In vraag 3/290 van de heer Istasse in de Senaat aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie haalde de minister aan dat zijn diensten de opdracht zouden krijgen na te gaan in welke mate de wettelijke tekortkomingen zouden kunnen worden ingevuld die zijn ontstaan door de komst van nieuwe vervoermiddelen, zodat men in dit geval een specifieke goedkeuring verleent aan steps met een elektronische motor. Het huidige verkeersreglement zou aangepast worden zodat de gebruikers zich in volledige veiligheid kunnen voortbewegen op de wegen. Wat is de stand van zaken in dit dossier?

02.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Tommelein, er bestaat inderdaad een noodzaak om een en ander te regelen, want er zijn een paar evoluties die de verkeersreglementering niet direct kan volgen. Zo zijn er de steps met motor, die ken ik uit ervaring, de segways, toestellen waarop men zich staand kan voortbewegen en de gehandicaptenwagentjes die zich sneller dan stapvoets, met een druk op de knop, kunnen verplaatsen.

Volgens de huidige regeling zou alles wat vlugger gaat dan stapvoets, verzekerd moeten zijn. Dat is een beetje onlogisch, als men bedenkt dat wielertoeristen, zoals de heer Tommelein, normaal gezien niet bijzonder verzekerd zijn, al durven zij een gevaar betekenen op de weg. Zij beschikken over een natuurlijke motor, al dan niet met EPO aangestuurd. (*Gelach*)

Dit gezegd zijnde, ben ik met mijn administratie in volle discussie om dit te regelen. Wij zullen een nieuwe categorie van voortbewegingstoestellen moeten vinden om in de reglementering op te nemen. Het lijkt mij niet logisch dat een gemotoriseerde autoped zwaarder verzekerd zou moeten zijn dan een niet-gemotoriseerde, valhelmdragende wielertoerist. Die vormt een even groot gevaar op de weg als de autoped met motor.

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

Quel est l'état d'avancement de ce dossier?

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

Daarnaast is er ook een groeiende realiteit van mensen die gehandicapt zijn of ouder worden en zich verplaatsen met een elektrisch toestel dat sneller gaat dan stapvoets. De hele discussie gaat over hoe dit in de statische reglementering in te brengen. Een van de voorstellen was dat ik een lijst zou bepalen, maar ik denk dat wij hiermee het probleem verschuiven. Men is nu grote juridische analyses aan het maken omdat ik een bijzondere categorie zou willen bepalen tussen categorie A, de voetgangers en fietsers en categorie B, de motorfietsen. De problemen zijn dat de wegbeheerders, de Gewesten en de gemeenten, ook daarop zullen moeten inspelen. Wij moeten een regeling hebben waarin wordt bepaald dat een zelfbewegend voertuig dat sneller gaat dan stapvoets in welbepaalde zones aanwezig mag zijn. Dat is de discussie. Dat verklaart ook waarom een en ander niet zo vlug gaat om dit te regelen als de toestellen zelf. Als ik het vonnis van Brugge lees, erken ik de noodzaak om dit te reglementeren. Ik voel mij ook niet goed bij de logica van dergelijke uitspraken. Ik kan hier dus jammer genoeg geen timing aan geven. Wij zijn nog aan het worstelen om dit in de reglementering te krijgen.

rapide mais je ne puis dire quand elle sera prête.

02.03 Bart Tommelein (VLD): Bedankt voor uw antwoord, mijnheer de minister, U erkent de noodzaak om dit te reglementeren. Als men het vonnis van de rechtbank leest, kan men inderdaad vaststellen dat er rechtsonzekerheid is. Ik denk dat er toch enige haast mee gemoeid is. Dat wil niet zeggen dat u daarom slecht werk moet afleveren. Politici krijgen immers vaak te horen dat zij te haastig zijn en slecht werk afleveren. Ik erken dat dit goed moet gebeuren, maar ik zou er toch op willen aandringen om dit, in politieke termen, onverwijld aan te pakken.

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

02.04 Minister Renaat Landuyt: Niet alleen onverwijld, maar ook snel en efficiënt.

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

03 Samengevoegde vragen van

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

03 Questions jointes de

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

03.01 Georges Lenssen (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik denk dat aangezien mevrouw Van der Auwera en ikzelf dezelfde bekommernis hebben het verstandig is de twee vragen samen te behandelen.

Het is een feit dat Limburg de minst goed ontsloten provincie van Vlaanderen is. Dat heeft voor een groot gedeelte te maken met het gebrek aan adequaat openbaar vervoer. We moeten echter ook vaststellen dat er op de normale trajecten via de autosnelwegen zowel naar Brussel als naar Antwerpen - de E313 en de E314 - vaak

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

opstoppen zijn. Dagelijkse pendelaars ondervinden daardoor enorm veel problemen. Ik vernam onlangs in de pers dat het de bedoeling is een Light Rail uit te bouwen. Men zou daarmee in Limburg beginnen wat ik toejuich. Het vooropgestelde tijdschema spreekt van het jaar 2014. Dat is nog een hele tijd. Wanneer men het in termen van economie heeft over tien jaar, heeft men het over the long term.

Ik weet niet of er plannen bestaan om eventueel sneller veranderingen door te voeren. Zouden de reistijden naar Antwerpen en Brussel vanuit Limburg kunnen worden ingekort? Wanneer is het de bedoeling die reistijden effectief gevoelig te verminderen? Staan er nog andere projecten op stapel om de provincie Limburg via het openbaar vervoer te ontsluiten? Is het mogelijk om in afwachting van een betere ontsluiting de lijnbussen tijdens piekuren eventueel op de pechstrook te laten rijden? Bestaat daartoe geen mogelijkheid? Ik zit wat dat betreft wellicht op dezelfde golflengte als mevrouw Van der Auwera. Indien dat niet kan, zijn er misschien andere pistes om de ochtend- en avondfiles van Limburg naar Brussel en Antwerpen te verminderen?

03.02 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag sluit perfect aan bij de vraag van collega Lenssen. Het is vanuit Limburg nog steeds geen sinecure om 's ochtends in Leuven of Brussel te geraken binnen een tijdsspanne van tweeënhalf uur. Ook 's avonds neemt dat gemakkelijk twee uur in beslag. Dat is niet alleen het geval met de wagen. In mijn vraag heb ik de getuigenis van een dame opgenomen en ik spreek ook uit eigen ervaring. Wanneer ik de trein neem vanuit het noorden van Limburg ben ik nog langer onderweg om in Brussel of in Leuven te geraken. Wat mij betreft, neem ik het erbij. Ik hoor echter de schrijnende getuigenissen van mensen die in Leuven of Brussel werken, die al het mogelijke doen om gezin en arbeid te combineren, die beroep doen op snelbussen en er gewoonweg niet in slagen op tijd op hun werk te geraken. Dat leidt ertoe dat ze 's avonds langer moeten werken wat enorme gevolgen heeft voor hun gezinsleven.

Ik stel vast dat aan de ontsluiting van Limburg wordt gewerkt. Ik hoor dat constant, maar zie er weinig van. Er worden termijnen naar voren geschoven die wat bijvoorbeeld spoorlijn 20 betreft tot in het oneindige gaan. Er moeten immers nog studies worden gemaakt. Voor een Light Rail heeft men het over 2014. Wij leven nu in 2005. Dat betekent nog tien jaar voor mensen die nu actief zijn en die nu gezin en arbeid moeten combineren.

Ik vind dat op een bepaalde manier onverantwoord. Zeker gelet op hetgeen die mensen nu reeds doen om extra vroeg te kunnen aansluiten op bijvoorbeeld snelbussen of andere alternatieven. Dat doen ze om toch maar sneller op het werk te geraken, om toch maar 's avonds op tijd thuis te geraken en nog iets te kunnen betekenen voor de kinderen. We stellen echter vast dat die snelbussen, net als alle andere voertuigen, vastzitten in het verkeer en dat ze dus weinig soelaas bieden. Ik herinner mij dat uw collega Stevaert destijds het idee opperde om snelbussen op de pechstrook te laten rijden of er aparte rijstroken voor te voorzien.

Mijn concrete vraag is wat in afwachting van de echte ontsluiting van

Cependant, le délai avancé, à savoir 2014, est encore bien loin.

Est-il envisagé d'avancer cette date?

A partir de quand la durée des trajets vers Anvers et Bruxelles diminuera-t-elle de manière sensible?

Quels sont les autres projets en la matière?

Est-il possible de permettre à des bus d'emprunter la bande d'arrêt d'urgence pendant les heures de pointe?

Le ministre envisage-t-il également d'autres solutions?

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

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

Limburg kan gebeuren. Niet alleen ik, maar ook alle anderen die de verplaatsing moeten maken ondervinden dagelijks dat die ontsluiting niet te onderschatten is. Kan er in afwachting van 2014 iets gerealiseerd worden van het idee van de snelbussen? Wat is uw concrete mening?

03.03 Minister **Renaat Landuyt**: Ik ben blij dat de heer Lenssen en mevrouw Van der Auwera tot in Brussel geraakt zijn.

03.04 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): We zijn hier geraakt, maar pas in de namiddag.

03.05 Minister **Renaat Landuyt**: U zult begrijpen dat het mij als sp.a-er een bijzonder gevoel geeft als Limburgers toch de weg naar Brussel vinden.

03.06 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Gelukkig, want zonder Limburgers was het hier maar de helft zo leuk.

03.07 Minister **Renaat Landuyt**: Hoe moet ik dat interpreteren? In ieder geval ben ik als West-Vlaming solidair met alle benadeelde groepen in onze maatschappij. Na het regelen van het telefoonverkeer met Limburg moeten we uiteraard ook iets doen aan de materiële ontsluiting.

03.08 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): U denkt toch niet dat wij allemaal met de tractor naar Brussel komen? Als dat uw zienswijze is.

03.09 Minister **Renaat Landuyt**: Opgelet: als kleinzoon van een landbouwer onderschat ik het effect van een tractor niet. Uiteindelijk geraak je, ook met een tractor, waar je moet geraken.

Het is weliswaar enigszins buiten onze bevoegdheid, maar in antwoord op de suggesties van collega Lenssen wil ik nog even de verdiensten onderstrepen van mevrouw Lieten, die trouwens van Limburg is. Het Spartacus-plan van De Lijn, geleid door de Limburgse Lieten, zal er in de toekomst voor zorgen dat we onder andere via het systeem van Light Rail vlotter verkeer hebben, in eerste instantie vanuit Limburg.

Wat onze bevoegdheid rond openbaar vervoer zelf betreft is het zo dat we er met de NMBS alles aan doen om de reistijd richting Brussel te verkorten. Aan de bocht in Leuven, waar Louis Tobback op de rails ligt, maken we een omweg zodat we vlugger in Brussel kunnen geraken.

Over de problematiek van de bijzondere plaatsen voor de bussen, de verkeersreglementproblematiek, kan ik het volgende zeggen. Met bijzondere aandacht bekijken wij de lopende projecten. Er is een zware discussie over het nut van pechstroken en de verleidelijke optie om het openbaar vervoer over die pechstroken te laten verlopen. Er zijn gunstige cijfers en vaststellingen, onder andere uit de projecten rond de werken rond Antwerpen.

Die doen ons neigen om te kijken om een reglementering te vinden om zonder aan de essentie van de pechstrook te raken toch in een vlotter openbaar vervoer te kunnen voorzien.

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

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

Daarmee heb ik in globo geantwoord op de vragen. De reistijden van het spoor tussen Limburg en Brussel proberen wij te verkorten. Er zijn daar duidelijke stappen gezet, naast de initiatieven van de regionale overheden inzake het openbaar vervoer met de bus.

Anderzijds kijken wij uit naar experimenten, zowel aan Waalse kant als aan Vlaamse kant, rond het anders gebruiken van de pechstrook. Ik wijs daar op het feit dat er ook internationale akkoorden en verdragen zijn die een reglementering willen opstellen over de pechstroken. Wij kunnen die niet zomaar terzijde schuiven. Wij zoeken naar mogelijkheden om de goede effecten van hetgeen wij opdoen in Antwerpen te vertalen naar andere streken.

Ik hoop dat ik mij voorzichtig genoeg heb uitgedrukt.

03.10 Georges Lenssen (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil even opmerken dat op het moment dat men in West-Vlaanderen nog telefoonlijnen aan het aanleggen was, wij in Limburg reeds een heel druk gsm-verkeer hadden. Op dat vlak zijn wij dus een klein beetje voor geweest.

Wij zouden toch een prioriteit moeten kunnen maken van de bocht in Leuven. Ik verneem dat dit een tijdsbesparing van 26 minuten zou opleveren. Dat is toch vrij veel. Het moet een absolute prioriteit zijn van de NMBS om dat te realiseren.

Ten tweede, ik ben een klein beetje bezorgd over bevoegdheidsconflicten die zouden kunnen ontstaan bij het gebruik van light rails en bij het gebruik van sporen. De sporen zijn immers eigendom van de NMBS en de uitbating van de light rail zou gebeuren door De Lijn. Dat zijn twee verschillende bevoegdheidsinstanties. Ik stel mij daarbij toch wel wat vragen.

03.11 Minister Renaat Landuyt: Laat er daarover geen misverstand bestaan. Sinds 1 januari is de leiding van de sporen in handen van Infrabel. Dat is een aparte vennootschap van de NMBS die gericht is op het onder Europese druk openstellen van de markt van het gebruik van het spoor. Dat zijn perspectieven die zich aanbieden. De Lijn speelt daarop zeer alert in om die sporen te kunnen gebruiken met andere voertuigen. In het kader van de Europese privatisering van het spoor in Vlaanderen zou De Lijn de eerste moeten zijn om daarin te investeren. Ik heb begrepen dat dit ook hun bedoeling is. Met andere woorden, er kan daar geen rem meer staan op het gebruik van het spoor. Het is wel een kwestie van investering en van budgetten langs de kant van de Vlaamse overheid wat betreft Limburg.

03.12 Georges Lenssen (VLD): Er is natuurlijk ook het afstemmen van de aan- en afrijtijden. Het zijn twee verschillende instanties die op mekaar moeten afgestemd worden.

03.13 Minister Renaat Landuyt: Dat is een element van de beheersovereenkomst waar wij politiek nogal nadruk leggen op het juist afstemmen van bus op trein.

03.14 Georges Lenssen (VLD): Tevens zou het gebruik van de pechstroken mogelijk moeten zijn. Het zou, zeker in de afwachtingperiode, tot de verbindingen versneld zijn, een manier zijn

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

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

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

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

03.13 Renaat Landuyt, ministre: Nous mettons vivement l'accent sur ce point dans le contrat de gestion.

03.14 Georges Lenssen (VLD): On devrait tout de même permettre aux bus d'utiliser la

om op een bepaald uur in Brussel te geraken.

bande d'arrêt d'urgence. Dans l'attente de liaisons plus rapides, on doit pouvoir atteindre Bruxelles depuis le Limbourg.

03.15 Minister **Renaat Landuyt**: Voor de duidelijkheid wil ik open kaart spelen. Wij kaarten het aan bij de administratie. De administratie wijst op twee specifieke internationale verdragen die eigenlijk zouden moeten worden opgezegd om de pechstrook in algemene zin als een busstrook te gebruiken. Ik wijs op de meer dan technische opmerking dat door internationale afspraken de pechstrook nog een pechstrook moet kunnen zijn. Daarnaast vinden wij, politiek gezien, veeleer dat de pechstrook ook door de bus zou moeten kunnen worden gebruikt, zolang het niet stoort in een pechsituatie.

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

03.16 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Zoals collega Lenssen zei, zitten wij met niet onaanzienlijke termijnen, met name 2014. Er zijn ook bevoegdheidsconflicten waarvoor blijkbaar toch een oplossing mogelijk zou zijn. Het blijft een feit dat vanuit bepaalde hoeken in Limburg, bijvoorbeeld de Maaskant of het noorden van Limburg, het niet evident is in een bepaald station te geraken. Ik woon zelf op een afstand van...

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

03.17 Minister **Renaat Landuyt**: (...)

03.18 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Neen, bijvoorbeeld Bree ligt twintig kilometer van Genk, maar 's morgens in de spits heeft men daarvoor gemakkelijk een half uur tot vijfendertig minuten nodig. Voor zij die iets te ver van een station wonen, zouden die snelbussen kunnen werken, in de optie dat zij van die pechstrook gebruik kunnen maken. Ik noteer uit uw antwoord dat u, politiek gezien, bereid zou zijn die internationale akkoorden op te zeggen. U verwijst ook naar lopende projecten. Ik heb één concrete vraag daarover: welke termijn kleeft u daarop?

03.18 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): Pour les habitants du nord du Limbourg, rejoindre une gare ferroviaire ne va pas de soi. Les bus rapides constitueraient pour eux une solution à condition qu'ils puissent rouler sur la bande d'arrêt d'urgence.

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

03.19 Minister **Renaat Landuyt**: Ik heb gezegd dat, als men de pechstrook als rijstrook wil gebruiken, men daarvoor internationale verdragen zou moeten opzeggen. Ik heb niet gezegd dat ik bereid ben ze op te zeggen. Ik ben altijd voor de naleving van overeenkomsten. Ik zeg alleen dat men met dat aspect rekening moet houden. Voor het vlotte internationale verkeer rekent men erop dat een pechstrook een pechstrook is. Ik vraag mijn administratie na te gaan of, zolang er geen pech is, de pechstrook ook een busstrook zou kunnen zijn. Wij hebben daarmee een aantal goede ervaringen, onder meer in Antwerpen waar het blijkt te functioneren. Wij moeten tot een reglementering komen dat, zolang er geen pech is, de pechstrook ook busstrook is. Het is simpel uitgedrukt, maar het is vlugger gezegd dan gedaan. Zodra men die regel wil invoeren, wil de regionale wegbeheerder een extra pechstrook invoeren. Men heeft al een parkeerpechstrook ingevoerd in bepaalde situaties. Het is niet zo

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

Mais autoriser une telle pratique n'est pas chose évidente dans les faits. Au demeurant, dans cette hypothèse, le gestionnaire de

eenvoudig. Ik wil maar zeggen dat mijn functie een moeilijke functie is.

voirie voudra sans doute aménager une bande d'arrêt d'urgence supplémentaire ou une bande de stationnement d'urgence.

03.20 **Liesbeth Van der Auwera** (CD&V): O, wat hebben wij medelijden met u!

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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

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

04.01 **Annick Saudoyer** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je me permets de réagir par rapport aux derniers chiffres parus, fin de l'année dernière, en matière de sécurité routière au niveau belge ainsi qu'au niveau européen.

A la lecture des chiffres belges, on peut, dans un premier temps, se réjouir d'une diminution des accidents. En effet, les accidents ayant entraîné des décès ou des blessures corporelles ont diminué d'un peu plus de 6% durant le premier semestre de l'année 2004 comparativement à la même période de l'année 2003.

En ce qui concerne plus particulièrement les autoroutes, on constate également une baisse de plus de 6% du nombre d'accidents corporels entre janvier et août de l'année 2004 par rapport à la même période de 2003. Par contre le nombre de tués (86) reste inchangé. Selon la police fédérale, une vitesse inadaptée ou excessive est en cause dans environ 75% de ces accidents.

Cela dit, globalement, la tendance à la baisse enregistrée ces dernières années se confirme et les chiffres tendent à démontrer le bien-fondé de la nouvelle loi sur la sécurité routière ainsi que l'efficacité de l'augmentation du nombre de contrôles effectués sur les grands axes routiers.

Je voudrais également évoquer la situation de la Belgique dans le contexte européen. Dans ce cadre, le tableau est moins flatteur puisque nous arrivons en troisième position – et malheureusement ce n'est pas une bonne position sur le podium – des pays qui enregistrent le plus grand nombre de décès causés lors d'accidents de la route. En 2002, on a enregistré environ 13 tués par 100.000 habitants en Belgique. A titre comparatif, les routes de Suède et, plus près de chez nous, des Pays-Bas apparaissent plus sûres avec moitié moins de morts pour la même année.

Monsieur le ministre, je voudrais vous poser quatre questions.

1. Quels sont les facteurs qui permettraient d'expliquer cette nette différence entre les différents pays européens en matière de sécurité ou plutôt d'insécurité sur les routes?
2. La police de la route devrait présenter son nouveau plan d'action 2005-2007. Quand sera-t-il rendu public?

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

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

3. Vous avez vous-même mis l'accent sur la lenteur du système actuel de collecte des données qui connaît un retard de deux à trois ans. Quelles sont, selon vous, les informations les plus importantes à recueillir? Avez-vous mis en place un plan d'action à ce sujet?

4. D'après les statistiques européennes, un bon tiers des conducteurs a un problème avec la réglementation de la vitesse, et appartient le plus souvent aux couches supérieures éduquées de notre société. Quels sont les actions que vous comptez mener pour améliorer la mentalité des Belges au volant?

04.02 Renaat Landuyt, ministre: Madame Saudoyer, vous avez cité des chiffres, mais ceux dont je dispose sont plus récents. Je vous suggère donc de vous rendre sur notre website. Le baromètre de décembre indique une baisse des accidents de l'ordre de 9,5%, ce qui est un peu moins bien que le baromètre de septembre qui indiquait une diminution des accidents de 11% alors qu'en juin le chiffre était de 6%. En tout cas, on peut constater une évolution positive.

Via ce genre de baromètre – qui existe aussi en France –, nous tentons de communiquer assez rapidement des chiffres, des "quick indicators", comme on dit. Ils donnent l'évolution en général en comparant les années 2003 et 2004.

L'analyse des chiffres demande plus de temps et requiert une certaine spécialisation. En tout état de cause, il était important de disposer de ces données pour sensibiliser et informer le gouvernement et ceux qui s'occupent de la sécurité routière de l'évolution de la situation mais aussi pour sensibiliser la population aux problèmes de sécurité routière.

Si vous me demandez pourquoi la situation belge est grave, en comparaison avec celle des autres pays européens, je vous réponds que la Belgique est un pays de transit, central en Europe, ce qui est un critère objectif. Mais il y a aussi le constat que la sensibilité des Belges en matière de sécurité routière est différente de celle, par exemple, qui existe aux Pays-Bas où l'on se prononce plutôt en faveur d'une politique sévère.

C'est pourquoi, en collaboration avec l'Institut belge de la sécurité routière, nous faisons tout pour sensibiliser la population. C'est ainsi que la campagne "Je suis pour" a été mise sur pied. En effet, nous souhaitons que les personnes qui sont en faveur d'une sécurité routière s'expriment. Nous avons donc ouvert un forum sur un site web. A l'avenir, nous souhaitons également organiser un nombre croissant d'actions "avec" les personnes et non pas "pour" les personnes. Il faut que tout le monde soit conscient que la situation en Belgique est grave; en effet, trois personnes meurent quotidiennement sur les routes belges.

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

Enfin, je souligne l'importance de disposer de "quick indicators". C'est la demande que j'adresse à toutes les polices de me transmettre rapidement et globalement les chiffres en la matière afin de nous permettre d'informer la population des effets des mesures qui sont prises et qui font en sorte que l'on constate, aujourd'hui, une

maatschappij. Welke acties zal u ontwikkelen om de mentaliteit van de Belgen in het verkeer te verbeteren?

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

Onze website beschikt over een "barometer" die de desbetreffende cijfers vrij snel meedeelt. Het is in feite de bedoeling dat de cijfers van 2004 met die van 2003 worden vergeleken.

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

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

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

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

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

diminution du nombre d'accidents sur les routes.

04.03 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie d'avoir été complet dans vos réponses.

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

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

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

05.01 Ludo Van Campenhout (VLD): Mijnheer de voorzitter, dezelfde vraag staat ook op de agenda als punt 13 met als nummer van de vraag 4786. U was blijkbaar zo vriendelijk ze twee keer te boeken maar ik zal ze in een keer stellen.

Mijnheer de minister, wanneer buitenlandse transporteurs een overtreding begaan op de Belgische wegen en terecht geverbaliseerd worden, moeten zij onmiddellijk en ter plaatse de boete betalen. De Duitse wegvervoerders – bij monde van Verein Camion Pro – klagen aan dat zij problemen ondervinden wanneer zij in beroep wensen te gaan. Een groot deel van de verzetschriften of tegenspraken worden niet verwerkt of er wordt verklaard dat de afwikkeling van het dossier aan de hand van bewijsstukken niet voltooid kan worden. In een aantal gevallen kon de Belgische Staat geen opheldering geven over de verblijfplaats van de betrokkene die de geldboete had betaald. Daarop hebben de Duitse wegvervoerders contact opgenomen met het Duitse Bondsministerie van Verkeer en zij bereiden zelfs een verzoekschrift voor bij de Europese Commissie inzake de in België gehanteerde procedure en de – terecht – mogelijkheid tot tegenspraak.

Ik wil u het volgende vragen. Kent u het probleem? Is er al sprake van een verzoekschrift? Welke maatregelen plant u, in samenspraak wellicht met de minister van Justitie, om in juridisch perspectief – de rechten van de verdediging – de positie van Vlaanderen in Europa als logistiek centrum toch veilig te stellen?

05.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer Van Campenhout, ten eerste, het systeem van onmiddellijke inning en het consigneren van een som werd doelbewust ingevoerd om ook buitenlandse bestuurders efficiënt te kunnen beteugelen. De reactie van de Duitse vereniging waarvoor u nu woordvoerder bent in het Belgisch Parlement wijst op het feit dat dit effect blijkt te hebben en dat zij het ook voelen. Men weet in Duitsland dat ook een Duitse vrachtvoerder zich moet houden aan de regels in België. Dat is volgens mij eerder goed nieuws dan een probleem.

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

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

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

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

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

U vroeg of ik reeds kennis heb van een verzoekschrift bij de Europese Commissie inzake België. Noch bij mijn departement, noch bij mijzelf is er enige kennis van een verzoek in die richting.

Wat uw derde vraag betreft, welke maatregelen ik plan om aan het probleem een antwoord te bieden zodat België zijn rol als logistiek centrum in Europa ten volle kan blijven spelen, is het zo dat wij – doelbewust, ik herhaal het – een systeem wilden hebben waardoor de buitenlandse bestuurders zich ook moeten houden aan de regels. Ik meen dat dit systeem, gelet op de reacties van de buitenlandse verenigingen, effectief werkt. Het is niet omdat België een logistiek centrum is en wenst te blijven in Europa dat dit betekent dat wij de buitenlandse chauffeurs zouden toelaten de regels hier – die gericht zijn op meer veiligheid voor iedereen – te overtreden. Eerder integendeel. Als wij een goed logistiek centrum in Europa willen zijn, moeten wij ook een veilig centrum voor Europa kunnen zijn.

05.03 Ludo Van Campenhout (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik zou de minister danken voor zijn antwoord, indien het niet totaal naast de kwestie was.

Mijnheer de minister, uw antwoord is totaal naast de kwestie. Het gaat hier niet om de vraag of het nu een Belgische of een Duitse camion is. U zegt dat zij zich aan de regels moeten houden. Dat is evident. U vindt het raar dat er in het Belgische Parlement een vraag wordt gesteld over Duitse transporteurs. Ik zie niet in waarom we in een Europees perspectief de betrokkenen niet op een gelijke manier zouden behandelen.

Zo te zien, antwoordt u naast de kwestie. Het gaat hier niet over het beboeten. Het systeem van de onmiddellijke inning is een juist systeem. We moeten de betrokkenen sensibiliseren om zich zoals de Belgische transporteurs of andere aan de regels te houden. Ik weet niet of u jurist bent. Ik ben dat zelf niet, maar als parlamentslid zijn wij geacht een zeker rechtsgevoel te hebben. Het gaat hier over mogelijkheden van tegenspraak en een correcte, administratieve, juridische afhandeling van een boete, ook en zeker wanneer de boete via een onmiddellijke inning wordt vereffend.

In die zin is uw antwoord protectionistisch en naast de kwestie. Mijn vraag werd door de minister van Justitie naar u doorverwezen. Ik stel voor dat ik ze dan toch aan de minister van Justitie stel, die misschien wat meer rechtsgevoel heeft. Anders stel ik de vraag later opnieuw, maar ik hoop dat u er dan ten gronde op antwoordt, mijnheer de minister.

05.04 Minister Renaat Landuyt: U mag uw rechtsgevoel niet verwarren met een rechts gevoel. Het rechtsgevoel van de formele minister van Justitie ken ik niet zo goed. Volgens mijn rechtsgevoel is er hier helemaal geen probleem. Integendeel, de Duitse vereniging van camioneurs heeft zelfs zodanige rechten in ons land dat zij al woordvoerders heeft tot in het Belgische Parlement om de rechten van haar leden te verdedigen. Dat is haar goed recht en tekent in welke transparante rechtsstaat wij leven.

De hele procedure van onmiddellijke inning van boetes zorgt juist voor het evenwicht tussen het efficiënt kunnen optreden tegen mensen die hun woonplaats niet in België hebben en de zorg om hen dezelfde

méthode produit des effets.

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

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

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

05.04 Renaat Landuyt, ministre: Ne confondez pas la droiture et la droite tout court.

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

Je rappelle que la perception immédiate permet de poursuivre avec une efficacité particulière les contrevenants étrangers. Chaque

rechten van verdediging te geven. Het enige verschilpunt is dat detail, zijnde het rekening houden met het feit dat zij niet hun woonplaats hebben in België. Voor het overige hebben zij dezelfde rechten van verdediging als iedere burger binnen Europa.

contrevenant jouit des mêmes droits de la défense.

05.05 Ludo Van Campenhout (VLD): Uw antwoord over het rechts gevoel is voor uw rekening. U hebt echter nog altijd niet geantwoord op het feit dat verzetschriften en tegenspraken gewoon niet worden verwerkt. Ik stel dus vast dat u daarop niet antwoordt.

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

05.06 Minister Renaat Landuyt: Dat probleem behoort tot de werking van Justitie, waarbij we ons de vraag kunnen stellen of het te maken heeft met de kwaliteit van de minister van Justitie of met de kwaliteit van de diensten. Daarin wil ik niet tussenbeide komen.

05.06 Renaat Landuyt, ministre: C'est l'affaire du ministre compétent et de l'administration concernée.

De **voorzitter**: Ik ben blij dat er nog zoveel ministers een rechts gevoel hebben.

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

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

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

06.01 Ludo Van Campenhout (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u zult nu misschien zeggen dat ook de Europese overheden woordvoerders hebben in het Parlement.

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

U weet dat er een debat is over de achterstand van België inzake de ratificering van internationale verdragen. Daaronder vallen een aantal verdragen die betrekking hebben op de zeescheepvaart en de binnenvaart. U weet dat Vlaanderen zowel een kust als binnenwateren heeft, dus ik voel mij gerechtigd om daarover een vraag te stellen.

In het bijzonder gaat het over het verdrag ter bevordering van het respect door visserij schepen – misschien ligt dat meer in uw belangensfeer –, het internationaal verdrag betreffende de controle op schadelijke, aangroeiwerende systemen en het Scheldeverdrag.

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

Voor ons land, dat zoals u weet een knooppunt is in het transport van goederen, is een degelijke moderne concurrentiële wetgeving essentieel. De ratificatie van internationale verdragen die handelsbarrières wegwerken, zijn zeer belangrijk.

Mijnheer de minister, zijn de aangehaalde verdragen volgens u relevant?

Wanneer mag ons Parlement de nodige ontwerpen verwachten om die verdragen te ratificeren?

06.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, het verdrag over de visserij schepen en het Scheldeverdrag behoren tot de bevoegdheid van de Vlaamse regering.

06.02 Renaat Landuyt, ministre: La question de M. Van Campenhout porte sur trois traités internationaux : le traité tendant à promouvoir le respect par les navires de pêche en pleine mer

Het internationaal verdrag betreffende de controle op schadelijke, aangroeiwerende systemen op schepen legt milieuvervuiling door

gebruik van schadelijke producten aan banden. Het verbiedt onder andere het hormoonverstorende tributyltin als component van de aangroeiwerende scheepswerf.

Dat verdrag is de zogenaamde AFS-conventie. Daarvoor zijn wij wel bevoegd. Het is een verdrag met een gemengd karakter. Dat werd door de Werkgroep Gemengde Verdragen vastgesteld op 4 juli 2001. Het verdrag zal dus zowel door de federale als door de Gewestelijke Parlementen dienen te worden geratificeerd.

Wij doen er alles aan om dat dit jaar nog te realiseren. Het ratificatiedossier wordt door de bevoegde diensten van mijn administratie voorbereid. Het moet dan naar de administratie van Buitenlandse Zaken, om dan hier naar het Parlement te komen. Zoals gezegd, denk ik dat wij een en ander, wat onze bevoegdheid betreft, kunnen afronden in 2005.

des mesures internationales de protection et de gestion, adopté à Rome le 24 novembre 1993 ; le traité international relatif au contrôle des systèmes nocifs destinés à combattre la présence, sur les coques de navires, d'une croûte constituée par la prolifération d'algues et de coquillages, établi à Londres le 5 octobre 2001 ; le traité de l'Escaut, signé à Gand le 3 décembre 2002.

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

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

De **voorzitter**: Mevrouw Van Themsche heeft gevraagd haar vraag nr. 4798 uit te stellen. M. Bacquelaine viendra plus tard.

07 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Simonne Creyf** aan de minister van Mobiliteit over "het verbod op het gebruik van landingsbaan 02" (nr. 4817)
- de heer **Bart Laeremans** aan de minister van Mobiliteit over "het gebruik van de baan 02 op Zaventem, de evaluatie van het spreidingsplan en de harmonisatie van de geluidsnormen" (nr. 4951)
- de heer **Bart Laeremans** aan de minister van Mobiliteit over "de gevolgen van de nieuwe milieuvergunning voor BIAC" (nr. 4952)

07 Questions jointes de

- Mme **Simonne Creyf** au ministre de la Mobilité sur "l'interdiction d'utilisation de la piste d'atterrissage 02" (n° 4817)
- M. **Bart Laeremans** au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation de la piste 02 à Zaventem, l'évaluation du plan de dispersion et l'harmonisation des normes sonores" (n° 4951)
- M. **Bart Laeremans** au ministre de la Mobilité sur "les conséquences du nouveau permis d'environnement pour la BIAC" (n° 4952)

07.01 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, mijn vraag dateert van 16 december dus ik ga een beetje terug in de tijd. De rechtbank van eerste aanleg in Brussel heeft het gebruik van de landingsbaan 02 op de luchthaven van Zaventem verboden en dit op vraag van omwonenden uit de Oostrand. Opvallend is dat de rechter zich niet zozeer op veiligheidsaspecten baseert maar op de visie dat de luchthaven niet thuishoort in dichtbewoond gebied. De rechter verwijst naar Parijs en besluit dat er geen plaats is voor een luchthaven dicht bij een stad als Brussel. Hij voegt er zelfs aan toe dat men zich in de toekomst moet oriënteren op luchthavens ver van de steden zoals voor België Chièvres of de driehoek Tubize-Enghien-

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

Soignies. Mijnheer de minister, u hebt op 16 december 2004 reeds verklaard in de Kamer dat u niet anders kan of kon dan in beroep gaan tegen een dergelijke simplistische uitspraak. Ik denk, mijnheer de minister, dat u gelijk hebt.

Ten eerste, bent u reeds in beroep gegaan. Wat is nu de verdere procedure?

Ten tweede, geldt in hoofde van de rechtbank van eerste aanleg in Brussel het verbod op het gebruik van landingsbaan 02 ook voor de dagvluchten? Zo ja, dan meen ik dat die uitspraak toch wel een ernstige bedreiging vormt voor de toekomst van Zaventem.

Ten derde, zijn u gelijkaardige rechtszaken in het buitenland bekend waarbij een rechter zich uitspreekt over het al dan niet thuishoren van een luchthaven in een bepaald gebied? Zo er gelijkaardige rechtszaken zijn, welk gevolg werd daar dan aan gegeven?

Ten vierde, de belangengroepen wijzen op het veiligheidsrisico bij het gebruik van baan 02. Ze is namelijk korter en licht hellend. Zijn hiervoor ingrepen mogelijk? Zijn er al voorstellen of suggesties voor ingrepen in deze baan? Welke zouden eventueel de consequenties zijn op het vlak van infrastructuur, ruimtegebruik enzovoort en wat is het prijskaartje?

Ten vijfde, wanneer zal de evaluatie van het spreidingsplan voltooid zijn? Hebt u nu al eventuele resultaten?

Ten zesde, welke infrastructuurinvesteringen zijn gepland teneinde een volwaardige spreiding mogelijk te maken? In het verleden hebben wij met de vorige minister, Anciaux, het debat gehad over de verlenging van landingsbaan 25L en ook over het elektronisch landingssysteem. Tot dan behoorde dat niet tot de geplande investeringen. Hebt u terzake andere vooruitzichten over wat infrastructuurinvesteringen zijn?

De **voorzitter**: Mijnheer Laeremans, u hebt twee vragen, één over het gebruik van baan 02 waar mevrouw Creyf het ook al over heeft gehad, de evaluatie van het spreidingsplan en de harmonisatie van de geluidsnormen. De andere vraag gaat over de gevolgen van de nieuwe milieuvergunning voor BIAC. Ik stel voor dat u ze samen stelt.

07.02 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Ik wens met de grootste vraag te beginnen, omdat die ook...

07.03 Minister Renaat Landuyt: Heeft u een nieuwe vraag gesteld naar aanleiding van de milieuvergunning?

07.04 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Ja, werd die vraag u niet overgemaakt?

07.05 Minister Renaat Landuyt: Wat mij betreft is die vraag onontvankelijk, want ik vind ze niet terug in mijn bundel en zal dus zeker geen antwoord kunnen geven.

07.06 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Ik denk dat u wel zal kunnen antwoorden want ik wil vragen naar uw reactie en u weet natuurlijk waar het over gaat.

jugement.

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

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

07.07 Minister **Renaat Landuyt**: De vraag werd waarschijnlijk heel recent ingediend.

07.08 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): De vraag is van zondagavond 10 januari en ik kreeg gisteravond het bericht dat ze geagendeerd was. De fout ligt waarschijnlijk bij uw administratie.

07.09 Minister **Renaat Landuyt**: Ik maak er geen probleem van, mijn antwoord zal weliswaar iets minder grondig zijn.

07.10 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): U kan uiteraard ook gewoon nota nemen van de vraag die ik stel.

Mijn voorganger, mevrouw Creyf, stelde vragen over de plannen van minister Anciaux destijds voor baan 25L en voor de ILS-landingssystemen. Mijnheer de minister, wij waren verbijsterd toen wij in de kerstvakantie, op 30 december, plots vernamen van CD&V-minister Peeters dat de taxibaan langs baan 25L geschrapt zou zijn, net als de ILS-landingssystemen. Zelfs de verplichting om het spreidingsplan na te leven zou weggefallen zijn. Onze eerste indruk was dat hiermee werd tegemoetgekomen aan de desiderata van enerzijds BIAC en anderzijds het Brussels Gewest om precies die maximale spreiding – waarvoor ze werden voorzien – onderuit te halen. Hier heb ik toch enkele vragen bij.

Ten eerste, de aanleg van die taxibaan was voor uw voorganger een zeer belangrijk element voor de verdere evolutie naar een betere spreiding. Hij had hieromtrent een aantal studies laten uitvoeren. Kan u een overzicht geven van alle studies? Ik zie dat u de vraag toch gekregen heeft, maar als u ze niet heeft voorbereid wil ik u vragen om het minstens met uw kabinet te bespreken. Wat waren de conclusies van de gevoerde studies? Kunnen deze studies ter beschikking gesteld worden? Wat zou die taxibaan gekost hebben? Zou de aanleg ervan gepaard zijn gegaan met een verschuiving van de baan in oostelijke richting, zodat ze iets verder van het centrum van Zaventem zou liggen? Zo zou ook de put die er nu ligt en die voor het landen zo moeilijk is, verdwijnen.

Ten tweede, op welke wijze zou de aanleg het spreidingsplan daadwerkelijk beïnvloeden? Bestonden daarover al plannen of extrapolaties van uw kabinet of dat van uw voorganger?

Ten derde, wat is de reactie van de minister op dit deel van de vergunning? Heeft u terzake bemiddeld en aan uw Vlaamse collega gevraagd deze voorwaarden te schrappen? Het is zo dat minister Peeters zich baseert op BIAC, dat zelf zegt geen vragende partij te zijn voor die taxibaan. Natuurlijk zijn zij geen vragende partij, want ze zouden moeten betalen. Het kan echter wel worden opgelegd in het kader van een milieuvergunning en die mogelijkheid valt nu weg. Betekent dat dat het idee van de taxibaan definitief werd afgesloten? Ons lijkt die taxibaan zeer belangrijk voor een optimale spreiding. Was dat een voorwaarde voor de overnemer van BIAC? Werd daaromtrent met BIAC of de overnemer onderhandeld? Wie had de baan moeten betalen en welk gedeelte was voor rekening van BIAC?

Ten vierde, de installatie van de landingssystemen zou een rechtstreeks gevolg hebben gehad op het spreidingsbeleid en een groter deel van de last hebben toebedeeld aan Brussel. Ik heb

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

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

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

Le 14 décembre, un juge bruxellois a décidé que la piste d'atterrissage 02 ne pouvait plus

hierover eigenlijk dezelfde vragen. Kan er een overzicht gegeven worden van alle studies, conclusies enzovoort? Op welke wijze zouden de installaties het spreidingsplan daadwerkelijk beïnvloed hebben? Bestonden daarover plannen of extrapolaties?

Ten vijfde, wat is de reactie van de minister op dit deel van de vergunning? Heeft hij terzake bemiddeld en aan zijn Vlaamse collega gevraagd die voorwaarden te schrappen? Betekent de gewijzigde vergunning dat de landingssystemen er definitief niet meer komen? Zo neen, waarvan wordt de plaatsing van deze systemen afhankelijk gemaakt?

Ten slotte, was dat een voorwaarde voor de overname van BIAC? Werd hierover onderhandeld tussen BIAC en de overnemer? Wie had ze moeten betalen? Welk gedeelte was voor rekening van BIAC?

Ik kom tot een derde aspect van de eerste vraag. De naleving van het spreidingsplan lijkt niet langer verplicht, omdat het een federale materie zou zijn. Dan wil ik natuurlijk weten wat uw reactie is en wat u daaraan zult doen. Wat is uw reactie met betrekking tot dat deel van de vergunning? Hebt u terzake bemiddeld? Was het een voorwaarde voor de overnemer van BIAC? Werd erover met hem onderhandeld? Op welke wijze zal de naleving van het spreidingsplan nu worden afgedwongen? Wat zult u doen om uw spreidingsplan, dat u geacht wordt te verdedigen, te handhaven in het kader van de milieuvergunning van BIAC of van gelijkaardige afspraken met BIAC? Hoe zult u dat echt handhaven en ervoor zorgen dat uw spreidingsplan wordt nageleefd?

Ik heb nog vragen die aansluiten bij de vraag van mevrouw Creyf. Op 14 december heeft het Brussels gerecht een heel merkwaardig vonnis gebracht. U hebt daarop zeer terechte commentaar geleverd. Het gebruik van die landingsbaan werd weer verboden. Een Franstalige rechter oordeelde tevens uitermate politiek dat de nationale luchthaven zomaar eventjes naar Wallonië moest worden verplaatst; dat is zeer gortig. Dat is iemand die toch echt zijn boekje te buiten gaat. Hoever staat het met de beroepsprocedure tegen dat vonnis? Hoever staat het intussen met de evaluatie van het spreidingsplan? Wanneer werden daarover besprekingen gevoerd? Wat is de timing? Zijn daarover reeds nota's ter beschikking? Hebt u daarover reeds enige conclusies getrokken? Hoever staat het met de bespreking van de geluidsnormen? Dat is gedeeltelijk een ander debat. Werd hierover recent overleg gepleegd met de Gewesten? Wat is de timing? Verlopen die besprekingen parallel met de evaluatie of is dat eigenlijk één gesprek? Zijn daarover nota's ter beschikking? Kunt u al zeggen welke conclusies u hieromtrent hebt getrokken?

07.11 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, collega's, voor mijn antwoord wil ik nogmaals benadrukken dat ik in het dossier van het spreidingsplan een zo neutraal mogelijke positie probeer in te nemen om tot een goed akkoord met iedereen te komen. De beste evaluatie van een spreidingsplan zou immers een spreidingsakkoord moeten zijn.

Nu is er echter de constraint van het vonnis van de Brusselse rechter, aangehaald door de twee vraagstellers. Ik heb reeds gewezen op de argumentatie, die eigenlijk een verloren kans is voor de verzoekers. De argumentatie vertrekt immers vanuit een duidelijke premisse: het

être utilisée dans le cadre du plan de dispersion. Qu'en est-il de la procédure de recours contre ce jugement extrêmement politique? Une nouvelle concertation a-t-elle été organisée avec les Régions au sujet des normes sonores? Le ministre peut-il également donner des précisions sur l'évaluation et les conclusions qu'il a ou non tirées?

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

L'argumentation du juge bruxellois part de la prémisse qu'un aéroport ne peut pas se situer dans une

regent in Parijs, dus druppelt het in Brussel. In Parijs sluit men bepaalde luchthavens wegens de nachtvluchten, en dus moet men dat ook maar doen Brussel. Dat is ongeveer de essentie van de argumentatie.

Vanuit het oogpunt van de verzoekers van het geding is dat spijtig, want alle argumentatie over de veiligheid van baan 02 wordt niet geapprecieerd. Dus ook vanuit mijn poging een neutrale positie in te nemen; krijg ik geen argumenten pro of contra. Op die hele problematiek wordt niet ingegaan. Er wordt vertrokken vanuit een duidelijke premisse: een luchthaven past eigenlijk niet naast een stedelijk gebied. Iedereen die de luchthaven echter gebruikt, zegt dat de luchthaven zich zo dicht mogelijk moet bevinden bij het centrum van de wereld of bij de plaats waar men moet zijn.

Dat helpt mij in ieder geval niet vooruit. Er was al een voldoende reden, los van de uitspraak om in beroep te gaan.

Waar ik nog nooit iets over heb gezegd, is over het dispositief, dus over de beslissing zelf van het vonnis. De beslissing zelf van het vonnis is dermate gedetailleerd dat er weinig politieke beleidsruimte overblijft voor een politicus die binnen het systeem van een rechtsstaat wenst te blijven of die uitspraken wenst na te leven. In de beslissing van het vonnis wordt immers bijna in detail gezegd wat er moet worden beslist. Dat detail wordt echter nergens gesteund door een detail in de argumentatie.

Dat is de vervelende positie waarin ik mij bevind en is een reden te meer – nu kom ik tot de antwoorden op de vragen – om snel duidelijkheid te krijgen via de procedure van hoger beroep. In de procedure van hoger beroep zal er op mijn aandringen – ik heb de inleidende zitting bijna persoonlijk gevolgd – op 24 februari 2005 worden gepleit. Voor de conclusietermijnen zijn de pleidooien vastgelegd op 24 februari 2005. Als alles goed verloopt en iedereen dus durft te pleiten op dat moment – u kent het systeem, elke partij krijgt de tijd om zijn argumenten op papier te zetten –, zou er een uitspraak kunnen zijn in de loop van de maand maart 2005. De termijnen zijn zo vastgelegd dat er 180 minuten zijn gereserveerd op de zitting van 24 februari. Er worden 180 minuten uitgetrokken voor de rechtszaak. Dat opent het perspectief dat er een uitspraak zou kunnen zijn in de loop van de maand maart 2005, waarvan ik als jurist hoop dat ze geen bevestiging wordt van de uitspraak in eerste aanleg.

Uw vraag over het aanvechten van het verbod kan ik dus positief beantwoorden. Wij hebben het aangevochten door de procedure in te stellen, zelfs met de nodige instructies om ze vlot te laten verlopen. Ik herhaal dat dit werd gedaan omdat er voor iemand die in een rechtsstaat correct wil functioneren, heel weinig beleidsruimte is ten opzichte van de beslissing zelf. De beslissing is immers heel gedetailleerd en schrijft bijna voor wat we inzake de routes moeten beslissen. Dat is dus de heel vervelende situatie op vandaag.

Om systematisch de antwoorden te geven: ten eerste, het verbod wordt aangevochten door zo vlug mogelijk het beroep te laten afhandelen.

Ten tweede, zal het verbod ook gelden voor de dagvluchten? Op die vraag heb ik mijn antwoord al gegeven. Het is een hele strakke

zone urbaine. Il est regrettable qu'il ne donne aucun argument – pour ou contre – sur la sécurité de la piste d'atterrissage 02. De plus, vu son degré de précision, le jugement lui-même laisse très peu de marge de manœuvre au pouvoir exécutif.

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

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

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

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

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

Tant que le jugement sera d'application, nous le respecterons, mais j'espère qu'il sera cassé en appel et que nous pourrions à nouveau chercher avec les Régions un accord de

beslissing, die teruggaat tot de situatie voor januari of februari 2003, toen de baan 02 niet systematisch maar heel uitzonderlijk werd gebruikt. Er wordt bijna voorgeschreven dat het op die manier zou moeten gebeuren. Dat geldt ook voor de dagvluchten. Het integraal preferentieel startbaangebruik wordt terzijde geschoven.

Ten derde, zijn er gelijkaardige zaken? De rechter zelf verwijst naar het arrest-Hatton van het Europees Hof voor de rechten van de mens. Hij verwijst echter naar het eerste arrest-Hatton, maar niet naar het tweede arrest, waarin een en ander werd rechtgezet. De rechter plaatst de zaak duidelijk in een rechtspraaklijn die heel ver gaat in het betreden van het politieke, beleidsmatige terrein, waar het Europees Hof voor de rechten van de mens reeds op is teruggekomen met de stelling dat er meer appreciatie moet kunnen worden gegeven aan de politieke, uitvoerende macht. Anders functioneert het systeem niet meer. Ik heb altijd gezegd dat, als de Noordrand een dergelijk proces zou voeren voor dezelfde rechter, de hele luchthaven normaal plat ligt. Het lijkt mij de logica zelf dat hij consequent zou oordelen volgens de argumentatie die hij daar heeft gevolgd.

Laten wij hopen dat andere juridische redeneringen het halen in hoger beroep.

Ik kom tot de vierde vraag van mevrouw Creyf. Dat baan 02 anders is dan de 2 parallelle banen is de logica zelf. Ze ligt schuin. Dat zal wel vervelender zijn dan naast elkaar opstijgen en dalen. Er zijn geen grote studies nodig om dat te begrijpen. Dat ze kort en hellend is, zal ook wel waar zijn. Wat echter ook waar is, is dat alles wat vandaag gebeurt, gebeurt volgens de juiste veiligheidscriteria. Ik wil nog een gerust geweten hebben. Ik ben dus ingedekt door de veiligheidsprocedures die internationaal erkend zijn en die ook bepalen dat die vluchten kunnen doorgaan. Er gebeurt niets dat voorafgaand als onveilig kan worden gezien. Er wordt permanent rekening gehouden met alle criteria inzake veiligheid. Als wij die baan langer en meer gelijklopend willen maken, dan zou het gaan om 800 miljoen euro. Daarvoor moet men een volledig nieuwe vliegveld aanleggen omdat men alles moet nivelleren.

Wat betekent een en ander voor de evaluatieprocedure? Het is zo dat wij één dinsdagmorgen per maand overleg hebben met alle vertegenwoordigers van de regionale regeringen en de federale regering om een evaluatie te maken. In het kader van het vonnis moet ik immers tegen eind januari, begin februari een beslissing nemen. Dat moet dan tegen 20 maart op de juiste manier worden gepubliceerd en verduidelijkt aan alle instanties die met vliegtuigen te maken hebben. De piloten moeten via de juiste publicaties de juiste richtlijnen krijgen. Dat betekent dat de 3 maanden van het vonnis eigenlijk neerkomen op 1 maand als men alles op de normale termijn moet doen.

Wat doen wij nu? Er is overleg tussen de Vlaamse regering en de Brusselse regering. Ik vind dat niet erg, want dat is essentieel. Dat is in ons federaal systeem de logica zelf. Zij moeten goede afspraken kunnen maken over de geluidsnormen. Ik denk dat zij daarover parallel onderhandelen. Wijzelf proberen week na week stappen verder te geraken voor een objectieve basis om dit probleem gezamenlijk aan te pakken. Ik heb mij er in elk geval toe verbonden tegenover de federale regering om eind januari, begin februari te

dispersion. Cette attitude équivoque n'est pas favorable à l'image de notre pays.

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

handelen in de logica van het vonnis. Ik heb daarin de neiging om de optie te nemen, jurist zijnde, om de contraintes van het vonnis, voor zolang het bestaat, na te leven. Ik kan ook niet anders. Als ik correct wil functioneren in de Wetstraat moet ik het vonnis naleven. Ik denk en ik hoop dat het vonnis niet lang zal bestaan. Daardoor kunnen wij terugkeren naar de periode van voor het vonnis en zoeken naar een goed akkoord tussen de twee Gewesten. Daar hangt immers alles vanaf. Wij moeten een akkoord hebben met de 2 Gewesten. De geluidsnormen van Brussel worden nu door, ik denk zelfs dezelfde rechter, opzij geschoven omdat ze verouderd zijn, nooit werden toegepast en niet meer aangepast zijn aan de huidige tijd. Dat is echter geen leefbare toestand. De dubieuze toestand is voor België geen uitstraling voor de luchthaven. Iedereen die 's nachts rond Brussel vliegt, riskeert een boete te krijgen. Dat is onleefbaar. Dat is ook een uitdaging van dit hele probleem. Dat is ook misschien een uitdaging om België op te blazen. Dat kan ook een uitdaging zijn.

Ik zie het eerder als een uitdaging om ons federaal systeem met gelijke bevoegdheden en machten te laten overleven, en nog meer zelfs om onze economie te laten overleven dankzij het overleven van de luchthaven.

Al wat infrastructuurinvesteringen betreft, staat al een hele tijd niet meer ter discussie. Men heeft de periode gehad van de discussie rond DHL en er is nu een rustperiode geweest. Iedereen was een beetje gegeneerd omdat er veel tewerkstelling was verjaagd en men hield zich kalm. Door het vonnis is iedereen nu echter weer stoer aan het strijden voor zijn belang.

De problematiek van infrastructuurinvesteringen is nog niet ter sprake gekomen. Het signaal voor de diensten bevoegd inzake infrastructuur is misschien wel gekomen met de vergunning door de Vlaamse overheid. De heer Laeremans heeft daarrond een paar vragen gesteld die ik zal proberen beantwoorden. Ook hier spreekt echter de autonomie van de instelling. Het gaat hier om de relatie tussen BIAC en de Vlaamse overheid. Alle vragen in verband met taxibaan 25L en met bijkomende investeringen zijn in alle eerlijkheid wat mij betreft nog niet ter sprake gekomen. Ik bevind mij in een periode van volledige stand still wat alle mogelijke investeringsprojecten betreft. Ik zou in detail op iedere vraag van u hetzelfde kunnen antwoorden, met name dat het nog niet ter sprake is gekomen.

07.12 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, wat mij betreft, kan ik voorlopig voldoening nemen met het antwoord van de minister die vooral informatief was. Het zal dus voorlopig nog even wachten zijn.

07.13 Minister **Renaat Landuyt**: Ik denk dat ik in dit dossier vooral informatief zal blijven.

07.14 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, u zult op een bepaald ogenblik toch moeten beslissen.

Voorlopig is dit voor mij echter voldoende. Ik dank de minister.

07.15 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter,

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

07.13 **Renaat Landuyt**, ministre: Je resterai purement informatif dans ce dossier.

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

mijnheer de minister, voor mij is het absoluut niet voldoende.

07.16 Minister **Renaat Landuyt**: Ik heb nog geen enkele Vlaamse fout gemaakt.

07.17 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Als u niets zegt, kunt u ook geen fouten maken. Maar ten opzichte van mij maakt u de fout dat u nauwelijks antwoordt. Ik moest mij destijds soms heel boos maken op minister Durant omdat zij aan het Parlement niet antwoordde. U doet nu grotendeels hetzelfde, maar dit is misschien omdat u de vragen niet op tijd hebt gekregen. Ik zal nog een paar zaken overlopen. Ten eerste, wat betreft het spreidingsplan ...

07.18 Minister **Renaat Landuyt**: Ik wil onmiddellijk antwoorden op elke detailvraag.

07.19 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): We zullen nog even overlopen. In verband met de procedure ...

07.20 Minister **Renaat Landuyt**: U moet dan ook zeggen dat ik heb geantwoord.

07.21 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ja.

De **voorzitter**: U moet zich beperken.

07.22 Minister **Renaat Landuyt**: De voorzitter wil dus niet dat ik antwoord.

07.23 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, het antwoord was zodanig nihil dat ik wel moet uitweiden.

Mijnheer de minister, in verband met de baan 02 en het vonnis moet ik zeggen dat u vooral veel vragen oproept. U zegt dat u omwille van het vonnis en om het voorlopig na te leven – stel dat we in beroep ongelijk krijgen of wat dan ook – in maart klaar moet zijn en dus nu al de zaken in gang moet zetten. Dat wil in feite zeggen dat als we gelijk krijgen in februari, wat zeer plausibel is, dat u dan opnieuw zult moeten veranderen. Ik zie u neen schudden, gelukkig.

Neemt u nu dan voorbereidende maatregelen voor het geval het in februari misloopt?

07.24 Minister **Renaat Landuyt**: Voor alle duidelijkheid: ik heb het volgende gedaan. Enerzijds heb ik het spreidingsplan geërfd. Het objectief criterium voor die toestand was het geluidskadaster dat al een paar maanden bestaat en dat lijkt op wat men voorspeld heeft.

Mijn stelling is de volgende. Men heeft met kennis van zaken een beslissing genomen die klopt, want dat werd zo voorspeld. Ik had objectief gezien dus geen redenen om iets te veranderen.

Het enige dat er nu gekomen is, is een vonnis, dat mij eigenlijk bij de hand vasthoudt. Aangezien ik de rechtstaat genegen ben, vraag ik er begrip voor dat ik dat vonnis moet naleven.

07.25 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, dat

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

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

betekent dat u de procedures zult wijzigen en dat ze nadien opnieuw gewijzigd zullen worden.

07.26 Minister **Renaat Landuyt**: Ik ga ervan uit dat het mijn plicht en ook een beetje logisch is dat ik een Belgisch vonnis naleef. Evengoed doe ik er alles aan om dat vonnis zo vlug mogelijk in een beter arrest te laten omzetten. Dat is mijn houding.

Mijn houding gaat eerst en vooral uit van de objectieve basis voor het spreidingsplan, met name het geluidskadaster. Over dat geluidskadaster discussieert men nu in de evaluatie, rond de vragen hoe wetenschappelijk en hoe goed het is, maar voor mij is dat geluidskadaster een objectief gegeven. Ik zoek dus objectieve elementen om in alle neutraliteit al dan niet iets te veranderen aan het spreidingsplan. Dat element had ik nog niet gezien. Ik laat het over aan de discussie en de eventuele overeenkomst tussen de regio's. Misschien komen zij daaruit en brengen zij mij iets anders, maar anders zal ikzelf niets veranderen.

Een tweede element dat mij wel dwingt om iets te doen, is dat vonnis.

Ik weet niet hoe meer open ik kan spreken dan vandaag. Het laatste dat u mij zou kunnen verwijten, is niet transparant te zijn. Ik probeer juist, door heel open te zijn in dat dossier, voor iedereen duidelijk te maken waar de keuzes en de mogelijkheden liggen.

Eigenlijk zou u mij moeten bewieroken voor mijn heel open houding. U krijgt – laten wij dat publiek maken – van mij alle uitspraken, zelfs antwoorden op vragen die u niet gesteld hebt. Dat is toch juist?

07.27 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ja, dat is juist, op het vlak van de procedure.

U past het spreidingsplan nu aan in functie van dat vonnis. Als u in beroep gelijk krijgt en terug kunt gaan naar de situatie van het spreidingsplan, vrees ik dat u eerst even voort wilt onderhandelen over de evaluatie, over het kadaster. In die zin zouden wij een jaar tijd kunnen verliezen.

07.28 Minister **Renaat Landuyt**: Op dat vlak moet men ook helder zijn. Wij bevinden ons in een federaal systeem, waar geen van de regeringen baas is. Wij bevinden ons niet in het Duitse systeem, waar de federale overheid na een tijd kan zeggen: het is nu genoeg geweest, wij zullen beslissen. Dat kan hier niet.

07.29 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): U kunt wel terug naar het plan zoals het bestaat.

07.30 Minister **Renaat Landuyt**: Mijn beslissingen kunnen zeer fictief worden als ze gecontrarieerd worden door de geluidsnormen die opgelegd worden door de regio's. Voorlopig bevinden wij ons in een situatie, ook door een rechter, ik denk zelfs dezelfde rechter, die beslist dat de geluidsnormen in Brussel zodanig fictief en uit het verleden teruggenomen zijn, dat ze niet reëel zijn en worden

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

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

07.30 **Renaat Landuyt**, ministre: Si le gouvernement obtient gain de cause en appel, nous devons revenir au plan de dispersion initial. Selon le ministre, les travaux d'infrastructure n'ont pas

afgewezen. De werkelijkheid is dat het spreidingsplan slechts kan blijven bestaan als wij een akkoord hebben met de regio's. Er is namelijk gelijkheid van bevoegdheid. Dat is het gevolg ons federaal stelsel.

encore été abordé.

07.31 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Tot nu toe kon het spreidingsplan door uw voorganger zonder enig probleem doorgevoerd worden. Ik hoop dat u terugkeert naar die situatie, als het hof van beroep u in het gelijk stelt. U moet uw bevoegdheden in elk geval uitoefenen.

07.32 Minister Renaat Landuyt: Ik vind dat Bert Anciaux het goed gedaan heeft.

07.33 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Ik bevestig niet helemaal wat u zegt. Er zijn een aantal stappen vooruit gezet, maar ik hoop dat u teruggaat naar het spreidingsplan, in elk geval wanneer u in beroep gelijk krijgt.

Ik kom nu tot de vraag waarop ik door omstandigheden nauwelijks een antwoord heb gekregen. U zegt dat het nog veel te vroeg is en dat het nog allemaal niet ter sprake is gekomen, maar ik heb u ook gevraagd, en daarop kan u antwoorden, wat uw reactie is op het wegvallen van de vergunning. Hebt u bemiddeld en aan uw Vlaamse collega gevraagd om de eerste voorwaarde van de taxibaan te laten schrappen? Hebt u daarin een rol gespeeld? Weet u of het een rol heeft gespeeld bij de vraag van de overname van BIAC? Is de overnemer van BIAC vragende partij geweest, aan u of aan de Vlaamse regering, of bent u bij de discussies betrokken geweest om de taxibaan te schrappen. Wat is tot nu toe uw rol daarin geweest?

07.34 Minister Renaat Landuyt: Eigenlijk vraagt u nu of bij het beslissingsproces van de Australische overnemer het project van de 25L al dan niet belangrijk was. Dat is een vraag stellen naar de hele onderhandeling rond de prijsbepaling van BIAC. Ik aarzel om daarover veel te zegen, want dat is veel te gevoelige materie. Ik weet alleen dat wij verheugd zijn dat er zo'n sterke groep gelooft in het belang van BIAC. Ik zie die mensen morgen toevallig voor tal van zaken, maar ik weet niet waar het politieke nut ligt in de analyse "heeft die nu rekening gehouden met dat".

Ik weet alleen dat de hele discussie van de taxibaan 25L uiteraard ter sprake gekomen is bij de DHL-discussies en bij de eventuele consolidatie van het spreidingsplan. Wat zou het nut zijn om een paar signalen te geven die misschien een invloed zullen hebben op de waarde van een Vlaams, zoniet Belgisch bedrijf? Ik aarzel om daarop veel te antwoorden. Ik wil u ook geen politieke lessen geven, maar u moet toch ook het politieke nut van uw vragen kunnen inschatten. Wat wilt u hiermee bereiken?

07.35 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, u bent heel hevig rond de pot aan het heen dansen. Ik vrees dat onder druk van BIAC en de overnemer – u ontkent het niet – u of zij zich rechtstreeks tot de Vlaamse minister hebben gewend. Minister Kris Peeters heeft het geargumenteed.

07.33 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Quelle est néanmoins sa réaction face à la disparition du permis? Le ministre a-t-il demandé à son collègue flamand de supprimer la condition de la piste taxi? La piste taxi a-t-elle joué un rôle lors les négociations avec le repreneur australien de BIAC?

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

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

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

n'est pas par le biais du permis d'environnement?

07.36 Minister **Renaat Landuyt**: U hebt wel een eigenaardige visie op onze federale Staat.

(...): (...)

07.37 Minister **Renaat Landuyt**: Hoe kunt u ervan uitgaan dat de federale regering zich moet moeien in een autonome kwestie van de Vlaamse regering? Het is niet omdat ik federaal minister ben dat ik minder regionalist ben dan ik was. Ik ben een overtuigde aanhanger van ons federaal systeem en ik vind dat ik mij als Belgisch minister niet moet moeien in de autonomie en de bevoegdheden van de Vlaamse regering.

Als u nu zegt dat ik mij als Belgisch minister moet moeien in de bevoegdheden van mijn Vlaamse collega...

07.38 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Neen, u moet dat niet. Ik denk dat u het hebt gedaan.

07.39 Minister **Renaat Landuyt**: U schijnt mij te verwijten dat ik iets niet zou hebben gedaan. Ik zeg dat het mij een eer zou moeten zijn als Vlaming of als regionalist om mij daarmee niet te bemoeien omdat het de autonomie is van de Vlaamse regering.

07.40 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Laat ons hopen! Dat heb ik u gevraagd. Hebt u daarin zelf geïntervenieerd? Hebt u dat gedaan?

Wat de bevoegdheden betreft, kom ik op uw eerste punt. Met betrekking tot de taxibaan heeft Kris Peeters niet geargumenteed dat het een federale bevoegdheid was. Daar heeft hij geargumenteed dat BIAC het niet vraagt. Over de ILS-systemen heeft hij gezegd dat het een federale bevoegdheid is of over het spreidingsplan heeft hij dat gezegd.

07.41 Minister **Renaat Landuyt**: BIAC is ook geen staatsbedrijf. U moet eerst de feiten leren. We leven niet meer in het België van gisteren, waarvan u blijkbaar schijnt te dromen. We leven in een federale Staat.

Ten tweede, wij leven niet meer in een staatseconomie. We zitten in een heel ander systeem.

07.42 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Als ik u dan vraag of heel die kwestie van de taxibanen en dus ook van de ILS-systemen een rol heeft gespeeld bij de overname van BIAC – een overname die uw collega Vande Lanotte van in het begin tot het einde heeft begeleid en waarin uw goede oude vriend Luc Van den Bossche een belangrijke rol heeft gespeeld – dan zegt u dat het delicaat is en dat men een privé-bedrijf en de waarde van de luchthaven toch niet in het gedrang gaat brengen. Dat is allemaal rond de pot draaien, want het bedrijf heeft het gekocht. De koop is doorgegaan en vandaag kan duidelijk de vraag worden gesteld of zij u daarover hebben aangesproken. U weigert gewoon te antwoorden. Dat vind ik bijzonder spijtig in zo'n delicate materie.

07.43 Minister **Renaat Landuyt**: Het voortdurend interpreteren van mijn houding stoort mij ook. Stel u voor dat de eigenaars van BIAC bij de overname en nu het huidige BIAC bepaalde strategieën hebben die inderdaad belangrijk zijn geweest in hun beslissingsmoment om een overname te doen.

Dus wie ben ik om nu te zeggen dat die of die hypothese voor BIAC uitgesloten is? Wie ben ik om te zeggen op welke manier BIAC zijn aanvraag voor de vergunning heeft gedaan?

07.44 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ondertussen is de koop gebeurd en het is Kris Peeters zelf, uw collega, de minister, die zelf verklaart dat BIAC geen vragende partij is. Nu is mijn vraag of het BIAC van voor de overname, Luc Van den Bossche, het oude BIAC geen vragende partij is dan wel of dat het nieuwe BIAC is. Dat is een logische vraag.

Zo kom ik tot een allerlaatste punt, uw spreidingsplan, dat geen rol meer speelt bij de milieuvergunning. Hoe gaat u dat spreidingsplan – welk het ook zal zijn in de toekomst, na het vonnis van het hof van beroep – dan opleggen als het niet via de milieuvergunning gebeurt? Het is immers geschrapt uit de milieuvergunning. Wat is uw reactie daarop?

07.45 Minister **Renaat Landuyt**: Daar is mijn punt heel duidelijk. De evaluatie van het spreidingsplan moet leiden tot het spreidingsakkoord. Zelfs minister Peeters heeft benadrukt dat veel nog afhankelijk is van wat daar besproken wordt. Ik zie ook dat ze aan het onderhandelen zijn. Iedereen is constructief beter te zoeken naar een oplossing.

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

07.46 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ja, het is een beetje zoals met Brussel-Halle-Vilvorde, het altijd maar vooruitschuiven zonder enig concreet resultaat.

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

07.47 Minister **Renaat Landuyt**: U mag uw wensen niet altijd voor werkelijkheid nemen.

07.47 **Renaat Landuyt**, ministre: Il ne faut pas prendre ses désirs pour la réalité.

07.48 **Daniel Bacquelaine** (MR): Je vous rappelle le règlement, monsieur le président.

Le **président**: Vous avez raison, monsieur Bacquelaine. Je vous ferai quand même remarquer que j'ai tenté d'interrompre cette discussion. Il m'était difficile de demander au ministre de ne pas réagir aux questions qui lui ont été posées. Conformément au règlement, le gouvernement a toujours le droit d'intervenir.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

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

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

08.01 **Daniel Bacquelaine** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, les administrations communales chargées de la délivrance

08.01 **Daniel Bacquelaine** (MR): Bij de afgifte van rijbewijzen en

des permis de conduire ou des licences d'apprentissage doivent appliquer des timbres fiscaux dont le montant est fonction du document demandé. Il appartient, bien entendu, au demandeur de présenter le document requis après y avoir au préalable appliqué les timbres fiscaux réglementaires.

Traditionnellement, dans les communes, ce sont les agents des administrations qui se constituent une petite réserve de timbres fiscaux et les appliquent eux-mêmes, contre paiement, pour que les demandeurs n'aient pas à se rendre dans d'autres administrations pour se procurer les timbres.

Désormais, pour toute une série de documents, certificats d'identité, actes d'état civil, de nationalité, de domicile, certificats de bonne conduite, etc. il est possible de travailler par un programme informatique permettant d'organiser la perception du droit sans appliquer les timbres fiscaux; il donne en même temps la possibilité d'exercer un contrôle plus rigoureux et permanent sur la perception de la redevance fixée par l'article 61 de l'arrêté royal de 1998.

Je voudrais savoir si, de votre côté - puisque la matière ressortit également au ministère des Finances - vous ne voyez pas d'objection à procéder de la même façon pour les permis de conduire et les licences d'apprentissage. Ce serait en quelque sorte travailler par une perception directe, via un logiciel informatique, plutôt que d'en rester à la technique quelque peu ancestrale des timbres fiscaux, ce qui complique le travail des administrations.

08.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, la nécessité de moderniser la formule de paiement pour les différents documents liés aux permis de conduire m'est bien connue.

Au sein de mon département, nous travaillons sur un projet pour réaliser ce travail d'une façon concrète et très pratique. A cet effet, nous avons déjà commencé à préparer un projet concernant cette réglementation, entre autres pour adapter l'article 61 précité, concernant le permis de conduire, dans le sens où les communes peuvent définir de quelle façon organiser les paiements chez elles.

En outre, une proposition de procédure pratique a été lancée, en collaboration avec l'Union des villes et communes, pour régulariser le paiement trimestriel au gouvernement fédéral, à condition que les communes puissent garder la partie de la rétribution qui leur est due.

Votre proposition devrait donc se concrétiser dans un proche avenir.

En ce qui concerne l'application de la circulaire du ministre des Finances sur l'application du droit de timbre, je vous informe que les paiements pour les permis de conduire ne sont pas des droits de timbre mais des rétributions. De ce fait, ces règles ne peuvent s'appliquer à ces documents. Pour la nouvelle procédure, une circulaire spécifique sera communiquée aux administrations communales.

En quelques mots, la grande difficulté est que l'administration des Finances veut être sûre de recevoir l'argent au bon moment. Comment s'assurer que les communes paieront ce qu'elles ont reçu en temps voulu? L'administration des Finances, qui bénéficie d'une

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

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

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

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

certaine expérience, souligne que le système des timbres permet d'être sûr de recevoir l'argent à temps. C'est une grande difficulté, mais tout le monde est d'accord pour simplifier les choses.

08.03 Daniel Bacquelaine (MR): Monsieur le président, je voudrais remercier le ministre pour sa réponse et me réjouir que l'on s'engage vers une simplification administrative en la matière.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

09.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, wij hebben het deze middag al gehad over het Light Rail project en onder andere de plannen die voorzien zijn voor Limburg. Light Rail is een kruising van een trein en een tram. Dat hybride karakter, mijnheer de minister, toont precies aan dat er een probleem zou kunnen ontstaan. De exploitatie van de treinen is nu een federale bevoegdheid en de trams zijn via De Lijn in Vlaamse handen. Het problematische karakter heeft volgens mij vooral te maken met het veiligheidsaspect.

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

De voorliggende plannen – rytuigen die aan 120 kilometer per uur kunnen rijden en van constructie wat lichter zijn dan een reguliere trein – roepen een aantal vragen op inzake veiligheid. Komt er een seininrichting zoals bij de spoorwegen of zal men de tramstellen laten rijden op zicht? Dat is een technische keuze waaraan heel wat investeringsconsequenties zijn verbonden. Uit de verklaringen die terzake werden gedaan is niet duidelijk op te maken wie de eindverantwoordelijke wordt voor de veiligheidscontrole. Ik wil meteen onderstrepen, mijnheer de minister, dat er op dit vlak een heel belangrijke expertise aanwezig is bij de NMBS. Wat de exploitatie betreft, rijst de vraag of die expertise zal kunnen worden gevaloriseerd om de veiligheid te garanderen.

Une signalisation sera-t-elle installée? Le Light Rail roulera-t-il à vue? Qui sera le responsable final? De Lijn demandera-t-elle conseil à la SNCB qui possède une expertise considérable? Les rames de train répondront-elles aux normes UIC? Comment la sécurité sera-t-elle assurée en cas de collision? Prévoit-on, par exemple, des zones déformables? Quelle sera la distance entre les gares? Sera-t-elle suffisante pour atteindre une vitesse rentable? Les autorités fédérales ne manquent-elles pas d'ambition? Ne doivent-elles pas accentuer leur contrôle sur le holding SNCB? Comment le contrôle de l'infrastructure et du personnel sera-t-il organisé? Une nouvelle entité sera-t-elle créée?

Zullen die tramstellen voldoen aan de UIC-normen die voor regulier spoorverkeer werden opgesteld? Die normen waarborgen dat er aan bepaalde veiligheidsnormen moet worden voldaan. Dit is vooral heel belangrijk bij botsingen. Op basis van metingen en bepaalde criteria heeft men bepaalde kreukelzones ontwikkeld. Bij de dieselmotorstellen van de NMBS bijvoorbeeld zijn de fronten voorzien van een kreukelzone. Mensen die vertrouwd zijn met veiligheidscriteria gaan ervan uit dat Light Rail niet aan die voorwaarden voldoet. Het is echter vreemd dat die toestellen wel zullen worden ingezet voor snelheden die door reguliere treinen worden gehaald. Is de federale overheid terzake verantwoordelijk? Hoe gaat u als minister van Mobiliteit om met dit mogelijke probleem op het vlak van de veiligheid?

Hoever zullen de stations van elkaar verwijderd zijn? U kunt zeggen dat dit te maken heeft met de exploitatie door De Lijn maar het gaat veel verder. Het gaat mij niet om concrete uurschema's maar wel om de vraag of er voldoende afstand zal zijn om een rendabele snelheid te halen als men rekening houdt met de remtijden.

U merkt waar ik met mijn vraag naartoe wil. Vanmiddag hebben we gehoord dat het plannen op lange termijn zijn; ontbreekt het de federale overheid niet aan ambitie om meer greep te krijgen op het treinvervoer, op de NMBS-holding? Dat moet niet vanuit een gebrek aan regionale reflexen, maar vanuit de bezorgdheid dat de huidige expertise niet zou gevaloriseerd worden. Eigenlijk zitten we in een hybride model dat voor problemen kan zorgen. Zeker als we de voorstelling van het Spartacusplan bekijken zien we dat het perfect moet kunnen met andere rijtuigen. Het is buiten het kader van deze federale discussie, maar ik vind dat De Lijn daarmee te ver van haar kerntaak verwijderd is.

Ten vierde: hoe zal het toezicht en de controle op de infrastructuur, het personeel en het materieel georganiseerd worden? Zal hiervoor een nieuwe entiteit opgericht worden? Tenslotte is de methodiek die gehanteerd moet worden om de veiligheid te kunnen waarborgen technisch zeer geavanceerd. Hoewel deze vragen misschien buiten het federale kader vallen denk ik dat we belangrijke veiligheidsaspecten zouden missen als we hier niet ook over de Light Rail zouden spreken. Bij de lancering van deze projecten werd weinig gesproken over waar de politieke eindverantwoordelijkheden in deze liggen.

09.02 Minister **Renaat Landuyt**: Zoals de vraagsteller suggereert zou ik inderdaad heel kort kunnen zijn en kunnen verwijzen naar de uitwerking van het Spartacus-project langs Vlaamse zijde door De Lijn. Hij heeft echter ook gelijk als hij zegt dat de federale overheid moet nakijken wat haar bevoegdheden en verantwoordelijkheden zijn. Die zijn eigenlijk zeer zuiver aan te duiden, gelet op de nieuwe structuren.

Er is nu een opsplitsing tussen een NMBS-holding, een NMBS-uitvoeringsmaatschappij en Infrabel. Infrabel is de instantie die onder andere instaat voor de veiligheid van de spoorlijn en die ook de voorwaarden stelt voor wie de sporen mag gebruiken. Eigenlijk zijn we dus zeer goed gewapend om te antwoorden op vragen die gesteld worden door mensen die de sporen willen gebruiken. De Lijn bijvoorbeeld is een instantie die op een of ander moment, in het kader van haar projecten, vragende partij zal zijn om bestaande sporen te gebruiken. Dan zal De Lijn moeten voldoen aan de veiligheids- en andere voorwaarden gesteld door Infrabel.

Wat betreft de eigen aanleg van spoorlijnen hebben we dan weer geen bevoegdheid. Over het al dan niet gebruiken van seinsignalisatie kan ik het volgende zeggen. Binnen het terrein van Infrabel moeten de bestaande regels toegepast worden.

Binnen het stelsel dat volledig nieuw door De Lijn en het Vlaams Gewest zal worden ontworpen, zullen uiteraard hun regels spelen.

09.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Het zal ons misschien te ver leiden in discussie vandaag, maar er is aan essentiële vragen voorbijgegaan. Er is geen reactie geweest van de federale overheid, maar die kan nog volgen aangezien de projecten niet meteen voor morgen zullen zijn – hier wordt gesproken over tien jaar. Zullen zij voldoen aan de UIC-normen? Dat lijkt niet zo te zijn. U zegt dat Infrabel daarop zal toekijken. Dat maakt mij bezorgd omdat vanuit die hoek nog geen enkele reactie was gekomen op het project dat met veel hoerageroep

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

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

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

wordt gelanceerd.

Ik geef een voorbeeld. Bij de spoorwegen mag men in ideale omstandigheden maar tegen 40 kilometer per uur rijden op zicht. U zegt dat men met die Light Rail op zicht zou kunnen rijden en dat men in de aanvangsfase niet in een speciale seininrichting zou voorzien. Men zou echter wel 120 kilometer per uur rijden. Die gegevens, zoals ze worden gecommuniceerd, zijn uitermate problematisch. Ik spreek dan nog niet over de meer geavanceerde zaken, zoals de remmen en de blokstelsels.

Ik wil komen tot een dialoog over de mobiliteit in de regio's, niet alleen in Limburg maar ook in West-Vlaanderen. De federale overheid kan een wezenlijke bijdrage leveren, gezien de aankooprijks. Misschien moeten wij wat ambitieuzer zijn. Zeker als u ziet waarvoor het materieel wordt ingezet, denk ik dat de federale component een verantwoordelijkheid heeft binnen de NMBS-holding. U zegt dat aanleg van spoorlijnen uw bevoegdheid niet meer is, maar er is toch federale controle op de holding. De federale overheid kan toch kredieten en, in beheerscontracten, geld vrijmaken voor de aanleg van nieuwe infrastructuur, voor de ontsluiting of opwaardering van oudere lijnen, of voor nieuwe tracés.

09.04 Minister **Renaat Landuyt**: Wat komt er op ons af? Binnen de Europese afspraken en regels is er gelijkheid van gebruiksrecht van de sporen. Voor het goederenvervoer zou dat volledig rond moeten zijn in 2007. Dat betekent dat maatschappijen op die sporen moeten worden toegelaten als zij voldoen aan de voorwaarden die ook aan anderen worden opgelegd. Met andere woorden, het bestaande monopolie wordt op dat moment doorbroken.

Het monopolie voor personenvervoer staat nog ter discussie. Er is nog een pakket richtlijnen dat ter discussie staat. Mijn houding, in naam van de Belgische regering, is er een van voorzichtigheid. Kijk maar naar de ervaring van de andere landen. Wij zijn in het bijzonder bezorgd over de garantie tegenover de gebruikers om een betaalbaar, zoniet gratis, openbaar vervoer te bieden. Bij ons is niet iedereen ervan overtuigd dat de vrije markt dat resultaat beter zal bereiken dan de bestaande situatie.

Maar, het is pas in het vooruitzicht van de toelating voor andere gebruikers dan de NMBS om op de sporen personen te vervoeren dat de Light Rail ter sprake zal komen. Dus, u bent zeer vlug met uw vragen, maar ze zijn terecht. U bent zeker op tijd met uw vragen en opmerkingen want die plannen moeten nog allemaal geconcretiseerd worden. Er moeten nog voorwaarden opgesteld worden: wie mag de sporen gebruiken en onder welke voorwaarden? De verantwoordelijkheid van Infrabel – want dat bestuurt alle bestaande sporen – is dan dat er aan de nodige veiligheidsvereisten zal moeten worden voldaan door wie de sporen wenst te gebruiken.

09.05 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de minister, ik kan daar enkel aan toevoegen dat ik u voor een stuk kan volgen.

09.06 Minister **Renaat Landuyt**: Voor een stuk? Maar het is volledig

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

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

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

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

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

correct wat ik zeg. Het is eigenlijk een soort juridische uitleg die ik geef over de toestand.

09.07 Roel Deseyn (CD&V): U overstijgt toch de informatieve fase wanneer u zegt dat u het voorbeeld in het buitenland ziet en dat het niet uw wens is meteen tot privatisering over te gaan. Pas op, ik zeg niet dat u ongelijk hebt. Ik denk dat onze visie daar gelijkloopt.

09.08 Minister Renaat Landuyt: Ik ben voor een goede dienstverlening aan de burger. Ik ben meer voor de gelijkheid van de gebruiker dan voor de gelijkheid van de dienstverleners.

09.09 Roel Deseyn (CD&V): Ik ook. Maar het punt waartoe ik wou komen was – daarmee sluit ik voor een stuk bij u aan – dat als er meer exploitanten komen voor het personenvervoer – waarvan de vrijmaking nog ter discussie staat – en worden toegelaten op het net, is dat precies essentieel verbonden met infrastructuurinvesteringen en met de aanleg van nieuwe tracés. Maar wij zitten zo dicht bij het verzadigingspunt dat eigenlijk de combinatie van verschillende transporttypes en nieuwe exploitanten in de praktijk voor de reizigers, voor het personenverkeer, tot chaos moet leiden.

Zo komen wij weer bij het Light Rail-verhaal. Als niet-UIC-materiaal en UIC-materiaal in België zouden toegelaten worden van in de aanvangsfase, leidt dat niet alleen tot een enorm chaotische situatie op het net maar ook tot een veiligheidsprobleem. De SNCF verbiedt precies zo'n situatie waarbij gemengd materiaal op het net wordt ingeschakeld. Vandaar dat ik zeg, laten wij toch kijken, in de komende jaren, hoe wij versneld investeringskredieten kunnen vinden om in een aangepaste spoorinfrastructuur te kunnen voorzien, eerder dan die lijnen in te leggen zonder seininrichtingen, enkel voor Light Rail. Anders kunnen wij maar een stap doen terwijl het later heel moeilijk zal zijn om tot een opwaardering te komen, gezien de vrijmaking van het personenverkeer en de aanwezigheid van andere exploitanten, waarbij de klant wellicht minder gebaat zal zijn.

Dit wordt ongetwijfeld vervolgd maar ik wou toch al, in de aanvangsfase, mijn visie communiceren.

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

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

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

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

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

10.01 Philippe Monfils (MR): Monsieur le président, cette question avait été déposée avant les vacances car j'avais lu dans la presse que le ministre Landuyt lançait une opération dont l'objectif était de

10.01 Philippe Monfils (MR): Ik heb vragen over wat minister Landuyt in de pers heeft gezegd

constituer, je cite les articles de journaux, "une grande coalition rassemblant tous les gens, particuliers, écoles, associations, sociétés, communes, etc., qui sont pour la sécurité routière". Dès lors, je m'interroge, monsieur le ministre.

Ces derniers temps, vous le savez, la Cour d'arbitrage a massacré l'ancienne loi. Ce n'est pas l'objet de la question; il s'agit d'un rappel. Je sais que vous avez déposé un projet de loi pour résoudre partiellement certains problèmes. Au lieu d'analyser tous ces éléments et d'en tirer les conséquences normales, à savoir d'éventuelles modifications législatives, vous semblez en appeler à la population sans aucun critère scientifique. Pour moi, il s'agit de corporatisme à la chinoise d'avant la mondialisation!

Comment justifiez-vous le fait qu'un ministre lance un véritable plébiscite pour son action, même pas présente mais éventuellement à venir – on voit en effet ce que cela signifie quand on s'adresse aux écoles, communes, associations, organisations –, au lieu de travailler dans un cadre défini par le gouvernement dans la déclaration gouvernementale, notamment dans le cadre des projets qui ont été déposés puis annulés pour des raisons juridiques?

Combien coûte cette opération? Sur quel budget est-elle inscrite? Si l'IBSR est partie prenante de ce projet, ne croyez-vous pas qu'il se considère comme organisme prétendument neutre dans l'analyse de la situation?

Par ailleurs, j'ai vu que vous pensiez à un signe de ralliement des coalisés. Comptez-vous institutionnaliser une espèce de rassemblement à votre dévotion? Croyez-vous que l'on va vous porter sur le pavois en criant "Vive Landuyt" et en montrant votre photo. Deux ans doivent encore s'écouler avant les élections communales, monsieur le ministre! En principe, on a encore le temps avant de voir nos têtes sur les panneaux.

Je pose ma dernière question en souriant mais elle est fondamentale. Avez-vous pour but d'opposer une vision des coalisés à la position du parlement et des lois votées? Il me semble beaucoup plus intéressant de faire respecter la loi. D'ailleurs, ce genre de pétition est étonnant pour un ministre. Si je créais un site demain avec une simple question telle que "ne trouvez-vous pas que les amendes sont trop chères?", il est évident que 400.000 Belges me donneraient raison. Cela n'apportera rien du tout à notre réflexion politique sur la sécurité routière.

Dès lors, pourquoi avoir agi ainsi? Quels sont les moyens financiers? Qu'attendez-vous de cette action sinon une espèce de rassemblement hétéroclite et non scientifique? Certains vous diront que la situation est épouvantable, d'autres qu'il faut rouler encore plus lentement, d'autres qu'il faut empêcher les gens d'acheter des grosses voitures, etc. Ce n'est pas de cette façon que l'on met sur pied une politique. Le gouvernement a une attitude. Des lois existent. Je vous accorde qu'elles ont été mises en pièces pour des raisons juridiques – nous l'avons d'ailleurs dénoncé voilà bien longtemps; j'ai même déposé une proposition à cet égard, je ne suis donc pas suspect – mais modifions ces lois, restons dans le cadre fixé.

Et demandons à la police - ce qui est le cas actuellement - de faire

over het op touw zetten van een actie met de bedoeling een coalitie te vormen met al wie de verkeersveiligheid genegen is. Hieromtrent ben ik zo vrij eraan te herinneren dat het Arbitragehof zich duidelijk tegen de oude wet heeft uitgesproken.

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

Hoe rechtvaardigt u een dergelijke actie buiten de regering en elk juridisch kader om?

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

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

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

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

appliquer la législation. Voilà les questions que je voulais poser à M. le ministre à cet égard.

10.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur Monfils, j'ai fort apprécié la teneur de votre question, mais je veux estomper vos doutes. J'ai toujours dit que je ferais évaluer la loi sur la sécurité routière en contactant toutes les organisations qui s'occupent de cette matière. Car, avant mon entrée en fonction, on critiquait le fait que ces organisations n'étaient pas contactées. A présent, tous les contacts sont pris dans le cadre de la commission fédérale sur la sécurité routière. J'espère que les discussions seront terminées au début février.

De plus, chaque membre actif de cette commission parlementaire sait qu'après l'évaluation avec les organisations, j'ai promis de venir muni des constats faits par ces dernières, afin de voir comment travailler en qualité de législateur sur ce sujet. Je reste donc dans cette logique, que je suppose être conforme à l'institution parlementaire.

Par ailleurs, en 1986, l'Institut belge pour la sécurité routière s'était servi du slogan: "Tous ensemble pour la sécurité routière". C'était sa grande mission. Et c'est ce que nous sommes en train de rappeler à tout le monde. Car, à côté de toutes ces discussions sur la loi et les peines, la majorité des gens disent qu'il est important que chacun respecte les règles pour éviter les accidents.

C'est une réorganisation de toutes les actions de l'Institut belge pour la sécurité routière sous le slogan "je suis pour". Dans l'avenir, vous verrez de plus en plus ce slogan. Cela ne signifie pas qu'il y aura des coûts supplémentaires parce que toutes les opérations de l'Institut seront désormais centrées autour de cette mission qui est sa mission première depuis le début. Landuyt ou pas Landuyt, c'est toujours l'Institut qui organisera les différentes actions.

10.03 Philippe Monfils (MR): Monsieur le président, le ministre ne m'a pas convaincu. Il y a tout de même une grande ambiguïté dans la manière dont cela s'est présenté, monsieur le ministre. Ce n'est pas vraiment "jesuispour.be", mais plutôt "jesuispourleministrelanduyt.be", et c'est ce qui me gêne fondamentalement.

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

10.05 Philippe Monfils (MR): Mais tout le monde l'a ressenti ainsi, monsieur le ministre! En voyant cela, je me suis demandé de quoi il s'agissait, d'autant plus que cela correspondait à des déclarations de votre part indiquant que c'était essentiel pour vous, que vous vouliez aller plus loin, etc. Vous vous êtes entouré d'un groupe tout dévoué qui vous soutient dans une structure politique, je ne suis pas d'accord! Que l'Institut mène des campagnes pour le port de la ceinture de sécurité à l'arrière ou contre l'alcool au volant, c'est très bien, mais que l'on maintienne une telle ambiguïté au sujet du ministre à la tête

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

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

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

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

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

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

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

d'une campagne manifestement personnalisée, "jenesuispaspour.be", monsieur le ministre! Je serais même plutôt contre!

Vous savez très bien qu'en matière de sécurité routière, il y a beaucoup de passion chez ceux qui trouvent que cela va trop loin et chez ceux qui trouvent que cela ne va pas assez loin. De grâce, prenons des mesures scientifiques. Analysons scientifiquement la situation. Demandons à un groupe universitaire, par exemple, d'examiner la situation et de déterminer ce que souhaitent les citoyens. Ce serait intéressant et l'on pourrait en tirer des conséquences. Je ne pense pas qu'un sondage aussi clairsemé (trois communes, cinq organisations, trois comités d'usine, deux syndicats) soit vraiment représentatif, quoi que vous puissiez en dire.

Nous ne sommes plus à l'époque où l'on demandait aux passants s'ils étaient pour ou contre. Nous disposons aujourd'hui d'un certain nombre d'institutions scientifiques de bon niveau dont c'est le métier et qui ne demandent qu'à faire une série d'analyses. Je préfère de loin cette formule.

J'ai noté que vous viendriez en discuter ici, au Parlement. Jusqu'à présent, en général, lorsqu'on promet de venir discuter, on arrive avec un projet de loi tout fait. On explique ce que le gouvernement a fait, l'opposition n'a rien à dire, et la majorité non plus d'ailleurs parce que le gouvernement s'est mis d'accord. Soit, on verra!

J'accorde du crédit à votre proposition. Mais je ne peux pas considérer comme tout à fait acceptable ce système qui consiste à demander l'avis aux gens par SMS ou par mail, ou n'importe quoi d'autre, en leur disant: "Dites-moi si j'agis bien".

Il y a une manière de vous le dire, monsieur le ministre, ce sera lors des prochaines élections. Une autre manière est de savoir si le gouvernement vous accorde sa confiance au sujet des mesures que vous avez prises ou que vous prendrez. Venir dire: "Le peuple me suit", cela me déplaît un tout petit peu. Je préfère de loin une analyse scientifique des opérations. Enfin, nous en parlerons plus tard.

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

10.07 Philippe Monfils (MR): Monsieur le ministre, je vous ai dit que, à la condition que vous m'en donniez les moyens financiers - car je n'ai pas envie de dépenser de l'argent pour cela -, si j'ouvre un site en demandant: "N'êtes-vous pas opposé au montant des amendes?", je vous parie que 300.000 Belges vont être contre.

10.08 Renaat Landuyt, ministre: Ce site existe.

10.09 Philippe Monfils (MR): Mais ils vont être contre! Je n'ai encore jamais rencontré personne qui me dise que c'est très bien. J'ai encore vu quelqu'un qui a ramassé 46 heures de travaux d'intérêt

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

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

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

10.08 Minister Renaat Landuyt: Deze site bestaat.

10.09 Philippe Monfils (MR): Er werd al een persoon veroordeeld tot 46 uren dienstverlening of een

général - c'est plus que lorsque l'on flanque son poing dans la figure de quelqu'un dans un café - parce qu'il a eu le malheur de dépasser les limites de vitesse. Si vous vous imaginez que ce type est content d'écoper de 46 heures de travaux d'intérêt général ou bien 100.000 francs d'amende. Je ne sais pas qui va vous dire que c'est magnifique! Je sais bien qu'il existe des sado-masochistes, des gens qui aiment bien se flageller. Mais ils ne sont pas tellement nombreux. En tout cas, du côté wallon; je ne sais pas ce qu'il en est du côté flamand: il y aura certainement des demandes de régionalisation.

Mais, d'après mes contacts sur le terrain, on ne peut pas affirmer que les gens trouvent merveilleux de récolter de telles amendes.

10.10 Renaat Landuyt, ministre: Je n'ai jamais dit cela. Si on estime qu'il faut souligner l'importance de la sécurité routière, on peut dire que l'on préfère le "self control" aux amendes.

Je me demande ensuite, quand vous devez voter dans cette Maison, si vous suivez votre conscience ou la science. Car j'ai l'impression que vous n'aimez pas la démocratie, mais que vous aimez la science.

10.11 Philippe Monfils (MR): Monsieur le ministre, nous pourrions organiser un grand débat sur l'attitude de l'homme politique. Ce dernier n'est pas seulement un mouton bêlant qui suit le troupeau, vous le savez bien. A certains moment, un homme politique prend la responsabilité d'aller à l'encontre de l'opinion publique. Je puis vous dire que si je n'avais pas agi ainsi avec mes amis - socialistes et d'autres encore - nous n'aurions jamais réalisé autant d'avancées considérables en matière d'éthique, que ce soit au sujet de l'embryon ou de l'euthanasie. Quand nous avons commencé, la population y était opposée. Mais nous avons fait ce qu'il fallait pour expliquer à la population les raisons pour lesquelles c'était intéressant. Et, deux ans après, aujourd'hui même, c'est tout juste s'il ne faut pas freiner la population. Car, enfin, l'euthanasie doit avoir lieu dans des conditions extrêmement précises et ne peut se pratiquer n'importe comment. Il en va de même pour la recherche sur l'embryon.

Il est évident qu'il y a des moments où le parlementaire traduit l'opinion publique et d'autres où il estime que son devoir est d'aller plus loin ou moins loin que cette opinion publique. Si vous demandez à l'opinion publique s'il faut rétablir la peine de mort pour les pédophiles, la réponse sera claire: oui. Or, à ma connaissance, il est évident que le parlement ne rétablira pas la peine de mort, même pour les crimes les plus odieux comme ceux qui concernent les pédophiles.

Bref, pas de leçon de démocratie à cet égard. D'ailleurs, ce n'est pas de la démocratie que d'envoyer sans ambages: "jesuispour.be", dites-moi si vous êtes d'accord et si vous êtes d'accord, c'est ok! Ce n'est pas sérieux.

Il y a d'ailleurs des problèmes que vous ne pourrez pas examiner. La hiérarchie des normes, la hiérarchie de peines, vous savez ce que c'est, monsieur le ministre. Il faut voir dans l'ensemble du Code pénal comment se répartissent les peines. Une victime d'un accident d'auto va demander que l'on donne 20 ans au conducteur fautif. Mais 20 ans, ce n'est pas ce que l'on donne à une personne qui a blessé

boete van 100.000 euro omdat hij een snelheidsovertreding had begaan. Dergelijke maatregelen kunnen bij niemand op sympathie rekenen, zeker niet in Wallonië waar de sadomasochisten dun gezaaid zijn.

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

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

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

Ik ben niet voor plebiscieten, wel voor wetenschappelijke analyses. Indien u van oordeel bent dat het plebisciet voor democratie staat en de wetenschappelijke analyse niet, dan staan we diametraal

gravement en donnant un coup de couteau.

Tout cela doit être examiné et c'est le travail du parlementaire. Il doit examiner comment se place dans la hiérarchie des peines, des sanctions, un certain nombre d'infractions. Nous l'avons d'ailleurs fait pour la pédophilie, et, à mon initiative; nous avons estimé qu'il fallait que ce crime soit plus durement sanctionné que d'autres atteintes physiques pour un nombre de raisons faciles à comprendre.

Tout cela doit être vérifié. Je n'aime pas les plébiscites, j'aime les analyses scientifiques. Si vous estimez que le plébiscite est de la démocratie et que les analyses scientifiques ne le sont pas alors, en effet, nous sommes totalement opposés l'un par rapport à l'autre. C'est très clair. Je veux des éléments concrets et objectifs mais pas quelques éléments poussés dans un sens ou un autre, pour prendre des mesures qui ne sont pas nécessairement les plus appropriées au but recherché qui est évidemment, comme tout le monde le souhaite, de diminuer le nombre et la gravité des accidents.

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

11 Samengevoegde vragen van

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

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

11 Questions jointes de

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

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

11.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, mijn vraag werd geïnspireerd door twee zaken.

Ik erger mij regelmatig aan het feit dat wij in het verkeer te maken hebben met voertuigen die niet beantwoorden aan de meest elementaire veiligheidsvoorschriften. Ik erger mij ook heel vaak – ik zal het u eerlijk bekennen – aan bijvoorbeeld niet-verlichte fietsen. Ik heb dan altijd de neiging om te denken dat voor de fietsen een fietskeuring zou moeten worden ingevoerd.

Als ik af en toe in het buitenland, in buurlanden waar er geen autokeuring bestaat, zie in welke voertuigen men daar rondrijdt, ben ik geneigd om te zeggen dat het toch beter is bij ons. Wij hebben immers een autokeuring.

Eind december 2004 echter kreeg het vertrouwen in onze autokeuring bij mij een serieuze knak naar aanleiding van een brief die wij allemaal – hoop ik – ontvingen van TestAankoop, dat een studie had gemaakt van de wijze waarop de autokeuring functioneert. TestAankoop had 25 wagens aangeboden bij 25 inspectiecentra, verdeeld over het hele land. De wagens waren afkomstig van de tien grootste bedrijven, die zowat de hele Belgische markt uitmaken. De 25 wagens vertoonden dezelfde vijf ernstige gebreken: slechte sluiting van de veiligheidsgordel, buiten werking zijn van de besturing, een loszittende batterij, niet-reglementaire banden, enzovoort.

tegenover elkaar. Ik wil concrete en objectieve elementen om het aantal en de ernst van de ongevallen te verminderen, wat trouwens eenieder's wens is.

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

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

Deze zaken zouden normaal een rode kaart moeten opleveren. Tot grote verbazing van de mensen van TestAankoop gebeurde dat weinig of niet. Zij schrijven ons dat vier van de vijf standaardgebreken aan de aandacht van de inspectie ontsnapten. De sluiting van de veiligheidsgordel werd nergens gecontroleerd. De loszittende batterij werd in geen enkel centrum opgemerkt, net zomin als een olielek in de hoofdremcilinder of de niet-conforme nummerplaat.

Het bandenprobleem werd slechts in enkele centra ontdekt. Over de 20 wagens waarvan de banden aanzienlijk werden afgelaten, maakt geen enkel station een opmerking.

Dit werd vergeleken met vroegere resultaten van gelijkaardige onderzoeken. Dan komt men tot de vaststelling dat de keuringscentra niet echt functioneren zoals het hoort. Ik denk dat dit een eufemisme is. Dit heeft tot gevolg dat vertrouwen hebben in de keuringscentra misschien getuigt van een zekere naïviteit. Men gaat er hier ook vanuit dat de controle te uitgebreid is op een te korte tijd, dat men te veel zaken moet voorleggen.

Ik ga mij niet uitspreken over de verbeteringen die door TestAankoop worden aanbevolen, maar ik vind het wel nodig even stil te staan bij het feit dat de autokeuringscentra niet zijn wat ze zouden moeten zijn. Autokeuring is bij ons maar al te vaak een lachertje. Ik had graag vernomen wat de regering hier zal aan doen.

11.02 Valérie De Bue (MR): Il s'agit approximativement de la même question qui fait suite à l'enquête effectuée par Test-Achats dont les résultats m'ont interpellée, d'autant plus qu'une autre étude avait été faite en 1999, donnant un point de comparaison. J'aimerais avoir votre avis et vos réactions sur le contenu de l'étude. Il y a des propositions et notamment une révision de l'arrêté royal du 15 mars 1968. Test-Achats met en avant le fait que l'amélioration constante de la qualité des véhicules entraîne l'espacement des entretiens de ces véhicules. Afin d'améliorer la qualité des contrôles techniques, ne pourrait-on pas les espacer mais les faire de façon plus approfondie? Par exemple, tenir compte non seulement de l'âge des véhicules mais aussi de leur kilométrage. Je trouvais cette proposition intéressante et permettant de rencontrer les préoccupations de tous.

11.02 Valérie De Bue (MR): Graag uw mening over de resultaten van het onderzoek van *Test-Aankoop*. Er wordt een aantal voorstellen geformuleerd, uitgaande van de vaststelling dat dankzij de almaar toenemende kwaliteit van de voertuigen de onderhoudsbeurten meer kunnen worden gespreid. Is het niet mogelijk de technische controle te verbeteren door de voertuigen minder frequent, maar grondiger te controleren? Daarbij zou, bijvoorbeeld, niet alleen met de leeftijd, maar ook met de kilometerstand van de voertuigen rekening worden gehouden.

11.03 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, mes chers collègues, je devrais faire maintenant un exposé sur l'organisation des centres d'inspection automobile. Cet exposé serait la réponse à votre question. Les tests sont une excellente opportunité pour améliorer la situation. Il ne faut pas sous-estimer le fait que notre contrôle technique, dans le cadre international, est un des meilleurs. Des systèmes différents existent dans d'autre pays; dans notre pays, il y a une coopération entre le privé et le public dans ce sens qu'une entreprise est chargée du contrôle dans chaque province. Je suppose que dans le cadre européen, ce système ne pourra persister, pour un problème de marché oligopolistique. Les règlements européens nous obligeront sans doute à changer les choses.

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

Voorts staat onze regeling internationaal goed

Par ailleurs, je veux tenir compte des bons côtés. Je souligne que, dans le cadre international, notre système n'est pas un des plus mauvais, au contraire; et cela se voit dans les voitures.

Cela dit, le grand constat de Test-Achats était qu'on contrôle plus vite qu'auparavant, mais peut-être pas mieux qu'auparavant. C'est pour cela que ma première réaction consiste à dire qu'il faut sélectionner les voitures d'une autre manière. Cependant, pour ma part, cela ne veut pas dire qu'on délaissera le critère de quatre ans pour choisir le critère des kilomètres. En effet, les voitures qui ont parcouru beaucoup de kilomètres sont souvent bien entretenues. Je veux respecter le propriétaire qui entretient sa voiture dans son intérêt et, de là, dans l'intérêt général.

Comment respecter ce propriétaire? En respectant son garagiste. Ce que je propose, en concertation avec le secteur, c'est un système de présélection par le garagiste, dans le sens que le centre d'inspection peut contrôler les attestations reçues des garagistes et décider de contrôles techniques plus approfondis selon les voitures.

D'un autre côté, je suis demandeur envers le secteur et les centres de contrôle de deux autres tâches.

D'une part, les centres d'inspection sont les mieux équipés pour aider le consommateur qui achète une voiture d'occasion. Je suppose que ces personnes sont prêtes à payer pour un examen ne contrôlant pas seulement la sécurité mais aussi la qualité de ce qu'ils achètent. Il s'agit donc d'une tâche supplémentaire pour les centres d'inspection.

D'autre part, on est en train de chercher le moyen de contrôler toutes les voitures et camions traversant la Belgique. Il faut trouver une solution permettant de ne pas seulement contrôler les voitures de firmes belges mais également les voitures de firmes étrangères passant par la Belgique. Ce projet prévoit à nouveau du travail pour les centres d'inspection en la matière.

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

Tels étaient les éléments du discours que je tiendrai – si j'en ai encore le temps – à la réception où l'on m'attend depuis une demi-heure.

11.04 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik zal u niet langer ophouden en ik dank u voor uw antwoord.

11.05 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

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

*La réunion publique de commission est levée à 16.31 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.31 uur.*

aangeschreven.

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

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

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

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

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

