



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

lundi

24-01-2005

Après-midi

maandag

24-01-2005

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 stuk 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 vertaalde 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>MOT</i>	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>	<i>MOT</i>	<i>moties tot besluit van interpellaties (beige gekleurd papier)</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. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la règle des 2/3 pour les autocars et les autobus" (n° 4992)
Orateurs: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité 1
- Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "une politique dynamique d'interdiction de dépassement pour les camions" (n° 4995)
Orateurs: **Guido De Padt, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité 3
- Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les cours de recyclage concernant les règles théoriques de la circulation pour les automobilistes seniors" (n° 4999)
Orateurs: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité 4
- Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'organisation de 'reverse auctions' dans le cadre de l'attribution de marchés portant sur des transports ADR" (n° 5016)
Orateurs: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité 7
- Question de Mme Greet van Gool au ministre de la Mobilité sur "les fauteuils roulants reliés à un vélo et les remorques pour vélo" (n° 5028)
Orateurs: **Greet van Gool, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité 9
- Question de Mme Nathalie Muylle au ministre de la Mobilité sur "la validité zonale des panneaux de signalisation" (n° 5032)
Orateurs: **Nathalie Muylle, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité 10
- Question de M. Damien Yzerbyt au ministre de la Mobilité sur "la réforme de l'inspection automobile par les centres de contrôle technique" (n° 5144)
Orateurs: **Damien Yzerbyt, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité 12
- Question de M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "le bon état d'entretien des bus et des camions étrangers et le respect par leurs conducteurs des règles en vigueur" (n° 5085)
Orateurs: **Dylan Casaer, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité 14
- Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les déclarations à l'occasion de l'acquittement d'un médecin par le juge d'un tribunal de police dans une affaire d'infraction grave du troisième degré" (n° 5111)
Orateurs: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité 16

INHOUD

- Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de 2/3-regel voor autocars en autobussen" (nr. 4992)
Sprekers: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit 1
- Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "een dynamisch inhaalverbod voor vrachtwagens" (nr. 4995)
Sprekers: **Guido De Padt, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit 3
- Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de opfrissingscursussen theoretische verkeerskennis bij de senioren-autobestuurders" (nr. 4999)
Sprekers: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit 4
- Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het organiseren van 'reverse auctions' bij het uitbesteden van ADR-opdrachten" (nr. 5016)
Sprekers: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit 7
- Vraag van mevrouw Greet van Gool aan de minister van Mobiliteit over "de rolstoelfietsen en de fietskarren" (nr. 5028)
Sprekers: **Greet van Gool, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit 8
- Vraag van mevrouw Nathalie Muylle aan de minister van Mobiliteit over "de zonale betekenis van verkeersborden" (nr. 5032)
Sprekers: **Nathalie Muylle, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit 10
- Vraag van de heer Damien Yzerbyt aan de minister van Mobiliteit over "de hervorming van de autokeuring door de keuringsstations" (nr. 5144)
Sprekers: **Damien Yzerbyt, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit 12
- Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de rijwaardigheid van buitenlandse bussen en vrachtwagens" (nr. 5085)
Sprekers: **Dylan Casaer, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit 14
- Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de uitspraken van de minister naar aanleiding van de vrijspraak van een arts door de politierechter voor een zware overtreding van de derde graad" (nr. 5111)
Sprekers: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit 15

Question de M. François-Xavier de Donnea à la 17
vice-première ministre et ministre de la Justice sur
"le chantier interrompu devant la cathédrale
Sainte-Gudule" (n° 5081)

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

Question de M. Dylan Casaer au ministre de la 20
Mobilité sur "les courses de voitures sur la voie
publique" (n° 5140)

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

Vraag van de heer François-Xavier de Donnea 17
aan de vice-eerste minister en minister van
Justitie over "het stilleggen van de werken aan de
voet van de Sint-Goedelekathedraal" (nr. 5081)

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

Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister 20
van Mobiliteit over "straatraces" (nr. 5140)

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

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

du

LUNDI 24 JANVIER 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 24 JANUARI 2005

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.20 uur door de heer Guido De Padt, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.20 heures par M. Guido De Padt, président.

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

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

01.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, mijn eerste vraag betreft de 2/3-regel voor autocars en autobussen. Het betreft een beslissing van een van uw voorgangers uit 2002, die u blijkbaar achtervolgt. Vanaf 1 september 2005 wordt het koninklijk besluit van 18 december 2002 van kracht. Dat besluit schrapt de bepaling dat kinderen van jonger dan 12 jaar maar voor tweederde tellen in personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen, autobussen en autocars gebruikt voor schoolvervoer en met specifiek signalisatiebord.

Die regel is uiteraard gunstig voor de veiligheid van de vervoerde kinderen maar de gevolgen zijn echter ingrijpend. Gezinnen met vier kinderen jonger dan 12 jaar die alle gezinsleden samen willen vervoeren, komen door de maatregel in de problemen wanneer zij beschikken over een standaard gezinswagen met drie zitplaatsen achterin. Het gaat niet alleen over de gezinswagens. Busjes met 19 zitplaatsen die op dit ogenblik nog wettelijk 26 kinderen kunnen vervoeren, zullen vanaf 1 september slechts 19 kinderen kunnen vervoeren. Dat creëert problemen voor schoolbusjes of busjes voor kinderopvang. De oplossingen, een grotere bus kopen of verscheidene ritten maken, liggen uiteraard niet altijd voor de hand en zullen heel wat organisatie vergen.

Ik heb een paar vragen. Welke oplossing ziet u voor dit probleem voor zowel gezinnen, scholen en schoolvervoer? Bestaat er een andere oplossing dan de aankoop van een nieuwe, ruimere auto of autobus?

01.02 **Minister Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, het is inderdaad zo dat vanaf 1 september 2005 de 2/3-regel voor kinderen onder de 12 jaar volledig tot het verleden behoort. De reden hiervoor is het levensreddend karakter van de gordel. Het feit dat vanaf

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

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

01.02 **Renaat Landuyt**, ministre: La règle des 2/3 applicable aux enfants de moins de douze ans sera supprimée à partir du 1^{er}

1 september 2005 per zitplaats maximum 1 kind mag plaatsnemen impliceert dat elk kind op een plaats die is uitgerust met een veiligheidsgordel de veiligheidsgordel moet dragen.

Precies om kroostrijke gezinnen en scholen enig respijt te gunnen en hen de mogelijkheid te geven de nodige schikkingen te treffen, werd de inwerkingtreding van de maatregelen voor personenvervoertuigen en bussen die worden gebruikt in het kader van het schoolvervoer met twee jaar uitgesteld. Voor de andere motorvoertuigen is de maatregel reeds vanaf 1 september 2003 van kracht.

Ik begrijp dat het niet altijd zo vanzelfsprekend is om een nieuwe wagen te kopen, maar is het niet zo dat iedere ouder zijn kinderen op de best mogelijke manier wil beschermen. Iedereen moet bekennen dat de afschaffing van de 2/3-regel daar ontegensprekelijk toe bijdraagt. Een goed vastgeklemd kind per zitplaats wordt vanaf 1 september 2005 dan ook de regel. Een klik, één kind.

Het is tevens zo dat de verschillende ministers van Onderwijs in 2004 werden aangeschreven. In die brief werd verzocht om de schooldirecties op de hoogte te brengen van de afschaffing van de 2/3-regel zodat deze kunnen anticiperen op de impact van de inwerkingtreding van de maatregel.

Naar aanleiding van de publicatie van het wijzigingsbesluit van 18 december 2002 op kerstdag 2002 is toen reeds aan die maatregel aandacht besteed en erover gecommuniceerd door mijn voorganger. Ook de publicaties van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid over de veiligheidsgordel en de kinderzitjes zijn aangepast en maken reeds melding van die schikkingen.

Tot slot, bij de voorstelling van de komende campagne inzake veiligheidsgordels vanaf 14 februari 2005 tot 13 maart 2005 – dat zal de campagne zijn die door de BIVV wordt gestuurd op bijvoorbeeld vrijgekomen borden langs de autoweg en die specifiek is gericht op het vervoer van onze kinderen en alle daarmee gepaard gaande initiatieven – zal, vooraleer de maatregel op 1 september 2005 in uitvoering gaat, de afschaffing van de 2/3-regel aan bod komen. Met andere woorden, de komende campagne inzake verkeersveiligheid draait rond de autogordel, waarbij heel specifiek ook deze problematiek mee in wordt opgenomen.

01.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Met als boodschap voor de grote gezinnen: koop een nieuwe wagen.

01.04 Minister Renaat Landuyt: Met als boodschap voor de grote en kleine gezinnen: zorg dat er per kind een autogordel is.

01.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Staat het aantal autogordels achterin gelijk met het aantal zitplaatsen achterin?

septembre 2005 pour la bonne et simple raison que la ceinture de sécurité sauve des vies humaines. Dorénavant, tous les enfants devront porter la ceinture sur les sièges qui en sont équipés. Pour donner un peu de temps aux familles et aux écoles, nous avons déjà reporté de deux ans l'entrée en vigueur de ces mesures. Pour les autres véhicules à moteur, les directives sont d'application depuis le 1^{er} septembre 2003. Je crois que tous les parents veulent protéger leurs enfants au maximum. La suppression de la règle des 2/3 contribuera à leur protection maximale. Désormais prévaudra le principe "un enfant, une ceinture".

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

01.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Le message consiste-t-il à dire aux familles nombreuses qu'elles doivent faire l'acquisition d'une nouvelle voiture?

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

01.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Le nombre de ceintures de sécurité à l'arrière du véhicule correspond-il au nombre de places assises?

01.06 Minister **Renaat Landuyt**: De gelijkheid die men moet nastreven, is het aantal kinderen en het aantal autogordels.

01.07 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Dank u.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, vraag nr. 4895 van de heer Van Campenhout werd omgezet in een schriftelijke vraag.

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

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

02.01 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de minister, mijn vraag is geïnspireerd op een experiment dat in Nederland loopt. Daar zijn sedert 10 januari 2005 op twee snelwegen elektronische borden met een inhaalverbod voor vrachtwagens aangebracht boven de weg. Het zijn dynamische borden, ze gaan namelijk alleen aan als de verkeersdrukke op de weg daarom vraagt. Het gaat om een proef van het ministerie van Verkeer en Waterstaat die het effect op de verkeersveiligheid en -doorstroming meet. Het project wordt medegefinancierd door Europa.

Het voordeel van dit systeem is dat het inhaalverbod kan worden ingesteld als het druk is. Tijdens het weekend en tijdens de rustige vakantieperiodes bijvoorbeeld hoeft er dan geen inhaalverbod te worden ingesteld. Op deze manier wordt de doorstroming op drukke tijden bevorderd en kunnen vrachtwagens in minder drukke tijden inhalen.

Ik heb de volgende vragen, mijnheer de minister.

Welke visie houdt u erop na inzake een veralgemeend, een beperkt of een dynamisch inhaalverbod voor vrachtwagens?

Is er dienaangaande reeds overleg geweest met een belangenorganisatie van vrachtwagenbestuurders?

Zult of wilt u initiatieven nemen om in ons land een soortgelijk initiatief als in Nederland op touw te zetten of gestalte te geven? Wat zijn, in voorkomend geval, de Europese subsidiemogelijkheden?

02.02 Minister **Renaat Landuyt**: Wat houdt het initiatief in Nederland precies in?

02.03 **Guido De Padt** (VLD): Het gaat over het initiatief tot het plaatsen van dergelijke borden op twee autosnelwegen in Nederland. Het initiatief wordt blijkbaar medegefinancierd door Europa.

Er wordt nagegaan of inhaalverboden voor vrachtwagens al dan niet op een dynamische wijze, afhankelijk van de verkeersdrukke, kunnen worden geïmplementeerd. Nu zijn er op vaste tijdstippen of continu inhaalverboden op een bepaald vak van de autosnelweg. In dit project wordt het inhaalverbod afhankelijk gemaakt van de drukke op de

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

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

autowegen.

02.04 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer De Padt, wat uw hoofdvraag betreft, er bestaat reeds dertien jaar een reglementair instrument. De wegbeheerder kan namelijk kiezen voor dynamische inhaalverbodstekens.

Zoals ook uit uw vraag blijkt, is het veeleer de kostprijs die afremmend werkt. Of wij al dan niet een beroep kunnen doen op Europese middelen, hangt af van het experimenteel karakter van wat u voorstelt.

Ik wil wel even laten onderzoeken in welke mate dit mogelijk zou moeten zijn. Strikt genomen kan men vandaag op onze wegen kiezen voor een variabel, dynamisch bord. Het reglement laat toe dat men daarvoor kiest, alleen kiest men daarvoor niet omwille van de kostprijs, vermoed ik. Terzake geldt artikel 65, 3° van het verkeersreglement, in werking sedert 1 januari 1992.

02.05 **Guido De Padt** (VLD): Ik zal dat eens laten onderzoeken, mijnheer de minister. Ik was er niet van op de hoogte dat men zelf signalen of opdrachten kon geven vanuit een bepaalde dispatching om op bepaalde wegen gedurende een zeer drukke periode een inhaalverbod tijdelijk in te voeren. Ik dacht dat het nu zo was dat men het wel kon doen op dezelfde tijdstippen, bijvoorbeeld tussen 7 en 9 's morgens of tussen 4 en 6 's avonds, als er op bepaalde autowegen toch wel druk verkeer is. Dat men dit vanuit een bepaalde dispatching zelf kon doen, wist ik niet.

02.06 Minister **Renaat Landuyt**: Naar mijn bescheiden oordeel laat artikel 65, 3° dit toe.

02.07 **Guido De Padt** (VLD): Ik heb het genoteerd, dank u.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

03.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijn volgende vraag gaat over de opfrissingscursussen theoretische verkeerskennis en dan specifiek voor de doelgroep van seniorenautobestuurders.

Deze doelgroep wordt net als iedereen regelmatig geconfronteerd met de aanpassingen van het verkeersreglement. De weggebruiker wordt verondersteld de verkeersregels te kennen en hij moet zijn kennis daarover dan ook op geregelde tijdstippen bijspijkeren. A fortiori geldt dit dus ook voor de gepensioneerden. Sinds daarover enige discussie ontstond – het ging meer specifiek over het rijbewijs voor oudere personen – in het midden van de jaren negentig, heeft de regering-Dehaene via staatssecretaris Jan Peeters het systeem ingevoerd van de vrijwillige opfrissingscursussen van de kennis van het verkeersreglement voor senioren. Om die reden werden toen zelfs middelen uitgetrokken om dergelijke initiatieven vanuit de socio-

02.04 **Renaat Landuyt**, ministre: L'article 65, alinéa 3, de la loi relative à la police de la circulation du 1^{er} janvier 1992 permet depuis 13 ans déjà au gestionnaire de voirie d'opter pour des panneaux d'interdiction de dépasser électroniques. Le coût de tels panneaux est toutefois dissuasif. Quant à l'octroi de fonds européens, il serait fonction du caractère expérimental de la proposition de M. De Padt.

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

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

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

culturele organisaties aan te moedigen en dit onder de begrotingspost Studies en acties inzake verkeersveiligheid. Het bedrag schommelde steeds rond de 10 miljoen frank, zijnde 250.000 euro, en werd eveneens voor andere acties gebruikt. Met mijn vragen wil ik te weten komen of dit vandaag nog steeds mogelijk is.

Ik overloop even mijn vragen. Werden er uit deze begrotingspost ooit daadwerkelijk middelen besteed aan dergelijke oprissingscursussen? Zo ja, graag een overzicht van de gesubsidieerde initiatieven. Bestaat deze mogelijkheid nog altijd? In de laatste begrotingen stonden er bij de verantwoording geen oprissingscursussen als dusdanig meer vermeld. Indien ze nog altijd bestaan, zijn de seniorenorganisaties op de hoogte van de voorwaarden en de procedure? Indien dit laatste niet het geval is – naar ik verneem zijn zij er niet van op de hoogte – wat zijn dan de voorwaarden en de precieze stappen die geïnteresseerde organisaties moeten zetten? Tot wie moeten zij zich richten? Moeten zij niet van het bestaan en de procedure op de hoogte worden gebracht?

03.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, collega, uw vragen zijn een aanleiding om duidelijk af te lijnen hoe ik mijn eigen bevoegdheid en mijn beleid inzake rijbewijs en opleiding zie.

Ik ben op dat vlak misschien een regionalist, maar het is niet omdat ik federaal minister ben, dat ik mijn opinie omtrent de bevoegdheidsverdeling moet veranderen. Alles wat met opleiding te maken heeft is een gemeenschapsbevoegdheid, tenzij iets mij expliciet zou dwingen om daarin op te treden. Dat is een principeel bevoegdheidsstandpunt.

Dit gezegd zijnde, is het wel zo dat het eindpunt van de opleiding, namelijk het diploma en het rijbewijs, wel een federale bevoegdheid is. Ik wil proberen om in heel de problematiek van het rijbewijs een zeer consequente houding vol te houden, zonder de mensen in de steek te laten, maar door mij consequent te bemoeien waar ik mij te bemoeien heb.

De interne beleidslijn is om ervoor te zorgen dat een rijbewijs, dat ik aanzie als een stukje fundamenteel recht voor de mensen, zo goed mogelijk kan bekomen worden en ook zo goedkoop mogelijk kan bekomen worden. Gelet op het feit dat het een fundamenteel recht is moet dat in de globale bijdrage van de fiscale lasten, van de fiscale solidariteit kunnen gevoegd worden. Dat is het oogmerk op lange termijn.

Dat is de methode die ik volg. Alles wat de vrije markt van de leveranciers van opleidingen schendt schrappen wij. Het is geschrapt in het licht van de Europese reglementering.

De schrapping gebeurde met de nodige achterhoedegevechten van de vroegere genietters van het oligopolie dat de rijopleiding was.

Ten tweede, ik wil de vrijheid van de markt maar ik wil ook de vrijheid – en ik kom dichter en dichter bij uw vraag – van het vrijwilligerswerk hoog houden. Vandaar dat ik er ten eerste in het kader van de ouderen voor gewaarschuwd heb dat men diverse ouderen heeft in onze maatschappij van welstand. Er zijn ook mensen die enorm veel ervaring hebben opgebouwd en die zelfs onder de groep mensen zijn

sécurité routière.

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

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

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

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

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

Nous avons également prévu, pour les organisations qui ont

die in staat zijn om via vrije begeleiding anderen te helpen. Dat wil ik niet afremmen.

Wat hebben we al gecorrigeerd in de reglementering? We hebben bijvoorbeeld toegelaten, of ik heb er persoonlijk voor gezorgd, dat organisaties zoals de Christelijke Werkgeversbeweging en anderen die initiatieven hadden rond opleiding en begeleiding voor het rijbewijs terug de mogelijkheid hebben om evengoed mee te spelen. Ik geloof in dergelijke initiatieven.

Ook hier, wat hier gebeurt, mensen die zich willen opfrissen inzake het rijbewijs zouden die mogelijkheid moeten krijgen. Alleen is de vraag of dit betekent dat de federale overheid dit verder moet financieren. Strikt genomen niet. Het initiatief van staatssecretaris Peeters bestond erin een impuls te geven. Als men dan kijkt naar waar hij de impulsen heeft gegeven, dan zijn die blijkbaar goed gegeven want die initiatieven blijven bestaan.

Anderzijds, meen ik dat het stadsbestuur van Antwerpen ook initiatieven in die richting voortzet. Dat kan alleen maar toegejuicht worden.

03.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik bedank u alvast voor uw antwoord, mijnheer de minister. U hebt niet echt een specifiek antwoord gegeven op mijn vragen, die misschien beter als schriftelijke vraag gesteld waren, omdat ik vraag naar enkele specifieke dingen die opgesomd zouden kunnen worden.

Inzake het initiatief in Limburg vroeg ik mij nog af door wie het georganiseerd wordt. In Antwerpen gebeurt het blijkbaar door het stadsbestuur zelf. Maar in Limburg?

03.04 Minister Renaat Landuyt: Door de provincie.

03.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is inderdaad niet onmiddellijk uw bevoegdheid. Opleiding en opfriscursussen vallen onder de Gemeenschappen, ik volg u daarin wel. Maar de toepassing van het verkeersreglement is natuurlijk wel uw bevoegdheid. Dus kan ik mij voorstellen dat u tijdens een interministeriële conferentie of iets dergelijks de gemeenschapsministers er toch eens op zou wijzen dat dit een belangrijk element is in uw beleid voor een betere verkeersveiligheid. Misschien kan men dan vanuit de Gemeenschappen iets doen om dergelijke cursussen te stimuleren.

03.06 Minister Renaat Landuyt: Voor de volledigheid wil ik u wel de details geven van wat dat ooit heeft betekend aan financiële middelen. Het ging om een begrotingspost van 5 miljoen Belgische frank, destijds. Die subsidies werden verdeeld via de Federatie van de Beroepsautorijsscholen van België. Via die weg werd het georganiseerd. Dat is mijn antwoord op de twee concrete vragen die

développé des initiatives dans le domaine de la formation et de l'accompagnement dans le cadre du permis de conduire, la possibilité d'à nouveau jouer un rôle.

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

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

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

03.06 Renaat Landuyt, ministre: Pour répondre à la question précise: il existait un poste budgétaire de 5 millions de francs. Ces subventions ont été réparties par le biais de la Fédération des

ik nog niet had beantwoord.

Voor het overige wil ik uiteraard goede werkafspraken met de gemeenschapsoverheden.

Ik hoed mij echter voor een vorm van coördinerende betutteling. Ik heb de andere kant ook meegemaakt. Ik wil niet de indruk wekken dat we via coördinatie gaan zeggen wat een andere overheid moet doen. Ik wil alleen zeggen wat wij belangrijk vinden, wat wij gaan regelen en wat wij verwachten dat zij gaan regelen. De meest vergaande stelling die ik heb ingenomen is dat het examen voor het rijbewijs volgens mij in het algemeen middelbaar onderwijs zou moeten worden ingevoerd. Er is niets dat de Gemeenschap verhindert om dat nu al te doen.

auto-écoles professionnelles de Belgique.

Je souhaite bien sûr conclure des accords de travail corrects avec les Communautés. Je ne souhaite toutefois pas donner l'impression que nous dictons sa conduite à un autre niveau de pouvoir. En revanche, j'ai bel et bien défendu la thèse selon laquelle l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire devrait être inclus dans le programme de l'enseignement secondaire général.

03.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Goed, ik denk dat ik de ideeën kan doorgeven aan mijn Vlaamse collega's.

03.08 Minister Renaat Landuyt: U doet de suggestie. In het interministerieel overleg worden deze thema's uiteraard behandeld.

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

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

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

04.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dit is een vraag van een heel andere orde.

Met betrekking tot de ADR-transporten in de chemiesector worden de laatste tijd, zoals men mij heeft verteld, steeds meer pakketten van goederenstromen verhandeld via reverse auction. Dat houdt in dat een pakket op de markt wordt geplaatst en dat verschillende dienstverleners vervolgens op dat pakket kunnen bieden via een internetsite. Degene die het pakket voor de laagste prijs kan vervoeren, krijgt de opdracht.

Die manier van werken maakt van de prijs in die dienstverlening de centrale factor, wat bepaalde vragen oproept. Bij ADR gaat het over vervoer van gevaarlijke stoffen. Ook al worden zowel vervoerders als opdrachtgevers gecontroleerd op de naleving van de wettelijke voorschriften, en ook al wordt er zo een veiligheidsbuffer opgeworpen tegen gesjoemel, toch blijven wij wel wat vragen hebben bij die reverse auction op het terrein van ADR, vooral vanuit de bekommernis dat de prijs centraal komt te staan in het transport van dergelijke producten.

De vraag luidt immers of de goedkoopste vervoerder ook wel de veiligste is. Veiligheid dient toch steeds centraal en voorop te staan, en dan zeker in het geval van ADR.

Mijnheer de minister, daarom heb ik de volgende vragen.

Vindt u het opportuun dat dergelijke uitbestedingswijze wordt

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

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

gehanteerd?

Zal dat geen druk leggen op de veiligheidsvoorschriften?

Hebben uw diensten zich reeds gebogen over die problematiek, of wat zijn zij van plan in de nabije toekomst daaraan te doen?

Daar wat bij aansluitend, is er reeds nagedacht over eventueel nieuwe richtlijnen in verband met de uitbesteding van ADR-opdrachten om misbruiken van het reverse auction-systeem tegen te gaan?

04.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, collega Van den Bergh, om op uw eerste vraag te antwoorden, nergens in de ADR-reglementering zijn bepalingen terug te vinden inzake voorwaarden waaraan commerciële transacties rond ADR-transporten zouden dienen te voldoen. Aanbestedingen van transporten behoren tot de commerciële sfeer. De overheid is momenteel niet van plan te interveniëren in de commerciële relaties tussen de opdrachtgever van het vervoer en de transporteur of medecontractant.

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

04.03 (...): Dat is eigen aan socialisten.

04.04 Minister **Renaat Landuyt**: Op uw tweede vraag kan ik het volgende antwoorden. Gelet op wat voorafgaat, heeft het probleem zich niet kunnen voordoen. Noch in de werkgroepen in Genève, noch in Brussel, is er een eventueel veiligheidsprobleem ten berde gekomen dat te wijten zou zijn aan de toepassing van reverse auction-aanbestedingssystemen. In de mate dat er een veiligheidsproblematiek zou spelen door gebruikmaking van die aanbestedingsmethodiek, zou er een gespreksonderwerp kunnen zijn.

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

Op uw derde vraag kan ik het volgende antwoorden. De ADR-reglementering is een zuiver technische reglementering die uitsluitend gewijd is aan de classificatie van gevaarlijke goederen, de veiligheidsaspecten van de voertuigen, de stouwing van de goederen, de boorddocumenten, de signalisatie, de verpakkingen en de voorschriften voor het personeel. Andere aspecten dan die vallen niet onder de toepassing van het ADR-verdrag.

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

04.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u.

Ik wou alleen signaleren dat bepaalde mensen zich zorgen maken dat de druk op de prijzen zodanig groot wordt dat hier en daar de veiligheid wat in het gedrang komt. Ik denk dat het vooral een zaak is van controle op de naleving van alle bestaande voorschriften. Daar zit het probleem. De manier waarop de markt wordt georganiseerd, zal geen probleem opleveren zolang de regels worden nageleefd.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 **Vraag van mevrouw Greet van Gool aan de minister van Mobiliteit over "de rolstoelfietsen en de**

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

05.01 Greet van Gool (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag is een korte vraag, maar ze gaat over een belangrijk dossier dat al een tijdje meegaat. De aanleiding hiervan is de wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer door het koninklijk besluit van 18 december 2002, waardoor enkel nog aanhangwagens gekoppeld aan fietsen passagiers mogen vervoeren. Dat geeft problemen voor rolstoelfietsen en fietskarren.

In de commissie van 20 oktober vorig jaar hebt u gezegd dat u het dossier zelf ter hand zou nemen en dat een ontwerp van koninklijk besluit zou worden voorbereid. Mijn vraag is gewoon te weten wat de stand van zaken in dit dossier is.

Voorzitter: Jan Mortelmans.

Président: Jan Mortelmans.

05.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, mevrouw van Gool, ik heb de problematiek voor advies voorgelegd aan de federale commissie voor Verkeersveiligheid. Normaal gezien zijn zij een ontwerp van koninklijk besluit aan het opstellen. In algemene zin denk ik dat, als het over voertuigen gaat, we de redeneringen van vroeger zouden moeten kunnen omkeren. In de historiek van het voertuigenverkeer is men vertrokken vanuit een beheersbare situatie: wij kunnen alle types van voertuigen bepalen die op de weg mogen komen. Gezien de evolutie nu zo vlug gaat in variaties van voertuigen, zouden we – voor zover de Europese regels dat toelaten – moeten kunnen evolueren naar een systeem waarin wij kunnen zeggen welke voertuigen niet op de openbare weg mogen komen. Die oefening probeer ik nu op te leggen aan mijn administratie, maar dat is, inzake redenering een beetje zoals het keren van een tanker.

05.03 Greet van Gool (sp.a-spirit): Ik heb daar toch nog een vraag bij. Als ik u hoor spreken over de omkering van het systeem, spreekt u meer in het algemeen over voertuigen. Dat veronderstelt dat u het probleem in zijn geheel bekijkt en niet specifiek voor rolstoelfietsen en rolstoelkarren. Dat is natuurlijk een optie die wordt genomen, maar het maakt dat het dossier ruimer wordt en meer duurtijd zal vragen.

05.04 Minister Renaat Landuyt: Dat is de algemene opmerking. Meer specifiek kan ik u meedelen dat er een tekst werd opgesteld waarin de volgende voorwaarden zouden gelden: de fietser moet minstens zestien jaar oud zijn, de aanhangwagen mag in de lengte slechts een fiets zijn en dus geen lange rij achter mekaar. Wie twee kinderen heeft, moet ze naast elkaar zetten. De aanhangwagen waarmee passagiers vervoerd worden, moet hiervoor uitgerust zijn en bijgevolg voorzien zijn van een beveiligde zitplaats per passagier – maximum twee – met afdoende bescherming van handen, voeten en rug. Een derde kenmerk van de reglementering die praktisch klaar is, is dat de massa van de aanhangwagen met lading of passagiers

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

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

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

05.04 Renaat Landuyt, ministre: Le texte avec les modalités est pratiquement prêt. Le cycliste doit être âgé d'au moins seize ans. Il ne peut y avoir qu'une seule remorque par vélo. La remorque pour le transport de passagers doit être sécurisée. La masse de la remorque ne peut être supérieure à 80 kilogrammes que si elle est équipée d'un système

inbegrepen, slechts 80 kilogram mag bedragen als hij uitgerust is met een zelfremmend systeem. Met andere woorden, er is een probleem voor een volwassene van meer dan 80 kilo.

autofreinant. Il nous reste à étudier quel règlement appliquer aux adultes d'un poids supérieur à 80 kilogrammes. Cette question doit encore faire l'objet d'une concertation avec les Régions.

05.05 Greet van Gool (sp.a-spirit): Een persoon met een handicap in een rolstoel kan soms meer dan 80 kilogram wegen.

05.06 Minister Renaat Landuyt: Ja, ik was het ook aan het denken.

Dat is nog bediscussieerbaar omdat het nog heel de adviesronde moet doorlopen, ook inzake de betrokkenheid van de Gewesten.

05.06 Renaat Landuyt, ministre: Il ne faut en effet pas négliger la situation des handicapés adultes dans le cadre de cette réglementation.

Ik houd voor ogen dat wij de problematiek van de volwassen gehandicapten niet uit het oog mogen verliezen bij heel de reglementering.

05.07 Greet van Gool (sp.a-spirit): Zou ik mogen vragen of suggereren dat ook contact wordt genomen of overleg wordt gepleegd met de organisaties en misschien met de Nationale Hoge Raad voor personen met een handicap, die rond mobiliteit toch al heel wat dossiers heeft voorbereid en ook is samengesteld uit verschillende verenigingen voor gehandicapten. Zij kan wellicht nuttig advies geven.

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

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

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

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

06.01 Nathalie Muylle (CD&V): Mijnheer de minister, ik had een vraag over de zonale betekenis van verkeersborden.

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

Er is een volgens mij verstandige verkeersdeskundige tendens die het gebruik van verkeersborden zoveel mogelijk wil beperken, en dit om twee redenen. Ten eerste, hoe meer verkeersborden, hoe minder ze worden opgemerkt. Ten tweede, het ziet er veel minder esthetisch uit, zeker wat het openbaar domein betreft.

Het verkeersreglement speelt daar ook op in, door aan bepaalde verkeersborden een zonale betekenis mee te geven. Dat is bepaald in artikel 65.5 van het verkeersreglement, geconcretiseerd in artikel 6.7 van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 over de verkeerstekens.

Het vermelde ministerieel besluit legt in artikel 6.7 vast dat een zonale betekenis kan worden gegeven aan, ten eerste, verbodsborden. Er zijn wel enkele borden uitgezonderd, namelijk de borden die alleen uit zichzelf een punctuele betekenis kunnen hebben, maar ook de C43-borden die een andere maximumsnelheid dan 30 of 50 km per uur opleggen. Er kan ook een zonale betekenis worden gegeven aan parkeerborden. Die borden zijn het beste bekend, vooral de borden die blauwe zones aankondigen.

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

Sommige steden, zoals de stad Kortrijk, vragen of het aantal verkeersborden met een zonale betekenis niet kan worden uitgebreid, bijvoorbeeld voor tweerichtingsverkeer van fietsers in straten met beperkt eenrichtingsverkeer. Voor straten waar in tegenovergestelde richting mag worden gefietst, vragen zij dus of het desbetreffende bord geen zonale betekenis kan krijgen.

Mijnheer de minister, hebt u argumenten om hun vraag te ontkrachten? Zo ja, welke argumenten hebt u?

Zou het niet mogelijk zijn om het aantal verkeersborden te beperken door verder te onderzoeken of niet aan meer verkeersborden een zonale betekenis kan worden toegekend? Bent u daartoe bereid?

06.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, mevrouw Muylle, we moeten inderdaad – en zijn daarmee bezig – herbekijken wat een zonaal verkeersbord zou kunnen zijn. We hebben immers ook diverse vragen en suggesties gekregen van de gouverneur van Vlaams-Brabant. In dat kader onderzoeken we het creëren van nieuwe zones, omdat dat het systeem is om effectief te besparen in de verkeersborden.

Dat gezegd zijnde, indien we dat goed willen doen, mogen we dat niet doen met bestaande verkeersborden. We moeten juist heel specifiek het zonale karakter van het verkeersbord benadrukken. Daardoor valt uw voorbeeld enigszins in het water, maar de idee niet. Er moeten geen bestaande verkeersborden zonaal worden gemaakt. Er moeten specifieke, zonale borden worden gemaakt, in de hoop zo vele, bestaande verkeersborden te kunnen opheffen.

We kunnen de hele problematiek in het stedelijk gebied herbekijken. Dat impliceert dat voor het bord van een kerngebied of stedelijk gebied welbepaalde regels van toepassing zijn. Een en ander kan dus worden herbekeken.

Zo zou bijvoorbeeld het principe dat fietsers overal in twee richtingen mogen rijden in woongebieden als algemene regel moeten worden ingevoerd. Men moet dus eventueel enkel de uitzondering benadrukken. Er wordt dus aan gedacht om de methode van de verkeersborden te vereenvoudigen of het aantal ervan te verminderen en met nieuwe zonale borden te werken.

06.03 **Nathalie Muylle** (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb het goed begrepen dat niet de bestaande verkeersborden daarvoor in aanmerking komen. Wel zou bijvoorbeeld de stad Kortrijk kunnen beslissen om voor het stadscentrum te werken met een algemene richtlijn waarin het parkeren, het tweerichtingsverkeer voor fietsers en de verschillende modaliteiten kunnen worden opgenomen. Mijnheer de minister, u zegt dat u eraan denkt om het zonaal karakter van verschillende verkeersborden in te vullen. Ik weet niet hoelang dat denkproces zal duren. Vandaar ook mijn vraag welke termijn u daarop zet.

06.04 Minister **Renaat Landuyt**: Eigenlijk heb ik al gedaan met denken. Er zijn er die het aan het uitvoeren zijn. Er wordt nu nagekeken wat technisch mogelijk is. Het principe is eenvoudig. Men probeert voor de bestuurders zones af te bakenen. In een bepaalde zone gelden bepaalde spelregels. Het is hetzelfde wanneer men de

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

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

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

06.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Nous devons étudier quelles sont les possibilités d'un point de vue technique. Il s'agit ici de signaler clairement l'entrée dans une zone

grens van een land overschrijdt. Dan moet men ook de spelregels goed kennen.

afin qu'il ne puisse subsister de doute quant à la règle en vigueur.

Het grote probleem is dat men ervoor moet zorgen dat men goed weet wanneer men een zone binnenrijdt, zodanig dat er geen twijfel is over welke regel er van toepassing is. Negentig kilometer per uur is bijvoorbeeld een algemene regel in België. Gaat men dichterbij kijken, dan is dat in vele delen van Vlaanderen niet meer de algemene regel; de algemene regel is zeventig kilometer per uur geworden. Die gebieden zou men veel handiger kunnen afbakenen. Men moet wel zeker zijn dat men ze volledig kan afbakenen op een duidelijke manier.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Question de M. Damien Yzerbyt au ministre de la Mobilité sur "la réforme de l'inspection automobile par les centres de contrôle technique" (n° 5144)

07 Vraag van de heer Damien Yzerbyt aan de minister van Mobiliteit over "de hervorming van de autokeuring door de keuringsstations" (nr. 5144)

07.01 Damien Yzerbyt (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, permettez-moi de revenir quelque peu sur les déclarations concernant la réforme du système de l'inspection automobile, à la suite du dysfonctionnement dénoncé par l'étude de Test-Achats.

Vous avez vous-même émis l'idée que les véhicules âgés de quatre ans ne fassent plus l'objet d'une convocation annuelle systématique mais qu'ils soient convoqués en fonction de leur état d'entretien et de leur kilométrage. Vous proposez d'introduire un système de dispense pour les véhicules pour lesquels une attestation aurait été délivrée par un garagiste agréé prouvant que les entretiens ont été effectués régulièrement.

Si on peut vous rejoindre aisément sur le caractère souhaitable de la réforme du système de contrôle technique ou de la refonte de ce système, nous demandons et espérons que les représentants des secteurs concernés seront associés à cette réflexion: les associations professionnelles, l'IBSR, les associations de consommateurs et le Touring Club. Vous avez déjà clairement annoncé que ce serait le cas.

Ne craignez-vous pas qu'un système de contrôle par des garages agréés pose un problème d'indépendance des contrôles en raison de la nature commerciale des relations existant entre les garagistes et les propriétaires de voiture? On ne peut nier qu'un lien commercial existe entre les parties.

Un tel système ne risque-t-il pas d'accroître la responsabilité pesant sur les garagistes pour les éventuelles déficiences techniques du véhicule ayant provoqué un accident? Cela mènera à une forte augmentation des primes d'assurances des garagistes et augmentera immanquablement les factures d'entretien.

Vous avez annoncé qu'un audit serait disponible au mois d'avril. Indépendamment de cela, la loi du 23 décembre 1994 sur les règles de contrôle des organismes en charge du contrôle des véhicules en circulation met en place des services contrôlant ces services

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

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

d'inspection. Ces services de contrôle ont-ils fait apparaître des manquements similaires à ceux dénoncés dans l'étude de Test-Achats? Test-Achats a-t-il découvert des dysfonctionnements nouveaux ou les services chargés des contrôles avaient-ils déjà pu déceler et dénoncer les manquements? Si des manquements avaient été décelés, quelle suite leur avait-on donnée?

Enfin, à la suite des constatations de Test-Achats, de nouvelles directives ont-elles été adressées aux différents centres de contrôle technique afin de pallier dès maintenant – sans attendre le rapport de l'audit – les manquements constatés?

07.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, monsieur Yzerbyt, comme suite à l'article publié dans Test-Achats, j'ai fait part de la direction que je veux suivre en matière de contrôle technique. L'une des principales conclusions de Test-Achats est que si l'on contrôle plus de voitures qu'en 1999, les contrôles sont tellement nombreux que leur qualité s'en ressent. On contrôle donc beaucoup mais moins bien. Il convient d'inverser le cours des choses. C'est pourquoi un mécanisme de présélection des voitures est proposé et ce, afin de réduire les risques d'un manque d'objectivité pour cause de rentabilité. En effet, comme le souligne également Test-Achats, les centres de contrôle, qui sont des sociétés privées, essaient d'atteindre une certaine rentabilité.

Ce que je veux introduire, c'est la possibilité d'intervention d'une autre instance privée, les garagistes fiables, parce que l'on me dit que la convocation d'office pour les véhicules âgés de quatre ans et plus ne constitue peut-être plus le bon critère de sélection. Quant aux centres de contrôle, ils proposent de se baser sur le kilométrage; personnellement, je ne pense pas que ce critère soit le meilleur, pour le simple fait qu'une voiture ayant un nombre important de kilomètres au compteur a toutes les raisons d'être bien entretenue par son propriétaire ou par son utilisateur.

Personnellement, je veux récompenser les automobilistes qui entretiennent leur véhicule. Comment? Un garagiste fiable leur délivrera une attestation. La validité de l'attestation et le sérieux du garagiste seront contrôlés par les centres de contrôle technique. Le système consisterait donc à se rendre chez son garagiste, comme le font aujourd'hui la plupart des gens avant d'aller dans un centre de contrôle technique. Le garagiste effectuera le contrôle et attestera que la voiture est en bon état. C'est le centre de contrôle technique qui indiquera si l'attestation est valide. On pourrait même introduire une espèce de "tirage au sort" pour contrôler la validité des attestations.

Cela signifie que moins de voitures devront passer par le centre de contrôle et par conséquent cela donnera plus de temps pour examiner chaque voiture. Voilà le mécanisme qu'on est en train d'élaborer avec le secteur, avec GOCA mais aussi avec la Fédération des garagistes.

En ce qui concerne vos deux autres questions, je n'ai pas l'intention de me mêler de l'audit. Je ne vais pas me contenter de l'analyse de Test-Achats et déclarer que l'audit n'est plus nécessaire. Il faut laisser jouer les règles d'un véritable audit, ce qui implique que je ne dois pas intervenir dans le processus. C'est la raison pour laquelle on prévoit des conclusions pour avril ou mai de cette année.

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

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

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

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

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

07.03 **Damien Yzerbyt** (cdH): Nous aurons les réponses aux deux dernières questions au moment de l'audit. Vous l'aviez d'ailleurs déjà annoncé dernièrement en commission. Je reste assez perplexe, ce qui ne me pose pas de problème car cela veut dire qu'on continue à réfléchir ensemble. Je n'ai pas d'a priori. Rester perplexe, cela dénote de ma volonté d'évoluer avec vous sur cette matière, ce qui est important.

07.03 **Damien Yzerbyt** (cdH): De controle van de attesten doet mij toch nog steeds versteld staan. Ik kom hier zeker nog op terug, maar ik zal wachten tot het systeem wat meer op poten staat.

Cela dit, une fois qu'on est passé chez son garagiste pour qu'il atteste du bon état du véhicule, je ne comprends pas très bien qui va décider que cette attestation du garagiste est suffisante pour ne pas se présenter au contrôle technique. Est-ce le garagiste qui va décider ou va-t-on tirer au sort et se présenter devant le contrôle technique muni de cette attestation? J'attends que ce système soit plus élaboré pour revenir sur cette question.

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

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

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

08.01 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het is een open deur intrappen te zeggen dat België een transport- en transitland bij uitstek is. Vorige week was er daarover nog een seminarie. Door ons land passeren dagelijks duizenden bussen en vrachtwagens, op weg naar elders, naar havens en dergelijke. Van de Belgische bussen en vrachtwagens is ons bekend dat ze goed gecontroleerd worden. De vraag is echter of ook buitenlandse bussen en vrachtwagens op dezelfde grondige wijze gecontroleerd worden.

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

Daarom heb ik volgende vragen.

Mijnheer de minister, kan u mij vertellen hoeveel buitenlandse vrachtwagens gecontroleerd werden op hun rijwaardigheid in 2004? Op welke wijze gebeurde dit?

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

In de zomer van vorig jaar zijn er nogal wat spectaculaire ongevallen gebeurd, onder andere in de buurt van de Ring van Antwerpen, met buitenlandse chauffeurs. Is het daarom niet aangewezen om het aantal controles nog op te drijven?

Vrachtwagenbestuurders hebben uiteraard ook contact met elkaar. Kunt u ervoor zorgen dat de controles totaal en voldoende onverwacht blijven om de pakkans voldoende representatief en voldoende sterk te houden?

Kan men ook controleren of buitenlandse bestuurders de nodige opleiding hebben gekregen? Wij weten intussen dat er voor Belgische bestuurders en voor bestuurders binnen de Europese Unie initiatieven bestaan. Wat geldt er echter buiten die grenzen?

Is er voldoende controle op het feit dat buitenlandse chauffeurs en firma's zich aan de rij- en rusttijden houden?

08.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ten eerste, op de vraag over het aantal kan ik het volgende antwoorden. In 2004 werden er in totaal 53.017 voertuigen gecontroleerd door de wegcontroleurs van de dienst Controle van het directoraat-generaal Vervoer te land, waarvan 25.086 buitenlandse vrachtwagens en 1.978 buitenlandse autocars. Voor de binnenlandse vrachtwagens moet men het ene aantal van het andere aftrekken.

Ten tweede, het is inderdaad de bedoeling om de controle op buitenlandse vrachtwagens te verbeteren. U ziet dat wij grote aantallen voertuigen halen. Ik ben niet zeker of wij ook hier dezelfde redenering als bij de technische controle moeten gebruiken, veel maar misschien niet grondig. Wij moeten kijken hoe wij het een en ander efficiënter kunnen doen. Er zijn contacten met de minister van Arbeid om te zien of wij de inspectiediensten op elkaar kunnen afstemmen zodat wij naast de kwaliteit van de vrachtwagen ook de kwaliteit van de bestuurder, met name de rij- en rusttijden, kunnen controleren.

Wij zijn ook met de sector van de controlestations aan het kijken in hoeverre wij hen minder privé-wagens kunnen laten controleren en hen niet beter kunnen inschakelen voor de controle van buitenlandse voertuigen. Maar dat is een moeilijk verhaal. Dat betekent immers dat men bepaalde wagens van de weg moet halen en hen naar een controlestation brengen om hen tijdelijk bepaalde zaken te laten controleren.

Op het aan elkaar doorseinen van controles wordt ingespeeld. Men blijft nooit meer dan drie uur op eenzelfde plaats staan. Men zegt mij dat men daarmee voortdurend rekening probeert te houden.

U vroeg ook of men moet controleren of men voldoende opleiding heeft gekregen. Dat is iets wat ik nooit zou controleren. Wat men moet controleren is of ze een goed officieel rijbewijs hebben en ze in staat zijn om goed te rijden. Op Europees niveau is er een debat over een eenduidig rijbewijs voor alle bewoners van de 25 landen van de EU. Op die manier werken wij niet meer met bilaterale akkoorden. In dat geval zou er een Europees rijbewijs zijn dat aan de controleurs garandeert dat een en ander in orde is.

Nationaal zijn wij ook bezig met de omzetting van de Europese richtlijnen inzake vakbekwaamheid van vrachtwagenchauffeurs. Ook daar zal ik de nadruk leggen op het eindresultaat. Ik vind dat de opleiding een bezorgdheid moet zijn van de Gemeenschappen en van de beroepssectoren terzake.

U vroeg ook naar sancties waar nodig. De verkeerswet voorziet in de directe inning in specifieke situaties. Voor de buitenlandse boetes wordt het mechanisme van de onmiddellijke inning toegepast.

08.03 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

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

09 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de uitspraken van de**

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

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

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

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

minister naar aanleiding van de vrijspraak van een arts door de politierechter voor een zware overtreding van de derde graad" (nr. 5111)

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

09.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer de minister, het is misschien een wat gevoelig thema. Het verhaal is bekend: onlangs werd een arts die reed tegen 96 km per uur in de bebouwde kom geflitst. Dat is normaal gezien een overtreding van de derde graad, met een minimumboete van 550 euro en een rijverbod van minstens 8 dagen, maar hij werd vrijgesproken door een politierechter.

Ik meen dat daarvoor op zichzelf toch wel wat begrip was in de samenleving. Ook u, mijnheer de minister, hebt daarvoor begrip opgebracht in uw reactie in de media. Ik kan wel begrip opbrengen voor uw reactie, maar als wij daar wat afstand van nemen, lijkt het toch een gevaarlijk precedent te creëren. Daarom achten wij het raadzaam dat u als minister terzake toch enige terughoudendheid in acht zou nemen.

Ik wil u ook een paar meer specifieke vragen stellen. Ten eerste, welke zin hebben een blauw zwaailicht en een sirene voor prioritaire voertuigen en de uitzonderingen op artikel 59 van het Verkeersreglement, wanneer ook artsen zich zonder die attributen en zonder reglementaire uitzondering gedragen als bestuurders van prioritaire voertuigen met een dringende opdracht? Ons lijkt het eerder logisch dat, als het echt dringend is voor medische zorg, men een ambulance inschakelt, veeleer dan de huisarts, hoe goed diens bedoelingen ook wel geweest zullen zijn.

Ten tweede, zelfs voor hulpdiensten geldt de gouden regel dat het niet verantwoord is onaanvaardbare risico's te creëren om een mensenleven te redden. Het is niet omdat men een zwaailicht en een sirene heeft dat men zich alles kan permitteren in het verkeer. Dat geldt a fortiori voor artsen, die niet erkend zijn als bestuurders van een prioritaire voertuig, volgens ons. Een snelheidsovertreding van meer dan 40 km per uur boven de toegestane maximumsnelheid in de bebouwde kom is toch een onaanvaardbaar veiligheidsrisico, menen wij.

Ten derde, vreest u niet, mijnheer de minister, dat u met uw standpunt een signaal hebt gegeven, enerzijds, aan de artsen dat dit in bepaalde gevallen misschien wel toegestaan zou kunnen worden, en anderzijds, aan het justitieapparaat dat men dat mee in rekening moet nemen? Tot daar mijn vragen.

09.02 Minister **Renaat Landuyt**: Waarde collega, ten eerste, het is niet omdat een politierechter in een bepaalde zaak, aan de hand van de specifieke feiten, heeft geoordeeld dat in dat geval het principe "nood breekt wet" van toepassing was, dat dat een vrijgeleide zou betekenen voor de artsen om zich over het algemeen te gedragen als bestuurders van prioritaire voertuigen met een dringende opdracht. Dat heb ik ook altijd duidelijk gesteld. Er is het principe "nood breekt wet," en precies wegens die spelregel is er geen nood aan een betere wet voor dokters, omdat dat principe "nood breekt wet" er al is.

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

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

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

Il ne me paraît pas nécessaire de légiférer, le principe "nécessité fait loi" étant toujours d'application. Il

Ten tweede, het is aan de politierechter om te oordelen of de huisarts onverantwoorde risico's heeft genomen. Als overheid hebben wij onze plicht gedaan. Overeenkomstig het koninklijk besluit van 22 december 2003 is de snelheidsovertreding van 40 km per uur boven de toegelaten snelheid in de bebouwde kom een zware overtreding van de derde graad.

Ten derde, vreest de minister niet dat hij met zijn standpunt een signaal geeft? Neen.

appartiendra au juge du tribunal de police de trancher.

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

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

09.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik vrees van wel. U brengt een nuance aan in uw antwoord op de eerste vraag met betrekking tot "nood breekt wet" en zegt dat dit een heel zeldzame uitzondering moet zijn.

Het is jammer dat u bij uw communicatie van begrip en van nood breekt wet niet meteen hebt gezegd – of misschien hebt u het er wel bijgezegd, maar hebben de stoute journalisten het er niet bij geschreven – dat de algemene regel duidelijk blijft dat artsen zich evengoed als iedereen aan de verkeersregels moeten houden.

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

09.04 Minister Renaat Landuyt: Voor alle duidelijkheid, ik heb altijd gesteld dat een geneesheer tot die beroepscategorie behoort die de gevolgen van een verkeersongeval heel goed kent en dus eerder het voorbeeld zou moeten geven inzake het naleven van de verkeersregels. Er bestaat daaromtrent geen twijfel.

09.04 Renaat Landuyt, ministre: Les médecins doivent bien évidemment respecter le code de la route.

Ik verwijs naar mijn antwoord op een laksheid bevorderende vraag van uw collega Mia De Schamphelaere in de Senaat waar ik heel duidelijk heb gesteld dat voor mij een arts even belangrijk is als een ander mens.

09.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik dank u voor uw antwoord.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

10.01 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, depuis maintenant de très nombreux mois, on peut admirer un magnifique chantier à l'abandon lorsque l'on passe devant le parvis de la cathédrale Sainte-Gudule. Un trou béant fort peu esthétique est la seule perspective qui s'offre à la vue des passants et des touristes.

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

Si je ne me trompe, ce projet est cofinancé par l'Etat et la Région dans le cadre de l'accord de coopération Etat-Région bruxelloise. Ce chantier à l'abandon ne donne pas une très bonne image de

Wat is de stand van zaken van dat

l'efficacité des pouvoirs publics en général, quelles que soient les responsabilités en la matière.

Monsieur le ministre, pourriez-vous me dire pourquoi ce chantier est à l'arrêt. On m'a dit qu'il y aurait eu des erreurs dans certains calculs d'ingénieurs en raison du fait que ce chantier se situe au-dessus d'une dalle de métro qui avait été apparemment oubliée. Je voudrais donc savoir qui est responsable de l'arrêt des travaux. Où en est le dossier actuellement? Quel est le calendrier de reprise et de fin de chantier? Quelle est l'estimation actuelle du coût définitif de ce chantier?

10.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, cher collègue, si vous le permettez, je vais vous lire la réponse que m'a transmise ma collègue Onkelinx.

10.03 François-Xavier de Donnea (MR): Je vous écouterai néanmoins avec beaucoup d'attention et de sympathie, monsieur le ministre.

10.04 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, monsieur le député, permettez-moi, tout d'abord, de vous relater les faits.

Le chantier à propos duquel vous m'interpellez et qui est effectivement financé par Beliris – cela figurant dans mon budget, je suis un peu responsable – n'est pas, contrairement à ce que vous affirmez, à l'arrêt depuis plusieurs années. En effet, le chantier de réaménagement du jardin de la cathédrale a débuté le 12 mai 2003. Il n'a pas évolué de manière anormale jusqu'à la faillite déclarée de l'entreprise Morphée en charge des travaux pour l'association momentanée qui avait été formée. C'est ainsi que l'arrêt du chantier a été constaté le 12 août 2003 à la demande de l'associé. Les problèmes administratifs réglés, le chantier a redémarré le 17 décembre de la même année. Après terrassement, il a été constaté que la situation de la jonction Nord-Midi sur laquelle doit être greffé un nouvel ouvrage en béton diffère de la situation représentée sur les plans alors disponibles. Je tiens à préciser à ce stade que les études de projet ont été commandées par la ville de Bruxelles. Le bureau d'étude désigné a, quant à lui, dû travailler sur la base de vieux plans de l'ouvrage retrouvés par la SNCB.

Cela étant dit, j'en reviens aux faits. Suite à ces découvertes, le projet est adopté et les plans d'exécution sont achevés fin mai 2004. Les bétonnages débutent mi-juin 2004 et se sont achevés au début novembre de cette même année. Malheureusement, il était alors trop tard pour pouvoir profiter des conditions climatiques favorables qui auraient permis de poser l'étanchéité. C'est pourquoi le chantier est à présent bloqué dans l'attente de ces conditions favorables. Il est probable que celles-ci ne se présentent pas avant le mois de mars, ce qui reporte la période de plantation des arbres au mois d'octobre 2005. Le chantier devrait donc être achevé vers la fin de l'année 2005.

D'un point de vue financier, les parties latérales n'ayant pas encore été terrassées et certains décomptes étant en cours de discussion avec l'entrepreneur, il est impossible, à l'heure actuelle, d'estimer de manière raisonnable le montant final des travaux. La seule chose que je peux vous affirmer est que la modification des délais n'a cependant

project, waarvan de financiering op een samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en het Brussels Gewest berust? Hoeveel zal het kosten?

10.02 Minister Renaat Landuyt: Ik lees u het antwoord van minister Onkelinx.

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

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

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

qu'une influence très minime sur le coût du chantier.

Pour le reste, cela me fait penser à la place des Martyrs où je travaillais dans le temps.

10.05 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le président, je remercie le ministre qui n'est en rien responsable de tout cela. Comme moi, il peut regarder cela avec un certain détachement.

Cela appelle plusieurs réflexions. La première est qu'il y a eu une faillite qui a entraîné l'arrêt des travaux pendant un certain temps. On doit se poser beaucoup de questions sur la règle qui est adoptée en général par l'Etat, à savoir la désignation du moins-disant. Il est clair qu'en désignant systématiquement, du moins dans un très grand nombre de cas, le moins-disant, on s'expose à désigner des gens qui pratiquent des prix en dessous du marché et qui finissent par tomber en faillite. Je pense donc qu'il faudrait se demander s'il ne faut pas, au contraire, systématiquement éliminer le moins-disant et prendre le deuxième ou le troisième de sorte à avoir des gens qui pratiquent des prix raisonnables et qui ont donc moins de chances de tomber en faillite.

La deuxième réflexion est qu'à partir du moment où ce n'est pas le même maître de l'ouvrage qui fait les études et qui exécute les travaux, on doit fatalement s'attendre à ce qu'il y ait des hiatus de ce genre. Je pense donc qu'en ce qui concerne l'accord de coopération, comme d'ailleurs dans le cadre d'autres programmes, il est important que ce soit l'un ou l'autre qui soit responsable de l'entièreté du chantier. Or, ici, les études ont été commandées par la ville et l'exécution est surveillée par le MCI.

Il est fatal qu'il y ait des hiatus. Le conseil que je donnerais à Mme Onkelinx si elle était là, ce serait de veiller à ce que ce soit tantôt l'un, tantôt l'autre. Ce peut être la Région, la ville, une commune, l'Etat, mais que ce soit au moins le même opérateur qui soit responsable de la totalité de l'exercice si on veut que les choses se terminent dans un délai raisonnable. Ceci dit, et ce sera ma dernière réflexion, ce dossier aura bientôt pris trois ans. Ce n'est tout de même pas un chantier monumental, pas plus que ne l'était la place des Martyrs. Si un tout petit chantier comme celui-là va prendre trois ans, si je peux dire au ministre que le parking de la place Poelaert a pris quatre ans, alors que ce n'était pas non plus un chantier gigantesque, la plus haute tour de Shanghai, le bâtiment Jing Mao si je me souviens bien du nom, qui compte plusieurs centaines de mètres de hauteur, a été réalisée en quatre ans. Cela dénote tout de même d'un écart de productivité entre les entreprises de travaux publics et les services administratifs qui leur passent des commandes en Belgique et ce qui se fait dans des pays comme la Chine.

Pour prendre un autre exemple que la Chine, le chantier de la reconstruction de la cathédrale du Christ-Roi à Moscou, qui est une œuvre monumentale et qui a coûté quelque 600 millions d'euros, a également été mené à bien en quatre ans. En Belgique, nous faisons en trois ans des chantiers minuscules en comparaison des travaux qui se font en quatre ans à l'étranger, avec des chantiers gigantesques.

(...): (...)

10.05 François-Xavier de Donnea (MR): Bij de toekenning van een bouwcontract zou men altijd de aannemer met de goedkoopste offerte moeten weren, om het risico op een faillissement te voorkomen. Anderzijds, en die raad geef ik mee aan mevrouw Onkelinx, wordt de verantwoordelijkheid voor de werken altijd beter toevertrouwd aan een enkele operator, bijvoorbeeld wat het bestellen van de studies en de uitvoering van de werken betreft.

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

10.06 François-Xavier de Donnea (MR): C'est un bon exemple. Pour l'avoir visité et m'être rendu à l'inauguration, je reconnais que c'est un chantier beaucoup plus important que le parvis de Sainte-Gudule ou même que le parking Poelaert. Cela prouve en tout cas que dès que plusieurs centres de décision doivent mener à bien un chantier, cela ne marche pas. L'accord de coopération est certes très important qui sert à la fois les intérêts de la Région et de l'État mais il est important de veiller à l'avenir au fait que ce soit un même opérateur qui gère un projet donné de A à Z au lieu de saucissonner les responsabilités entre l'un qui fait les études, l'autre qui exécute, le troisième qui fait ceci ou cela.

Monsieur le ministre, je sais que vous n'êtes pour rien dans cette affaire et je vous remercie de bien vouloir me transmettre une copie de la réponse.

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

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

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

11.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, vorig weekend, zo konden wij in de kranten lezen, werd een onschuldige tegenligger het slachtoffer van een illegale straatrace in Charleroi. Straatraces zijn blijkbaar een drieluik fenomeen dat de laatste jaren steeds meer de kop opsteekt en dat ook in het buitenland een groot probleem is. Dit is een soort subcultuur van mensen die blijkbaar ongelimiteerde snelheid geen probleem vinden, die lak hebben aan allerlei verkeersregels en die daar eigenlijk heel fier op zijn.

Zij zien hun wagen eigenlijk als een soort moordwapen. De vraag is dan ook of de verkeerswet in die zin niet moet worden aangepast. Moeten deze personen niet op basis van andere inbreuken dan die op de verkeerswet worden vervolgd?

Ik heb specifiek de volgende vragen. Ten eerste, is het niet aangewezen de lokale politiezones te wijzen op deze problematiek en te vragen dat zij zo veel mogelijk hun diensten op de hoogte houden van het fenomeen om het beter in kaart te kunnen brengen?

Ten tweede, vindt u dat de bestraffing van straatraces, zoals voorzien in de verkeerswet, afdoende is?

Ten derde, we lazen in de pers dat er blijkbaar organisaties en mensen zijn die voorstander zijn van het legaal organiseren van bepaalde straatraces binnen een of ander voor dat event afgesloten circuit. Die mensen gaan ervan uit dat dit een alternatief is voor mensen die een ultieme kick zoeken in illegaal straatracen. Wat mij betreft, lijkt mij dit niet direct een oplossing. Sommige mensen zullen daardoor misschien helemaal de smaak te pakken krijgen. Ik wil uiteraard niet vooruitlopen op uw antwoord.

11.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, wat de eerste vraag betreft, de aanpak van de lokale

10.06 François-Xavier de Donnea (MR): Ik dring er dus op aan dat een versnippering van de verantwoordelijkheid bij toekomstige bouwopdrachten vermeden wordt.

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

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

11.02 Renaat Landuyt, ministre: Par bonheur, le phénomène des

politiezones, is het zo dat wij bij ons gelukkig nog niet kunnen spreken van een groot fenomeen. Het is goed dat we er pro-actief aandacht aan besteden. Om die reden wil ik in overleg met het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid op basis van een literatuuronderzoek nagaan wat op internationaal vlak de ervaringen terzake zijn, zonder het fenomeen te willen overdrijven.

Wat de tweede vraag betreft, de bestraffing van de straatraces, kan ik u meedelen dat nu vooral bestraffing mogelijk is via artikel 50 van het verkeersreglement dat bepaalt dat alle snelheids- en sportwedstrijden, inzonderheid snelheids-, regelmatigheids- en behendighedsritten of –wedstrijden, verboden zijn op de openbare weg, behoudens speciale toelating van de wettelijk gemachtigde overheid. Trouwens, de overtreding is een zware overtreding.

In antwoord op uw derde vraag, moeten wij bijvoorbeeld kijken naar de initiatieven van de burgemeester van Sint-Truiden, Ludwig Vandenhove. Daar werd reeds het initiatief genomen om straatraces in een gesloten circuit te organiseren, zelfs met bijzondere controleactiviteiten voor en vooral na de wedstrijd. Dat is allemaal heel duidelijk aangekondigd en heel sterk bewaakt in samenspraak met de lokale politiezone. Het is niet de bedoeling dat eten goesting zou doen krijgen, maar wel dat het eten voldoening zou geven. Het is even uitkijken wat verdere initiatieven daaromtrent zouden geven.

Mijn standpunt daaromtrent is niet principieel tegen, al kan ik iedereen aanraden om via de DVD aan straatraces te doen. Dat is veiliger.

courses de voitures en centre urbain reste circonscrit, ce qui ne nous dispense absolument pas d'y prêter attention. En concertation avec l'Institut belge pour la Sécurité routière, je compte faire réaliser une étude de ce problème dans la littérature de façon à avoir une vue d'ensemble de toutes les expériences acquises à l'étranger.

L'article 50 du code de la route prévoit que toutes les luttas de vitesse et épreuves sportives sont interdites sur la voie publique sauf autorisation spéciale de l'autorité légalement habilitée. Quiconque enfreint cette règle commet une infraction grave.

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

11.03 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, op vraag twee antwoordt u hoe het nu in de verkeerswet staat. Het is goed dat u mij dat zegt. Vindt u dat de huidige bestraffing afdoende is?

Ten derde, klopt het dat wie voldoende eet, zijn honger bevredigd kan zijn. Men kan op dat ogenblik echter misschien ook een andere spijs lusten, namelijk illegale. Zoals het spreekwoord zegt: verandering van spijs doet eten. Misschien doet dat juist nog meer goesting krijgen. "Goesting" is bovendien het woord bij uitstek, blijkbaar een van de mooiste woorden van onze taal.

Wat u zegt, klopt: via spelletjes of consoles zijn kick kunnen vinden, is veel gezonder.

Ik ben in ieder geval niet gewonnen voor de organisatie van straatraces. Dat is geen terechtwijzing van de burgemeester van Sint-Truiden: die man doet binnen zijn ressort wat hij nodig vindt. Maar ik zou het in ieder geval niet willen promoten.

Mijnheer de minister, kunt u mij nog zeggen of u de huidige bestraffing voldoende vindt? Of moet ze worden verstrengd?

11.04 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer Casaer, de huidige bestraffing is de volgende. Los van de bestraffing voor de verwonding

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

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

11.04 Renaat Landuyt, ministre: La participation à des courses de

of doding van mensen, wordt louter en alleen reeds de deelname of de organisatie bestraft met een maximale boete van 2.750 euro en een maximaal rijverbod van vijf jaar. De mogelijkheden om streng te straffen, zijn dus echt wel aanwezig.

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

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.33 uur.
La réunion publique de commission est levée à 15.33 heures.*