



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

7-03-2005

Après-midi

maandag

7-03-2005

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. Hagen Goyvaerts au ministre de la Mobilité sur "la conception d'un panneau de signalisation uniforme pour annoncer une zone placée sous la surveillance de caméras" (n° 5356)
Orateurs: **Hagen Goyvaerts, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité 1
- Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "la sécurité du trafic aérien" (n° 5350)
Orateurs: **Simonne Creyf, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité 2
- Question de M. Bart Tommelein au ministre de la Mobilité sur "les accessoires de sécurité obligatoirement présents dans les voitures circulant dans les pays de l'UE" (n° 5458)
Orateurs: **Bart Tommelein, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité 6
- Question de M. Servais Verherstraeten au ministre de la Mobilité sur "les retards dans l'exécution des tests psychologiques qui doivent être effectués pour la levée de la déchéance du droit de conduire" (n° 5553)
Orateurs: **Servais Verherstraeten, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité 8
- Question de M. Damien Yzerbyt au ministre de la Mobilité sur "la politique en matière de numérotation des plaques minéralogiques et l'existence de plaques d'immatriculation avec le sigle NVA" (n° 5609)
Orateurs: **Damien Yzerbyt, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité 9
- Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le financement de la signalisation variable des zones 30 aux abords des écoles par le fonds des amendes routières" (n° 5690)
Orateurs: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité 11
- Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "la mise en place d'un suivi thérapeutique des auteurs d'infractions graves au Code de la route" (n° 5121)
Orateurs: **Hilde Vautmans, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité 12
- Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "la nécessité d'actualiser la législation routière à propos des chaises roulantes manuelles ou à moteur" (n° 5613)
Orateurs: **Hilde Vautmans, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité 15
- Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de 17

INHOUD

- Vraag van de heer Hagen Goyvaerts aan de minister van Mobiliteit over "een uniform verkeersbord voor camerabewaking" (nr. 5356)
Sprekers: **Hagen Goyvaerts, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit 1
- Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "de veiligheid van het luchtverkeer" (nr. 5350)
Sprekers: **Simonne Creyf, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit 2
- Vraag van de heer Bart Tommelein aan de minister van Mobiliteit over "de verplichte veiligheidstoebehoren in wagens in de EU" (nr. 5458)
Sprekers: **Bart Tommelein, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit 6
- Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Mobiliteit over "de vertragingen in de uitvoering van de psychologische tests die uitgevoerd moeten worden voor de opheffing van het verval van het recht op sturen" (nr. 5553)
Sprekers: **Servais Verherstraeten, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit 8
- Vraag van de heer Damien Yzerbyt aan de minister van Mobiliteit over "het beleid inzake de nummering van de nummerplaten en het bestaan van nummerplaten met de letters NVA" (nr. 5609)
Sprekers: **Damien Yzerbyt, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit 9
- Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de financiering van de veranderlijke signalisatie van de zone 30 in de schoolomgeving uit het verkeersboetefonds" (nr. 5690)
Sprekers: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit 11
- Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de invoering van dadertherapie voor zware verkeersovertreeders" (nr. 5121)
Sprekers: **Hilde Vautmans, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit 12
- Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de vereiste herziening van de verkeerswetgeving inzake aangedreven rolstoelen" (nr. 5613)
Sprekers: **Hilde Vautmans, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit 15
- Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de 17

la Mobilité sur "l'intégration de la formation à la conduite dans l'enseignement" (n° 5870)

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

minister van Mobiliteit over "de integratie van de rijopleiding in het onderwijs" (nr. 5870)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Orateurs: **Camille Dieu, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

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

Sprekers: **Camille Dieu, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

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

Orateurs: **Camille Dieu, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

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

Sprekers: **Camille Dieu, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

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

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

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

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

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

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

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

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

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

du

LUNDI 7 MARS 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 7 MAART 2005

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.20 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.20 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

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

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

01.01 Hagen Goyvaerts (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag gaat over de camerabewaking, of beter: over het verkeersbord dat dat zou moeten aanduiden.

In Vlaanderen zijn er nogal wat steden en gemeenten, mijnheer de minister, die bezig zijn met of al overgegaan zijn tot het plaatsen van bewakingcamera's op het publieke domein om een aantal vormen van criminaliteit op een efficiëntere manier aan te pakken. Die bewakingcamera's worden geplaatst in een publieke zone en moeten dus aangekondigd worden door middel van een verkeersbord, want zo is de regeling terzake. Nu, ik stel vast dat in de praktijk iedere lokale overheid zo'n beetje naar eigen godsvrucht en vermogen een bord ontwerpt. Men maakt gebruik van zelfontworpen pictogrammen en opschriften.

Ikzelf ben gemeenteraadslid in de stad Leuven. Men heeft ons daar een aantal voorstellen gedaan. Men zet daar bijvoorbeeld het logo van de stad of van de gemeente op; men zet daar het logo van de politie op; men zet daar het herkenningsnummer van de privacycommissie op en men doet verwoede pogingen om een pictogram te maken dat de camerabewaking moet voorstellen. Bijgevolg ben ik toch van oordeel dat er enige onduidelijkheid is, wanneer zelfs het politiekorps terzake geen leidraad heeft en er geen raad mee weet.

Ook heerst er onduidelijkheid of het bord mag gecombineerd worden met een ander bord in een voetgangerszone. Ook de manier waarop het bord opgesteld moet worden, is onduidelijk. Veelal heeft men in het verkeer borden als "begin zone 30" of "einde zone 30" of iets dergelijks. Hoe zit het met die bewaking: moet men in een bord voorzien "einde bewakingszone?" Men zou om praktische redenen er natuurlijk voor kunnen opteren het niet te doen, teneinde de

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

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

criminelen te doen geloven dat er nog bewaking is en ze op een verkeerd been te zetten. In ieder geval, ik heb de indruk dat het hele verhaal van dat verkeersbord en van de camerabewaking, waarbij de ene stad nog gebruikmaakt van een klassieke camera en de andere van een bolcamera – daar is een pictogram niet zo voor de hand liggend, - enige duidelijkheid vereist. Bijgevolg vond ik het zinvol u daarover een aantal vragen te stellen. Ik heb ze u bezorgd en overloop ze nog eens kort voor de volledigheid van het verslag.

Ten eerste, bent u van bovenvermelde problematiek op de hoogte? Ten tweede, zo ja, zijn uw diensten bezig met het ontwerp van een eenduidige en uniforme aanduiding van een publieke zone met camerabewaking? Ten derde, zijn er specifieke regels voor de aankondiging en eventueel de afkondiging van een publieke zone met camerabewaking? Mochten uw diensten daar bij wijze van spreken voltijds mee bezig zijn, binnen welke termijn denkt u zo'n bord ter beschikking te zullen hebben? Voor zover ik weet, is er op dit moment geen.

01.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, de problematiek van het plaatsen van bewakingcamera's op het publieke domein om een aantal vormen van criminaliteit op een doeltreffender manier aan te pakken, en de eventuele aankondiging ervan via bijvoorbeeld borden behoort tot de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken. De minister van Mobiliteit is bevoegd voor verkeersborden, niet voor borden die erop wijzen dat er camerabewaking is die niets met het verkeer te maken heeft.

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

01.03 **Hagen Goyvaerts** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik dank u uiteraard voor uw antwoord. Ik wil wel een beetje wachten, maar ik heb mijn vraag ingediend op 3 februari. Ik meen dat het een kleine moeite zou zijn geweest voor uw diensten of uw kabinet om mij erop te wijzen dat ik bij de verkeerde minister terechtgekomen was en dat het een vraag is voor de minister van Binnenlandse Zaken. Mijn excuses daarvoor, maar ik had van uw zijde toch verwacht dat u iets efficiënter had gereageerd. Dan had ik mijn vraag waarschijnlijk al drie weken geleden aan uw collega kunnen stellen. Maar goed, ik zal dat alsnog doen.

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

01.04 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer Goyvaerts, het vervelende van uw vraag zat in het woord "verkeersbord." Vandaar.

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

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

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

02 **Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "la sécurité du trafic aérien"**

(n° 5350)

02.01 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de minister, in antwoord op een schriftelijke vraag van mezelf hebt u gezegd dat in het jaar 2000 het aantal near misses of bijna-botsingen 2 bedroeg, 9 in 2001, 8 in 2002, 8 in 2003, en 1 in de eerste 9 maanden van 2004. Dat komt neer op ongeveer 0,6 incidenten van klasse A per 100.000 vliegtuigen. Belgocontrol doet terzake goed werk, meen ik.

Toch is het door u gemelde aantal near misses niet het volledige aantal, want het gaat enkel over de niet-militaire en de gecontroleerde vluchten. De militaire vluchten hanteren hun eigen veiligheidsstandaarden. Daarvoor is minister Flahaut bevoegd. Die heb ik intussen daarover al ondervraagd.

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

La réponse du ministre ne portait toutefois que sur les vols non militaires et non contrôlés. Les vols militaires sont soumis à d'autres normes de sécurité et relèvent de la compétence de M. Flahaut que j'ai déjà interrogé à ce propos entre-temps.

02.02 Minister **Renaat Landuyt**: Hij heeft daar een spreekuur voor?

02.03 Simonne Creyf (CD&V): Hij heeft mij zelfs geantwoord in het Parlement. Ik heb de minister daarover ondervraagd. Onder de niet-gecontroleerde categorie vallen alle private clubs en enkelingen die zonder enig brevet met een of ander toestel in de lucht waren.

Mijnheer de minister, daarbij had ik graag antwoorden gekregen op de volgende vragen.

Welke categorieën van incidenten bestaan er nog naast categorie A?

Kunt u voor elke categorie aangeven welke incidenten we eronder moeten verstaan?

Kunt u voor elke categorie van incidenten de evolutie geven over de voorbije drie jaar?

Aan welke wetgeving en/of voorschriften inzake veiligheid zijn de privé-vliegclubs onderworpen?

Aan welke wetgeving en/of voorschriften inzake veiligheid zijn de personen onderworpen die zich bijvoorbeeld met een parapente met motortje in de lucht wagen?

Hoe houdt u toezicht op de naleving van de veiligheidsvoorschriften door privé-vliegclubs?

Hoe houdt u toezicht op de naleving van de veiligheidsvoorschriften door personen die geen lid zijn van een club en zich zonder enig brevet in de lucht wagen met bijvoorbeeld een parapente met motortje?

02.03 Simonne Creyf (CD&V): Ressortissent à la catégorie des vols non contrôlés l'ensemble des clubs privés et des pilotes qui effectuent des vols sans brevet.

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

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

Welke straffen zijn daaraan verbonden?

2004 ou 2003?

Op basis van steekproeven zou u moeten beschikken over cijfers in verband met de veiligheidssituatie bij privé-clubs. Om hoeveel incidenten gaat het per 100.000 bewegingen?

Zo u niet over die cijfers zou beschikken, overweegt u dan een steekproef te organiseren die dat cijfer zou kunnen achterhalen?

Het Annual summary of safety regulated occurrences within Belgocontrol ATS operation, is dat rapport voor 2004 er al? Kunt u ons dat bezorgen? Als dat er niet is, kunt u ons dan misschien het rapport voor 2003 geven en desgevallend, van zodra het beschikbaar is, het rapport van 2004?

02.04 Minister **Renaat Landuyt** : Mevrouw Creyf, uw eerste vraag betreft de specifieke cijfers. De internationale reglementering van Eurocontrol deelt luchtverkeersincidenten in in vijf klassen naar gelang de ernst en aflopend van A tot E. A is een ernstig incident en behelst een risico van botsing. Dit lijkt een beetje op de verkeersreglementering en op de verkeersboetes. B is een belangrijk incident waarbij de veiligheid in het gedrang is gekomen. C is een gekarakteriseerd incident waarbij de veiligheid niet in het gedrang is gekomen. D is een niet bepaald incident waarbij het risico niet kon worden ingeschaald. E is een incident waarbij er geen effect op de veiligheid vaststelbaar is.

De near misses of bijna-botsingen waarmee ons woord en wederwoord is begonnen, vallen dus volledig onder de bepaling van klasse A. Deze zin heeft geen betekenis omdat ik twee paragrafen van mijn antwoord heb geschrappt. De persoon die dit antwoord voor mij heeft opgesteld, ergerde zich nogal aan het onderscheid dat u maakte tussen militaire veiligheid en burgerlijke veiligheid. U moet doen alsof ik niets heb gezegd. Ik geef u enkel de strikte onderverdeling van A tot E.

In antwoord op uw tweede vraag, betekent dit heel concreet volgens indeling van klasse dat 2004 een zeer veilig jaar was. Dit is heel interessant in het kader van het spreidingsplan. Ik verklaar mij nader. Wat klasse A betreft – ernstige incidenten met risico op botsing – waren er in 2002 vier incidenten, in 2003 zes en in 2004 één. Wat klasse B betreft – belangrijk incident waarbij de veiligheid in het gedrang is gekomen – waren er in 2002 negen, in 2003 zes en in 2004 zes incidenten. Wat klasse C betreft – een gekarakteriseerd incident waarbij de veiligheid niet in het gedrang is gekomen – waren er in 2002 twee, in 2003 drie en in 2004 vijf incidenten. Dat zou kunnen wijzen op een strengere houding. Wat klasse D betreft – niet bepaalde incidenten – is er ook een omgekeerde volgorde: in 2002 één incident, in 2003 twee en in 2004 vijf incidenten. Wat klasse E betreft, waren er in 2002 één incident, in 2003 twee incidenten en in 2004 één incident. Klassen A en B zijn volgens mij de belangrijkste incidenten en daar ziet men een dalende trend.

Ik kom dan tot de derde en de vierde vraag. Al het verkeer in de hele burgerluchtvaart, waarnaar ook sommige militaire vluchten en ook het merendeel van vluchten van staatsluchtvaartuigen zich schikken, is in België onderworpen aan het KB van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregels en de bij toepassing daarvan

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

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

L'ensemble des vols de l'aviation civile, à laquelle il faut assimiler également quelques vols militaires et la plupart des vols réalisés par

uitgegeven voorschriften van de diensten belast met luchtverkeersleiding. Dat zijn Belgocontrol voor het lagere luchtruim, tot vliegniveau 245 of ongeveer 7.000 meter, en Eurocontrol voor het hogere luchtruim.

Ik geef het antwoord op de vijfde en de zesde vraag. In het gecontroleerde luchtruim wordt in realtime toegezien op de verkeersveiligheid. In het niet-gecontroleerde luchtruim, dat overigens niet enkel aan de algemene luchtvaart is voorbehouden, is er geen begeleiding, maar geldt proactieve reglementering en reactieve handhaving. De vaststelling van inbreuken aldaar gebeurt bijgevolg veelal naderhand, bij getuigenis, klacht, opsporing en onderzoek, schade en ongeval. Reglementering en handhaving zijn het terrein van de meermaals bijgewerkte luchtvaartwet van 1937. Inbreuken op de vliegverkeersregels worden bestraft overeenkomstig de in de luchtvaartwet vastgelegde specifieke kwalificaties en strafmaten. Men vindt daar alle gradaties in terug, van overtredingen tot misdaden.

In antwoord op uw zevende vraag, wijs ik erop dat, vooruitlopend op en tengevolge van een bredere, administratieve hervorming binnen het openbaar ambt en ook op eigen initiatief tot vernieuwing en ontwikkeling, het Directoraat-generaal Luchtvaart zich heeft gereorganiseerd, waarbij het een inspectie-directoraat en het managementinstrument van risicoanalyse heeft ingevoerd. Daar is het werken met steekproeven één methode, naast de andere.

Wat betreft uw achtste vraag, de annual summary waarvan sprake draagt het label "restricted" en wordt door Belgocontrol enkel overhandigd aan de bevoegde autoriteiten die zich bezighouden met het onderzoek naar en de opvolging van accidents en incidents. De annual summary is dus vertrouwelijk en is enkel bedoeld voor zij die zich inlaten met de opvolging van accidents en incidents in het luchtverkeer, dus in een nogal beveiligde zone.

02.05 **Simonne Creyf** (CD&V): Behoort het Parlement niet tot deze instanties?

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

02.06 Minister **Renaat Landuyt** : Nee. Het gaat over bevoegde, zoniet bekwame autoriteiten. Het rapport wordt zelfs niet aan de bevoegde minister bezorgd. Alles behoort tot de autonomie van de regelende instanties. Het rapport is wellicht ook zeer technisch.

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

02.07 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, wat de niet-gecontroleerde vluchten betreft, stelt u dat het pro-actief is. Wat bedoelt u daarmee?

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

02.08 Minister **Renaat Landuyt**: Er is niet overal controle. Luchtverkeersleiders kunnen niet overal worden ingezet. Dat zou onbetaalbaar zijn. Er zijn privé- en andere vluchten die richtlijnen moeten volgen en dat ook zo veilig mogelijk doen. Zij kunnen weliswaar inbreuken plegen op de gestelde regels. De kleine plezierluchtvaart kan real time-begeleiding van luchtverkeersleiders niet veroorloven. Dat is een van de redenen waarom de luchthaven van Wevelgem zich achtergesteld voelt ten opzichte van andere luchthavens.

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

02.09 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor het antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

03.01 **Bart Tommelein** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de Europese Unie telt een aantal richtlijnen die de veiligheid van internationale weggebruikers moet garanderen. De meeste lidstaten hanteren strengere regels dan moet van Europa. In België bijvoorbeeld bevat het koninklijk besluit van 15 maart 1968 een zeer gedetailleerde lijst van welke voorwerpen en farmaceutische producten verplicht in het verbandkistje moeten steken.

Er zijn ook een aantal landen waar verplichtingen bestaan die wij in België helemaal niet hebben. Zo zijn er landen waar men een fluorescerend veiligheidsvestje in de wagen moet hebben. In sommige landen, bijvoorbeeld Spanje, is men zelfs verplicht een reservebril bij te hebben in de wagen. Wanneer EU-onderdanen in een andere lidstaat een boete riskeren wegens het niet voldoen aan dergelijke nationale voorschriften, lijkt mij dit een uitvulling van het Europese vrije verkeer van personen. Recent werd het, weliswaar valse, gerucht verspreid dat de Franse politie systematische Belgische chauffeurs zou hebben beboet als zij geen fluorescerend veiligheidsvestje bij zich hadden.

Mijnheer de minister, naar aanleiding van deze gebeurtenissen had ik u graag de volgende twee vragen gesteld. Worden buitenlandse wagens door de Belgische politie gecontroleerd op veiligheidsvereisten die in andere EU-lidstaten niet gelden? Moeten de Europese ministers van Mobiliteit niet dringend een aantal nadere afspraken maken omtrent een standaardpakket? Welke veiligheidstoebehoren zijn verplicht in heel de EU en welke niet?

03.02 **Minister Renaat Landuyt**: Mijnheer Tommelein, wat uw eerste vraag betreft, is het zo dat de Belgische politie controle doet in het kader van de Belgische wetten. Op dat vlak wordt er geen onderscheid gemaakt tussen Belgen en niet-Belgen. Als er gecontroleerd wordt, wordt iedereen gecontroleerd volgens het voorziene schema. Er wordt gecontroleerd in het kader van de Belgische wetgeving. Dat brengt ons automatisch bij uw tweede vraag. Er is momenteel volop discussie bezig over het op elkaar afstemmen van de vele regels, bijvoorbeeld rond het rijbewijs. U hebt gelijk, ook rond de veiligheidsvereisten voor wagens en vooral rond wat bestuurders moeten gebruiken of bij zich moeten hebben is er nood aan steeds meer overeenstemming. Zoals u weet mag de Europese politiek ons noch op sociaal vlak, noch op veiligheidsvlak afremmen. Het is dus best mogelijk – en men merkt dat ook – dat sommige landen andere veiligheidsvereisten dan wij opleggen en omgekeerd. De gesprekken daaromtrent zijn aan de gang en er is meer en meer een tendens om zoveel mogelijk op elkaar af te stemmen.

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

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

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

03.03 Bart Tommelein (VLD): Mijnheer de minister, het is inderdaad noodzakelijk dat dit op elkaar afgestemd wordt maar ik stel toch vast dat in de praktijk heel wat mensen niet weten wat de veiligheidsvereisten zijn in de andere landen. Als ze op reis vertrekken, rijden Belgen regelmatig in Frankrijk, in Spanje en in Italië, zeker in de buurlanden rondom ons en in de traditionele populaire vakantiebestemmingen waar men met de wagen naartoe kan. Ik denk dat het toch noodzakelijk is om in afwachting van dergelijke Europese eenvormigheid de mensen die op vakantie vertrekken vlak voor deze verlofperiodes te informeren. U zou eens moeten bekijken op welke manier dat moet gebeuren. Men moet hen informeren over de veiligheidsvoorschriften die gelden. Ik heb zeer recentelijk vastgesteld dat men een reservebril in de wagen moet hebben in Spanje. Voor mij is dat alleen om te lezen, mijnheer de minister, dus ik heb daar geen probleem mee. Als u zelf naar Spanje gaat hebt u echter een groot probleem als u geen reservebril bij hebt. Ik denk dat het toch wel noodzakelijk is dat men de vakantiegangers, zeker voor de komende verlofperiode, daarover op een correcte manier informeert.

03.04 Minister Renaat Landuyt: Er wordt over nagedacht. Het is evenwel geen oplossing om voor alle Belgen een veiligheidsvestje in de auto te verplichten enkel en alleen omdat die verplichting ook in andere landen bestaat. Het is wel nodig iedereen daaromtrent te informeren, maar zomaar verplichtingen uit andere landen overnemen is, tenzij men een beperkt vrijheidsgevoel heeft, niet de juiste methode.

03.05 Bart Tommelein (VLD): Ik heb uiteraard geen beperkt vrijheidsgevoel.

03.06 Minister Renaat Landuyt : Wil dat zeggen dat u tegen het voorstel van mevrouw Vautmans bent?

03.07 Bart Tommelein (VLD): Nee, ik ben niet tegen het voorstel van mevrouw Vautmans.

03.08 Minister Renaat Landuyt: Dan bent u wel tegen vrijheid.

03.09 Bart Tommelein (VLD): Ik vind dat mensen moeten geïnformeerd worden. Zoals u weet hecht ik belang aan communicatie, maar het is aan de mensen zelf om hun handelen te bepalen. Informatie is echter hoe dan ook noodzakelijk.

Het kan misschien een taak zijn voor de touroperators: ze kunnen het opnemen in hun brochures met autovakanties. Dat gebeurt nu niet altijd. Ik heb al dikwijls een autovakantie geboekt naar Spanje waarbij niet werd vermeld dat een reservebril in het voertuig verplicht is. Misschien is het aan te raden dat de organisatoren van autovakanties dat, voorafgaand aan het vertrek, melden aan hun klanten.

03.10 Minister Renaat Landuyt: In alle eerlijkheid: de vroegere Vlaamse minister van Toerisme was bezig met onderzoek naar hoe de reizende Vlaming goed kon worden geïnformeerd. Aangezien de dynamiek er veranderd is denk ik dat de huidige minister van Verkeer een initiatief zal nemen.

03.11 Bart Tommelein (VLD): Ik dank de huidige minister van Mobiliteit voor zijn antwoord.

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

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

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

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

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

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

04.01 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik moet toegeven dat er een gewijzigde dynamiek is wat betreft de federale minister van Mobiliteit.

Mijnheer de minister, verwijzend naar de gewijzigde dynamiek, zou ik mijn vraag een beetje willen actualiseren. Ik stelde daarover enige tijd geleden een schriftelijke vraag, waarop ik slechts een antwoord ontving na het indienen van deze mondelinge vraag. Mits uw goedvinden zou ik daarop willen ingaan.

Ik heb met genoeg vastgesteld dat op Vlaams niveau een aantal extra ambtenaren werd aangeworven. Op die manier vermindert de achterstand gedeeltelijk.

Mijnheer de minister, hebt u op dit ogenblik zicht op de actuele toestand? Zijn er nog probleemgebieden in bepaalde arrondissementen?

Ten tweede, in het schriftelijke antwoord spreekt u over de werkgroep Mobiliteit, in samenwerking met de Gemeenschappen. Welke timing werd vooropgesteld? Ik vraag dat ook in het licht van het feit dat u de verkeerswetgeving zult evalueren en aanpassen, zoals u vorige week aankondigde. Zal deze problematiek ook daarin betrokken worden en mogelijk aanleiding geven tot een wetswijziging? Voor de uitvoering en voor de kaders is de regionale overheid bevoegd, terwijl u de gevolgen draagt van het verkeersveiligheidsbeleid.

04.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, het is correct dat ik een schriftelijk antwoord heb gegeven op de schriftelijke vraag. De problematiek is me niet onbekend vermits de toenmalige Vlaamse minister van Werk voor een oplossing heeft gezorgd. Als minister van Mobiliteit dank ik hem daarvoor.

Op de vraag of er thans nog problemen zijn kan ik antwoorden dat er af en toe nog problemen zijn. De politierechters en de parketten ondervinden dat de termijnen waarbinnen examens gepland zijn, onder meer de psychologische tests, langer uitlopen dan was voorgeschreven. Dit zou een probleem kunnen worden bij de evaluatie in het Parlement, ter gelegenheid van de behandeling van het wetsontwerp inzake beschikking tot betaling. Volgende week zijn er terzake hoorzittingen gepland en het is mogelijk dat sommige procureurs in dat verband een opmerkingen maken. Bij de strafuitvoering worden zij immers soms met deze problematiek geconfronteerd.

Er zijn thans drie kanalen om te werken aan de verkeerswet: de federale commissie die alle verenigingen omvat, de regering en het

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

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

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

Parlement. Het Parlement heeft het wetsontwerp als werkbasis en werkt rond de procedure. Indien er een voldoende brede consensus bestaat, kunnen we veel bereiken. Deze problematiek kan daarvan een element zijn. Op basis van de resultaten van de evaluatie met het middenveld zal de regering beslissingen nemen inzake de categorieën en de boetes.

Deze problematiek heeft dus te maken met de hoorzittingen die volgende woensdag zullen plaatsvinden.

l'ordonnance de paiement. La loi sur la police de la circulation routière est actuellement évaluée à trois niveaux: dans la commission fédérale, au gouvernement et au Parlement, à l'occasion du dépôt du projet. Le gouvernement prendra une décision en ce qui concerne les catégories et les amendes après avoir consulté la société civile.

04.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord en wil er ook voor pleiten dat, wanneer de verkeerswetgeving terzake wordt aangepast, de problematiek mee wordt genomen. Destijds werd op dat vlak een onzorgvuldige wetgeving gemaakt. De regering doet aan "Kurrieren am Symptom", terwijl de oorzaak van het probleem dient te worden opgelost om verdere problemen te voorkomen.

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

04.04 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, het probleem heeft te maken met de staatsstructuur.

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

Immers, mijnheer Verherstraeten, zoals u zelf op het einde hebt opgemerkt, is de strafuitvoering in handen van de Gemeenschap of het Gewest. Dat probleem komen we ook tegen bij het jeugdsanctierecht.

04.05 Servais Verherstraeten (CD&V): Mijnheer de minister, om die reden is een aanpassing vereist.

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

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

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

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

05.01 Damien Yzerbyt (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, en consultant le site SPF Mobilité et plus particulièrement les pages de la DIV sur l'immatriculation des véhicules, on peut lire que les sigles des partis politiques ne sont jamais repris comme marque d'immatriculation. Or, je constate que 999 plaques ont bien été attribuées avec les trois lettres NVA.

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

Le ministre peut-il expliquer les raisons pour lesquelles ce parti fait exception? Comment, dans le cas présent, cette exception à la règle pourrait-elle être modifiée pour se conformer aux directives en la matière?

Par ailleurs, vous faites souvent part de votre volonté de lutter contre les abus dans l'immatriculation des véhicules automobiles et contre les abus des conducteurs roulant sans assurance, sans contrôle technique ou sans paiement de la taxe d'immatriculation. Nous

Voorts zullen de mogelijke combinaties van drie letters en drie cijfers binnenkort opgebruikt zijn. En terwijl men blijkbaar niet wil raken aan de witte en rode

rejoignons aisément cette volonté.

Il serait intéressant de modifier totalement le système d'immatriculation actuel des véhicules automobiles puisque la lettre T sera prochainement entamée, annonçant que la liste aux 3 lettres/3 chiffres sera sous peu épuisée. En effet, dans les lettres restantes, la lettre U est déjà réservée aux remorques; la lettre W aux motos et la lettre Z aux véhicules des professionnels du secteur automobile – plaques des marchands et plaques d'essai. Il reste à attribuer les seules combinaisons commençant par les lettres T, V, X et Y, soit très peu de possibilités par rapport à la demande actuelle.

De même, notre couleur blanche et rouge semble immuable, sans marque européenne, alors que tous les autres Etats membres sont passés à une modification du système des plaques minéralogiques pour se conformer aux directives européennes. Par ailleurs, il faut remarquer que les nouvelles plaques U pour les remorques, de couleur blanche et noire, ainsi que les nouvelles plaques Z de couleur blanche et verte sont bien mieux lisibles que nos traditionnelles plaques de couleur blanche et rouge car leurs caractères sont plus grands et plus lisibles. De plus, ces plaques reprennent le B de la Belgique ainsi que le drapeau européen.

Le ministre ne pense-t-il pas qu'il serait temps que la Belgique modifie son système d'immatriculation des véhicules automobiles, d'une part, en adaptant les caractères et la couleur des plaques aux recommandations européennes et, d'autre part, en imposant d'apposer sur les véhicules trois vignettes indestructibles et non enlevables prouvant que le contrôle technique a été réalisé pour les véhicules de plus de quatre ans, attestant que la taxe d'immatriculation est payée et démontrant que le véhicule est assuré? De même, le ministre peut-il préciser quelles seront les combinaisons de chiffres et de lettres utilisées à partir du moment où toutes les combinaisons 3 lettres/3 chiffres auront été attribuées après la plaque YZZ 999?

05.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, cher collègue, en ce qui concerne les lettres NVA, ces plaques ont été distribuées avant la création de ce parti politique. Nous ne l'avons pas prévu!

Actuellement, nous sommes arrivés à la lettre S mais les lettres SPA, qui sont les initiales d'un parti politique, ne seront pas utilisées.

Toutes les plaques commençant par les lettres NVA qui reviennent à l'administration ne sont plus remises en circulation, à moins du paiement d'une somme de 620 euros par l'utilisateur. C'est la raison pour laquelle je pense que personne n'achètera de plaque commençant par SPA.

En ce qui concerne votre deuxième question sur la modification, je constate qu'il n'y a pour l'instant pas de directive au niveau européen à propos des caractères et de la couleur des plaques des véhicules. Si je suis bien informé, il y a eu une décision au niveau administratif mais qui n'a pas été suivie au niveau politique.

Je ne ferai aucune déclaration à propos de votre proposition. La seule chose que je peux dire est que nous étudions ce qu'il y a lieu de faire

kleur van onze nummerplaten, zonder Europees symbool, hebben alle andere lidstaten zich aan de Europese richtlijnen geconformeerd. Bovendien zijn de Belgische nummerplaten niet goed leesbaar.

Vindt de minister niet dat het hoog tijd is dat ons land zijn inschrijvingssysteem wijzigt en de lettertekens en de kleur van de nummerplaten aan de Europese aanbevelingen aanpast en daarnaast bepaalt dat drie vignettes moeten worden aangebracht die niet kunnen worden vernietigd of verwijderd en die bewijzen dat de eigenaar het voertuig technisch heeft laten keuren, de inschrijvingstaks heeft betaald en in orde is met zijn verzekering? Kan de minister preciseren welke combinaties van letters en cijfers zullen worden gebruikt nadat de combinaties van 3 letters en 3 cijfers opgebruikt zullen zijn?

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

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

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

avant que la plaque YZZ ne soit distribuée.

05.03 Damien Yzerbyt (cdH): Pour ce qui concerne les plaques NVA, attendons qu'elles soient toutes rentrées. Je constate qu'il n'y a pas d'action proprement dite pour les retirer. On peut le comprendre mais on peut aussi le trouver malheureux. Je conseillerai donc à quiconque souhaitant constituer un nouveau parti politique de prendre une combinaison de lettres disponibles actuellement. J'ai bien entendu votre réponse à propos des volontés administratives qui ne sont pas suivies de décisions politiques. J'attendrai de voir si quelque chose se précise en la matière au niveau européen.

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

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

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

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

05.04 Damien Yzerbyt (cdH): Je ne sais pas. Je vais me renseigner.

Le **président**: Faites attention, on pourrait vous demander 620 euros!

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

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

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

06.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, deze vraag moest eigenlijk behandeld worden na de volgende, maar goed, het is niet zo belangrijk.

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

Ik verwijs naar de vraag die collega Mark Verhaegen hier ongeveer twee weken geleden heeft gesteld. Hij stelde toen vragen over de veranderlijke signalisatieborden voor de zone 30. Die zouden alleen in het begin van zo'n zone moeten opgesteld worden en niet op het einde.

De vraag die ik hier stel is of deze borden, die toch wel wat geld kosten, zeker als een gemeente over een aantal van dergelijke schoolomgevingen beschikt, gefinancierd kunnen worden vanuit het verkeersboetefonds.

06.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, collega's, in die mate dat de aanvraag, de aankoop of het gebruik van deze borden past in de voorziene politiek van verkeershandhaving van deze zone lijkt het mij mogelijk dat dergelijke kosten worden opgenomen. Dat zal dan echter een initiatief en een vraag worden van de zones zelf.

06.02 Renaat Landuyt, ministre: Dans la mesure où le placement de panneaux de ce type s'inscrit dans la politique de sécurité routière de la zone concernée, le financement par le Fonds des

Mijn antwoord verwijst dus heel voorzichtig of uitdrukkelijk naar de criteria waarover wij nog aan het discussiëren zijn in de regering. Ik vermoed dat wij vrijdag de beslissing zullen kunnen nemen.

amendes routières devrait être possible. Je dois néanmoins rester prudent étant donné que les critères sont encore à l'examen au sein du gouvernement.

06.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, begrijp ik het goed? U stelt dat ze onder de huidige criteria niet in aanmerking kunnen komen voor financiering, maar dat ze in de toekomst, aangezien u de criteria aan het evalueren bent en er een versoepeling zal komen voor het aanwenden van de middelen uit het verkeersboetefonds, wel daaronder zullen vallen.

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

06.04 Minister Renaat Landuyt: Het probleem is dat reguliere verkeersborden niet in aanmerking komen. Bijzondere borden, die bijzondere acties ondersteunen, komen dan weer wel in aanmerking. Dat is de manier waarop dergelijke borden ingedeeld worden. Als men op een bijzondere wijze wenst te onderstrepen dat men in die bepaalde uren extra voorzichtig moet zijn, dan benadert men de tijdelijke borden zonder dat ze letterlijk tijdelijke borden zijn. Als het echt over reguliere verkeersborden gaat, valt dit tot op heden nooit onder de criteria. Ik durf mij echter niet uitdrukkelijk uitspreken over de toekomstige criteria.

06.04 Renaat Landuyt, ministre: Les panneaux de circulation ne sont généralement pas pris en considération, mais les panneaux spéciaux, avec une limite dans le temps, peuvent être considérés comme des panneaux provisoires et pourraient dès lors l'être.

06.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Met die regel wordt natuurlijk verwezen naar borden als "u rijdt te snel" en niet naar dergelijke borden.

06.06 Minister Renaat Landuyt: Dat weet ik. Daarom ben ik relatief voorzichtig. Alles zal afhangen van de mate waarin men dat onder de nieuwe criteria kan toepassen.

06.06 Renaat Landuyt, ministre: Je n'ose toutefois pas me prononcer sur les futurs critères. Une autre classification des panneaux de circulation pourrait être instaurée.

Dit zijn nieuwe criteria waarvan ik zeg, eerste hypothese, dat ze anders kunnen zijn dan in het verleden of, tweede hypothese, dat ze hetzelfde kunnen zijn als vandaag, maar dan nog kan de concrete vraag gesteld worden of men voldoende argumentatie vindt om ze daaronder te brengen.

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

De **voorzitter**: Mijnheer Van den Bergh, mevrouw Vautmans is ondertussen binnengekomen. Omwille van het respect voor de chronologie – de tweede en de tiende vraag op de agenda waren van mevrouw Vautmans – wil ik haar eerst het woord geven.

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

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

07.01 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de minister, het gaat hier volgens mij over een heel belangrijk probleem. U hebt in het recente verleden gezegd dat de wet van 7 februari 2003 over de verkeersveiligheid wordt geëvalueerd. Als ik mij niet vergis, zou u daarmee naar het Parlement komen tegen 1 april.

07.01 Hilde Vautmans (VLD): J'estime que la législation routière accorde trop peu d'attention à la thérapie de la rééducation à la conduite. Un groupe relativement réduit de criminels de la route est responsable des souffrances que génèrent les accidents mais les

Ik wil niet opnieuw de discussie starten over de hoge verkeersboetes. Binnen mijn partij wordt dat dossier door andere mensen gevolgd. Ik

denk dat het veel nuttiger is om naar aanleiding van de evaluatie van de verkeerswet aandacht te vragen voor een aspect dat volgens mij in België te vaak wordt vergeten, namelijk de verkeerstherapie.

Wij stellen vast dat steeds vaker een relatief kleine groep van verkeerscriminelen verantwoordelijk is voor heel wat verkeersleed. De ter beschikking staande bestraffingsmogelijkheden, de financiële boete en de opsluiting, zijn ongeschikt, want die categorie van daders heeft eigenlijk nood aan een vorm van gedrags- of verkeerstherapie.

U zult zich herinneren dat ik ook in dat verband een wetsvoorstel heb ingediend waarin ik heb opgenomen dat daders die vluchtmisdrijf plegen, een gedrag aan de dag leggen dat in het verkeer niet kan worden getolereerd. In sommige gevallen kan de rechter dan ook een verval tot besturen uitspreken, dat pas kan worden opgeheven na een aantal vormen van therapie. Ik denk dat daarvan veel te weinig gebruik wordt gemaakt.

Ik heb naar aanleiding van mijn wetsvoorstel contact gehad met een dame uit Gent. Zij heeft een Belgisch instituut voor verkeerstherapie opgericht. Zij is ook actief in Duitsland waar zij dadertherapie geeft. Zij is erkend door de Duitse overheid. Ik moet zeggen dat ik onder de indruk was van het dossier dat zij mij heeft bezorgd.

Ik had dan ook graag van de minister het volgende vernomen. Komt in het kader van de evaluatie van de verkeerswet ook verkeerstherapie aan bod? Zult u een beroep doen op dat middel om een aangepast gedrag in het verkeer aan te leren? Ziet u ruimte om de wet aan te passen en het systeem van verkeerstherapie uit te breiden?

07.02 Minister **Renaat Landuyt**: Collega Vautmans, wat uw eerste vraag betreft, is het zo dat wij de evaluatie van de verkeerswet in drie kanalen laten verlopen. Met de verschillende verkeersassociaties in de federale commissie Verkeersveiligheid hebben we het nu in grote mate gehad over de categorieën van overtredingen. In de regering zullen we het in grote mate hebben over de boetes. In het Parlement, naar aanleiding van het wetsontwerp inzake beschikking tot betaling, met hoorzittingen nu woensdag, kunnen we het eigenlijk hebben over alle punten inzake procedure waaronder ik ook uw vraag zou durven rekenen.

Dit gezegd zijnde is het wel zo dat er ook een werkgroep Verkeershandhaving bezig is binnen de federale commissie Verkeersveiligheid. Naar mijn vermoeden is de problematiek van het al dan niet overstappen van straf naar therapie echter iets waarmee mensen van de parketten en politierechters bij momenten geconfronteerd worden. Voor mij is dat wel een element van alle procedurediscussies die ik eigenlijk wil kanaliseren in het wetsontwerp inzake beschikking tot betaling. Dat geeft het Parlement de ruimte om daarop door te gaan. Dan kunnen we beslissen waaraan we op wetgevingsvlak moeten sleutelen en waarover eventueel later overlegd moet worden met de minister van Justitie. Die discussie zullen we wellicht in dit kader kunnen voeren.

Wat uw tweede vraag betreft, denk ik dat we eerst moeten kijken wat nu de systematische probleempjes zijn bij de verkeershandhaving voor en na rechterlijke uitspraken die voorhanden zijn om te zien of

possibilités de sanctions sont inadaptées. Il faut pour ces criminels une thérapie comportementale ou de rééducation à la conduite.

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

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

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

Un groupe de travail est chargé du contrôle du respect des règles de circulation routière, mais l'adoption de la thérapie à titre de sanction exige une modification des procédures et doit donc être discutée au Parlement. Il faut se demander quels problèmes sont liés au contrôle du respect des

we ook voor verkeerstherapie een of ander moeten voorzien. Meestal gaat het over het moment waarop men op therapie kan overstappen en de vraag of de procureur daaromtrent beslissingen kan nemen en of de rechter daaromtrent een beslissing kan nemen, om dan nog niet te spreken over de discussie over welke instanties wij in ons land hebben om die therapie te geven.

07.03 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Misschien nog twee punten, mijnheer de voorzitter. Ik vraag dat ook aan u. Ik zou willen vragen dat mijn wetsvoorstel opnieuw wordt toegevoegd gezien het antwoord van de minister. Ik zal dan nog een suggestie doen voor die dame uit Gent die we dan kunnen horen. Het lijkt mij heel interessant en ik denk dat dit ook wel aansluit bij de wens van de minister.

Toch is er nog een punt, mijnheer de minister. U spreekt er zich niet echt over uit of u gewonnen bent voor dit soort – hoe zal ik het noemen – middel om een veiliger verkeersbeleid te bekomen. Ik denk aan vluchtmisdrijf, onaangepast rijgedrag en agressie binnen het verkeer. Ik denk dat iedereen die zich op de openbare weg begeeft met de wagen momenteel wel ziet dat de verkeersagressie toch wel echt toeneemt. Ik zit heel veel in de wagen en ik moet u zeggen dat ik af en toe de neiging niet kan onderdrukken om ook mijn wijsvinger eens op te steken terwijl dat absoluut niet in mijn natuur ligt. Je wordt echt wel uitgedaagd. Ik probeer mij dan te beheersen maar dat lukt niet altijd. Daar ziet men toch wel echt het opkomende verkeersgeweld, de agressie binnen het verkeer. Ik laat mij dan niet altijd van mijn mooiste kant zien. Ik denk echter dat therapie voor diegenen die vluchtmisdrijf plegen, voor diegenen die echt grof zijn in het verkeer echt wel nodig is. Ik denk dat dit meer afdoend is dan een boete, tenzij men natuurlijk overgaat tot een zeer zware boete. Daar spreekt u zich niet over uit.

07.04 Minister Renaat Landuyt: In het algemeen sta ik rond bestraffing open voor de zaken waarbij therapie nodig is. Alleen wijst de algemene agressiviteit bijna op een noodzaak tot collectieve therapie. De bestraffing van agressiviteit wordt best gehanteerd met strengheid, vrees ik.

Ik wil er in ieder geval voor zorgen dat, daar waar het nodig is, in de mogelijkheden wordt voorzien. Ook binnen het Belgische Instituut voor Verkeersveiligheid wordt geprobeerd om daarin maximaal mee te stappen, zolang we maar zorgen voor meer verkeersveiligheid.

Voor het overige, op het gebied van sancties, maatregelen of therapieën moeten we openstaan voor alles.

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

De **voorzitter:** Mevrouw Vautmans, het opnieuw koppelen van uw wetsvoorstel aan de trein van alle voorstellen die verkeersveiligheid betreffen, is geen probleem. De hoorzitting is een andere zaak. Daarover kan ik niet beslissen. Dat moet de commissie doen. Als u dat woensdag tijdens de hoorzittingen zou willen aankaarten, dan moet de commissie ...

règles de circulation routière, à quelle occasion il sera fait usage de la thérapie et à qui il appartiendra de prendre la décision à cet égard.

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

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

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

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

07.05 Hilde Vautmans (VLD): Komt het voorstel dan opnieuw op de agenda? Wordt het dan opnieuw gekoppeld aan de andere voorstellen?

De **voorzitter:** Dat is geen probleem. Voor de hoorzitting echter moet de commissie eerst het quorum bereiken en dan erover beslissen bij meerderheid.

07.06 Hilde Vautmans (VLD): Geen probleem.

07.07 Minister Renaat Landuyt: Ik zie de behandeling van het wetsvoorstel als een aanleiding om vele procedure-elementen rustig te bekijken. Zo kan de balans worden opgemaakt en worden bekeken of het wetsontwerp daaraan beantwoordt. Eventueel zullen amendementen nodig zijn of zijn er wetsvoorstellen die daaraan beantwoorden. Daar sta ik, samen met de regering, zeker voor open.

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

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

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

08.01 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in de laatste editie van Via Secura signaleert het Belgisch Instituut voor verkeersveiligheid een aantal opmerkelijke verkeerstechnische problemen die rolstoelgebruikers ondervinden wanneer zij zich op de openbare weg willen begeven. Zo worden manueel of elektrisch aangedreven rolstoelen gelijkgesteld met voetgangers of bromfietsen van klasse A of B, naargelang zij al dan niet sneller dan stapvoets kunnen rijden. De rechten en plichten die hieruit voortspuiten stoken dikwijls niet met de fysieke vaardigheden of veiligheidsbehoeften van de weggebruikers in kwestie. Door de toenemende vergrijzing mag men verwachten dat in de toekomst steeds meer mensen zich met een elektronisch aangedreven rolstoel op de openbare weg zullen begeven. Bovendien – ik denk dat u het daarmee eens bent – komen er steeds meer nieuwe types rolstoelen op de markt die de gebruikers ook meer comfort bieden. Aangezien elke weggebruiker, ongeacht zijn lichamelijke vaardigheid of gebruikt vervoermiddel, het recht moet hebben om zich veilig te verplaatsen, dringt zich een evaluatie op van de huidige verkeerswetgeving voor rolstoelgebruikers.

Mijnheer de minister, bent u zich bewust van de ingewikkelde en dikwijls voorbijgestreefde verkeerswetgeving voor rolstoelgebruikers? Ik heb navraag gedaan, onder meer bij collega Tommelein en weet dat over dat onderwerp ook enkele debatten in de Senaat hebben plaatsgevonden, maar ik dacht dat daar andere aspecten aan bod kwamen.

Vindt u het logisch dat een vierwielige, elektrisch aangedreven rolstoel, die zich sneller dan stapvoets voortbeweegt, automatisch wordt ingedeeld als een bromfiets van klasse B en dat een rolstoelgebruiker bijgevolg verplicht wordt een burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering voor auto's aan te gaan, over een rijbewijs A 3 moet beschikken en geen gebruik maken van trottoirs en bermen? Persoonlijk lijkt mij dat absurd.

Is de minister bereid om de wegcode voor rolstoelgebruikers te

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

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

Le ministre se rend-il compte que la législation sur l'usage de chaises roulantes est aujourd'hui dépassée? Est-il logique que certaines chaises roulantes électriques soient classées

vereenvoudigen en te verduidelijken?

Wat denkt u ervan om in de wegcode een eigen statuut voor rolstoelgebruikers op te nemen? Persoonlijk weet ik niet of dit de aangewezen weg is, maar ik houd eraan om hier elke mogelijke piste voor het debat open te stellen, hoewel wij met slechts heel weinigen aanwezig zijn. Soms zou ik heel graag hebben dat iedereen die hier in de commissie aanwezig is, zijn mening zou mogen geven, dat degenen die aanwezig zijn er niet als een bloempot bij moeten zitten, maar dat wij in kleine groep kunnen debatteren, wat soms beter gaat dan in een grote groep. Daarvoor zal ik evenwel nog een wijziging van het Reglement moeten indienen, mijnheer de voorzitter.

De **voorzitter**: Inderdaad, want het Reglement staat dat niet toe.

08.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, ik zou daarmee onmiddellijk akkoord gaan indien ik vandaag meer tijd had.

Wat de eerste specifieke vraag betreft, nog vóór het bewuste artikel in Via Secura had ik al de intentie om de achterhaalde verkeerswetgeving aan te pakken. Die intentie staat ook in onze beleidsnota.

Wat de tweede vraag betreft, het is niet evident dat een vierwielige elektrisch aangedreven rolstoel onmiddellijk wordt beschouwd als een bromfietser. Wat wel evident is, is dat men zich op het voetpad stapvoets voortbeweegt. Het criterium van het effectief gebruik kunnen we ook hanteren om eventuele bepalingen op te leggen. Immers, als wij ervan uitgaan dat de moderne aangedreven rolstoelen vlugger voortbewegen dan stapvoets, moeten we alle personen die zich ermee verplaatsen, verplichten om een valhelm te dragen. Dat lijkt mij niet direct de juiste visie. Daarom proberen wij alle mogelijke nieuwe vervoersmiddelen die op de markt komen een plaats te geven op de weg via een aangepast verkeersreglement. Mijn administratie probeert een globale, meer aangepaste regeling te vinden om eigenaardige effecten vermijden.

08.03 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

U zegt dat men daarmee al bezig was vóór het artikel in Via Secura en daarmee nog altijd bezig is. Wanneer denkt u een beslissing te kunnen nemen? Hoe verloopt het dossier? Ik neem dat u al contacten hebt gehad met de gebruikersverenigingen en met een aantal experts. Wanneer denkt u klaarheid te kunnen scheppen? De situatie is volgens mij nu wel heel onduidelijk.

08.04 Minister **Renaat Landuyt**: Ik wil heel duidelijk antwoorden. Er werd mij een voorontwerp van koninklijk besluit voorgelegd. Ik was daarmee echter nog niet helemaal gelukkig en heb een gedeelte ervan teruggestuurd. Het is natuurlijk gemakkelijk een koninklijk besluit te maken met de verwijzing naar een ministerieel besluit, waarin alles wordt opgesomd.

Ik wil een regeling die direct toepasbaar is. Dat is een nieuwe werkmethode. We komen uit een tijdperk waar alleen goedgekeurde voertuigen in het verkeer kwamen. Gezien de evolutie, die niet meer bij te houden zijn en het feit dat het ook niet meer van onze tijd is alles

comme cyclomoteur de classe B? En effet, ces engins requièrent une assurance RC auto et un permis de conduire A3. Le ministre simplifiera-t-il le code de la route à l'intention des utilisateurs de chaise roulante ou leur accordera-t-il un statut spécifique?

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

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

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

te attesteren, wil ik een regeling die ook op toekomstige vervoersmiddelen direct toepasbaar is.

Hoever zitten we? We zitten letterlijk bij mij. We bereiken geen overeenkomst omtrent de formulering van de teksten. Eens dat het geval is, zal alles de normale adviesweg volgen, zowel wat de Gewesten als de Raad van State betreft. Eens dat is gebeurd, kan een en ander vlug gaan.

08.05 Hilde Vautmans (VLD): Ik neem aan dat u er dan mee naar het Parlement komt?

08.06 Minister Renaat Landuyt: Zeker.

08.07 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, terzake wil ik officieel reageren. Het kan, mijns inziens, niet door de beugel dat het Parlement via de krant moet vernemen dat er nieuwe wetgeving bestaat. Het Parlement is een controleorgaan. Ik verkies een meer gestructureerd debat over het verkeersveiligheidsbeleid dan dit tot op heden het geval was.

08.08 Minister Renaat Landuyt: Even principieel is het een feit dat een koninklijk besluit niet in het Parlement tot stand komt. Achteraf kan het Parlement de minister steeds interpellieren. Formeel mag men niet vragen naar de intenties van de ministers. Ik vermoed dat we in dit huis permanent de regels overtreden.

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

08.06 Renaat Landuyt, ministre: Certainement.

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

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

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

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

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

09.01 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de minister, midden januari verklaarde u dat het rijbewijsexamen opgenomen moet worden in de eindtermen van het onderwijs. Sindsdien hebt u bij verscheidene gelegenheden uw standpunt bevestigd. Ik ben het volkomen daarmee eens.

Samen met een aantal collega's, mijnheer de minister, had ik al in de maand december een resolutie klaar om u dat te vragen, maar door omstandigheden – ik wou degelijk wetgevend werk afleveren en had ook een overleg gepland met de rijscholen – is ze nog altijd niet ingediend. Ik denk dat ik ze nu niet meer hoeft in te dienen. Uw initiatief verheugt mij. Ik wil u daarmee ook feliciteren. Ik meen dat het correct is om een rijbewijs op school te halen. Men leert daar wel godsdienst, aardrijkskunde en geschiedenis, maar uiteindelijk leert men er niet wat men echt nodig heeft om op de arbeidsmarkt aan de slag te kunnen gaan.

Ik heb vernomen dat u het idee ook al besproken hebt met uw collega in de Vlaamse regering, minister Vandenbroucke. Hij is uw idee genegen. Hij pleit natuurlijk voor de regionalisering van de rijopleiding, maar ik denk dat wij nu tot een pragmatische oplossing

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

Le ministre va-t-il élaborer, avec le ministre flamand de l'Enseignement, un accord pour que l'examen de conduite soit intégré aux objectifs finaux de l'enseignement, afin que nous ne soyons pas contraints d'attendre une régionalisation de la formation à la conduite? Comment le ministre envisage-t-il concrètement l'intégration de l'examen de conduite à l'enseignement? Les cours

moeten komen. Ik wil u dan ook een aantal vragen hierover stellen.

Zult u de mogelijkheid laten onderzoeken om een samenwerkingsakkoord met de Vlaamse minister van Onderwijs uit te werken om de rij-opleiding in de eindtermen van het onderwijs te incorporeren? Hoe staat u tegenover een tripartiete convenant tussen de minister van Mobiliteit, de rij scholen en de minister van Onderwijs? Wat is de stand van zaken in de uitwerking van het initiatief?

Ik heb ook nog een aantal vragen over kwesties, waarmee ik bij de uitwerking van mijn voorstel van resolutie strop heb gezeten. Ik kan u uiteraard de tekst overhandigen die wij klaar hadden. Gaat uw voorkeur uit naar het lesgeven over het theoretische rijexamen door rij-instructeurs in de scholen, of gaat uw voorkeur uit naar de vorming van leerkrachten om een vak "theoretisch rijexamen" te onderwijzen?

In welk jaar van de middelbare school-opleiding wenst de minister de rijopleiding in te passen? Overweegt u de praktische rijopleiding in het onderwijs te incorporeren? Hebt u inzake de praktische modaliteiten reeds afspraken gemaakt met de minister van Onderwijs? Geloof u dat – ik breek terzake echt een lans – deze rijopleiding reeds vanaf volgend schooljaar kan ingaan?

Mijnheer de minister, in mijn resolutie worden een aantal keuzes gemaakt. Ik wil u die gerust informeel overhandigen. Een van de problemen is het leerjaar vast te leggen waarin de leerlingen de rijopleiding krijgen. Leerlingen blijven immers soms eens zitten. Op dit punt zullen knopen moeten worden doorgehakt.

09.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal geen volledig antwoord geven op de acht vragen maar zal drie elementen meedelen die u gunstig moeten stemmen.

Wat de eerste vraag betreft, kan ik bevestigen dat er contacten zijn geweest met de bevoegde Vlaamse minister. De bevoegde Waalse minister heeft eveneens gereageerd. Ik ben van plan dit punt op het interministerieel comité voor verkeersveiligheid opnieuw aan te kaarten. Ik wil evenwel onderstrepen dat er een verschil is tussen Vlaanderen en Wallonië. Vlaanderen heeft in de eindtermen reeds een bepaling opgenomen die – indien men het zo wilt interpreteren – stelt dat de theoretische lessen er zijn in opgenomen. De uitwerking en implementatie ervan zijn volop aan de gang om volgend schooljaar ermee van start te kunnen gaan. De formulering in de huidige tekst van de eindtermen kan evenwel ook eng geïnterpreteerd worden. Een en ander hangt af van de samenspraak tussen de administratie, de schoolbesturen en de minister van Onderwijs. Als ik het goed begrepen heb, is dat proces volop lopende. In Wallonië is een dergelijke bepaling niet opgenomen in de eindtermen.

Mijn standpunt is dat de huidige staatshervorming correct geïnterpreteerd moet worden. Alles wat met opleiding te maken heeft, is een gemeenschapsbevoegdheid. Alleen het examen en het beroep zijn nog federale materie. Uiteraard wordt veel bepaald via de criteria voor het examen of het beroep.

Mijn verklaringen hieromtrent hebben heel wat reacties losgeweekt bij de rij scholen, ook constructieve reacties. De Vlaamse Automobilistenbond heeft reeds het voorstel gelanceerd dat de

théoriques doivent-ils être donnés par des instructeurs à la conduite ou des enseignants doivent-ils être formés à cet effet? Le ministre songe-t-il également à des cours pratiques? Au cours de quelles années scolaires les cours de conduite seront-ils donnés? L'intégration du cours de conduite pourra-t-elle commencer dès l'an prochain?

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

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

La résolution de Mme Vautmans est très actuelle dans le cadre de

bestaande rijsscholen het theoretisch gedeelte gratis zouden geven. Op korte termijn willen zij immers een wijziging in het systeem van de praktische rijlessen.

Als we dat op korte termijn wensen, kunnen we niet naast de bestaande rijsscholen kijken. Wij moeten dan wel, als we realistisch zijn, ook met hen in een soort omvorming voorzien.

Ik denk dat wij stap voor stap het einddoel in het oog moeten houden vanuit het basisprincipe dat het hebben van een rijbewijs wellicht een essentieel element is om zich te kunnen oriënteren of om te kunnen meespelen in onze huidige moderne maatschappij.

De tekst van uw resolutie zou wel eens zeer actueel en interessant kunnen zijn omdat wij in het kader van de wijzigingen aan de nieuwe verkeerswet een en ander willen inpassen in een globaal verkeersveiligheidsbeleid. Daarover zijn er binnen de regering gesprekken aan de gang. Ik zoek naar een soort mandaat vanuit de regering om effectief nog meer stappen te kunnen zetten in de richting die u wenst.

09.03 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de minister, het blijft natuurlijk allemaal nogal vaag. Ik heb er al zo veel tijd en zo veel gesprekken in gestoken. Voor een stuk ben ik daarom blij met uw antwoord, maar voor een ander stuk krijg ik geen antwoord.

Samen met de collega's Miguel Chevalier en Annemie Turtelboom hebben wij inderdaad de autorijscholen gesproken, die heel positief hebben gereageerd, lang voordat u naar buiten bent gekomen met uw idee. Ik wist dus dat de rijsscholen positief zouden zijn. Wij stelden concreet de volgende vraag. Stel dat we het verplicht opnemen in de eindtermen – dat is de richting die ik uit zou willen gaan: het maakt gewoon deel uit van de laatste twee jaren middelbaar onderwijs –, wat gebeurt er dan wanneer men niet geslaagd is? Kan men dan verplicht worden zijn jaar over te doen? Hoe zit dat juist?

Het is dus allemaal toch wel veel ingewikkelder dan ik dacht toen ik eraan begon. In 2003 heb ik rond dat thema campagne gevoerd bij de verkiezingen. Bij de uitwerking zie ik dat ik stuit op veel meer problemen dan ik in het begin dacht.

Misschien zou het nuttig zijn dat ik mijn resolutie dan toch indien. Althans, ik hoop dan wel dat ik niet van plagiaat beschuldigd word, zoals sommige collega's af en toe doen. Ik garandeer u dat de tekst al heel lang klaar was. Wij hebben daarin een aantal keuzes gemaakt, die wij "verkeerssleutels" hebben genoemd. Wij vragen ook dat u het mandaat krijgt om met uw regionale collega's te gaan onderhandelen.

09.04 Minister Renaat Landuyt: Mijn excuses maar een deel van mijn vaagheid heeft ook te maken met het feit dat ik op het bevoegdheidsterrein van de Gemeenschappen zit. U bent daarin iets vrijer dan ik maar het past niet dat een federaal minister zegt wat er op gemeenschapsniveau moet worden uitgevoerd.

09.05 Hilde Vautmans (VLD): Ja, maar het bepalen van de eindtermen is wel een federale bevoegdheid.

la modification de la loi sur la circulation routière. J'entends, en effet, inscrire la nouvelle loi dans une politique globale de sécurité routière.

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

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

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

09.06 Minister **Renaat Landuyt**: Neen, de eindtermen is wat men van het onderwijs verwacht. Dat is een Vlaamse bevoegdheid. Ik heb dat nog meegemaakt. De vereisten van het examen voor een rijopleiding zijn een federale bevoegdheid. Om die reden zitten we natuurlijk in een gekruiste situatie. Ik vraag in eerste instantie dan ook een mandaat om daarover te overleggen met de gemeenschapsministers. Veel concrete punten hangen af van het systeem waarvoor men kiest. Ik denk dat we naar een tussensysteem moeten evolueren. Er moet eerst zo veel mogelijk worden geregeld via het examen omdat dit nog steeds een federale bevoegdheid is. Ik wil zo veel mogelijk regelen via de invalshoek van het examen. De uiteindelijke opleiding moet echter van de Gemeenschappen zijn.

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

09.07 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de voorzitter, sorry dat het even iets langer duurt. Meestal hou ik mij aan mijn tijd. Ik wil er vandaag even over gaan.

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

Ik herinner mij dat ik in het lager onderwijs van mijn leerkracht verkeersopleiding kreeg. Wij gingen toen kijken naar een auto en gingen op de weg. Dit valt weg in het middelbaar onderwijs wat niet logisch is. Tijdens de middelbare studies begeven kinderen zich nochtans zelfstandig op de weg: met de fiets naar school of wandeltochten met vrienden. Daar zit toch een lacune.

Er is meer dan het behalen van het eindexamen. Er is meer dan het lukken in het theoretisch rijexamen. Dit sluit aan bij mijn eerste vraag over verkeersopvoeding. Ik denk dat heel veel problemen kunnen worden verholpen. Ik ben sociologe van opleiding en ik geloof nogal sterk in de maakbaarheid van de samenleving.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Vautmans, ik heb het incident gesloten want de minister moet weg om 16.00 uur en ik moet nog proberen de vragen af te handelen van de heer Van den Bergh, Mme Dieu en de heer Casaer. Het zal al een heksentoeer zijn als we daarin slagen.

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

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

10.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Gezien de beperkte tijd zal ik mijn vraag zo beknopt mogelijk stellen. Mijn vraag gaat nogmaals over het verkeersboetefonds.

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

Naar aanleiding van een vraag van collega Katrien Schryvers aan minister Dewael verklaarde de minister dat de elektronische identiteitskaartlezers gefinancierd zouden kunnen worden door een voorafname uit het verkeersboetefonds. Het verkeersboetefonds diende oorspronkelijk om de meeruitgaven van de gemeentelijke politiezones ten gevolge van de politiehervorming wat te compenseren. Meer en meer wordt het echter ook gebruikt voor andere doelstellingen. Zo is er de creatie van een nieuwe zone, de verkeerspolitie, die er ook middelen uit zou ontvangen en nu zouden ook de kaartlezers door een voorafname uit het verkeersboetefonds gefinancierd worden.

Qu'en est-il des discussions menées dans ce cadre avec M. Dewael? Quelle est la position

Graag kreeg ik een antwoord op volgende vragen. Minister Dewael stelt dat hij hieromtrent reeds een gesprek met u had. Is er reeds een akkoord over de financiering van de kaartlezers? Wat is uw standpunt? Houdt minister Dewael zich strikt aan de gebruiksregels voor 2004, of worden die versoepeld? U heeft reeds gezegd dat een versoepeling van die regels wellicht vrijdag in de regering aan bod zal komen.

Is een financiering van die kaartlezers mogelijk met die nieuwe criteria? De financiering van kaartlezers vanuit het verkeersboetefonds doorbreekt volgens ons het principe dat in 2004 werd gehanteerd, met name er mogen geen reguliere werkingskosten gefinancierd worden met het verkeersboetefonds. Houdt het doorbreken van dit principe voor deze financiering in dat het verkeersboetefonds ook voor andere reguliere werkingskosten zou kunnen gebruikt worden?

Is de minister bereid om op termijn ook alle gegevens over het rijbewijs in de chip van de elektronische identiteitskaart op te nemen? Een elektronisch rijbewijs is immers ook op Europees vlak in voorbereiding. Volgens ons zou het ideaal zijn om de identiteitskaart en het rijbewijs te vervatten in één kaart, maar ik heb begrepen dat de Europese Commissie het rijbewijs als een apart document wil behouden. Wat is uw visie?

10.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, voor zover deontologisch mogelijk, zal ik antwoorden. Er worden hier immers een vraag gesteld naar een mening in een lopende discussie. Op het Vlaamse niveau zou u dat niet moeten proberen, want daar zijn het serieuze jongens. U vraagt hier midden in een beslissingsproces wat de minister denkt. Ik zal het toch zeggen. U profiteert ervan, maar bij Leterme zou u dat niet moeten proberen.

Het is zo dat wij, zoals reeds gezegd, vrijdag wellicht een beslissing gaan nemen over de juiste criteria. Mijn houding is dat alles wat de verkeersveiligheid dient, past in het verkeersboetefonds. Het is het belangrijkste om dat doel voor ogen houden. Voor het overige moet men zien dat men de dynamiek van het effectief voeren van een verkeersveiligheidspolitiek, ondersteunt door de criteria van het boetefonds.

Wat betreft de vraag naar het Europees rijbewijs is het zo dat op vraag van België de mogelijkheid is behouden om de twee te integreren: de identiteitskaart en het rijbewijs. Niet alle landen voelden zich geschikt of wilden zich binden aan deze optie. Deze optie is echter niet uitgesloten.

10.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Wat dat laatste betreft, is dat al zeker goed nieuws. Voor het overige begrijp ik dat ik u moeilijk kan ondervragen over dingen waarover nog niet is beslist.

Aan de andere kant vraag ik mij toch af wat de kaartlezers bijdragen tot de verkeersveiligheid. Voor de mobiele kaartlezers zou dat nog gesteld kunnen worden, zeker wanneer het rijbewijs geïntegreerd wordt met de identiteitskaart. Voor de vaste zie ik echter niet onmiddellijk een link met verkeersveiligheid. Dit louter als bedenking.

Het incident is gesloten.

du ministre de la Mobilité? Si les règles sont assouplies en ce qui concerne le financement des lecteurs de cartes, en ira-t-il de même pour d'autres frais de fonctionnement?

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

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

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

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

L'incident est clos.

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

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

11.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, deze vraag is ontstaan naar aanleiding van de nota die u ons bezorgd hebt op 23 februari met de eerste conclusies op basis van de evaluatie van de verkeerswet door de werkgroepen van de federale commissie voor de Verkeersveiligheid. In de kranten lasen we dat er na de evaluatie van de verkeerswet niet meer zou gemorreld worden aan de verkeerswet. Ik begrijp die uitspraak van u zeker, we kunnen niet blijven sleutelen. We moeten duidelijkheid brengen met een eenduidige verkeerswet die niet om de haverklap verandert. Het is zo al erg genoeg. Anderzijds lezen we in die nota, in dat verslag van de evaluatiecommissie, dat er toch een aantal aspecten zijn die een verdere uitdieping en een grondiger evaluatie vragen en dat het dus meer tijd vergt om de evaluatie grondig te doen. U hebt daarstraks al verteld, al twee keer zelfs, dat de huidige evaluatie op drie sporen verloopt, in de commissie voor de Verkeersveiligheid, in de regering en in Parlement, in onze commissie. U staat natuurlijk enerzijds onder tijdsdruk door de uitspraak van het Hof van Cassatie. Anderzijds lijkt mij de periode tot 1 april - voor het Parlement naar ik aanneem nog een tijdje langer – qua tijdsdruk toch niet echt gezond om de evaluatie echt ten gronde te doen en allerlei aspecten die hier vandaag ook al aan bod zijn gekomen over de dadertherapie en dergelijke grondig te evalueren en te bespreken. Als we dit alles grondig willen evalueren en bespreken, dan denk ik dat de tijdsdruk die u zichzelf hebt opgelegd met 1 april toch wel erg groot is.

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

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

11.02 **Minister Renaat Landuyt**: Wat betreft de evaluatie van de verkeerswet is het zo dat het op mijn initiatief is dat we de evaluatie vroeger hebben gepland dan oorspronkelijk. Oorspronkelijk was ze voorzien voor september 2005. Vanaf mijn aantreden leek het mij het ideale moment om dat toch maar te vervroegen, vooral omdat er door de associaties op aangedrongen werd om dit te doen. Nu dringen de associaties op het eerste gezicht aan op meer tijd voor de evaluatie. Dat is een beetje de omgekeerde positie geworden. Wat mij betreft is er maar één punt echt cruciaal dringend en dat is de situatie van artikel 29 van de verkeerswet met toch wel de coeür van het debat, zijnde de categorieën van de overtredingen die volgens het Arbitragehof door het Parlement moeten worden vastgelegd, al hebben ze begrepen dat het op die manier is gebeurd. Dat moet echter geformaliseerd worden in de wet. Dit formaliseren zonder concreet de toepassing te doen waarvan men voelt dat iedereen er voor een stuk in meegaat inzake de indeling van verkeersovertredingen leek mij niet van elkaar los te koppelen. Het is dat aspect dat voor een stuk in versnelling is gekomen, voor de rest is er uiteraard ruimte om één en ander grondig te doen. Precies omwille

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

La seule modification à apporter d'urgence concerne l'article 29 de la loi sur la circulation routière, lequel concerne les catégories d'infractions qui, selon la Cour d'arbitrage, doivent être définies par le Parlement. En raison de la qualité de la législation, les points qui y ont trait seront évalués plus rapidement et coulés dans une

van de kwaliteit van de wetgeving is dit punt echter wel dringend.

We zijn erop voorzien om vóór 1 april een voorstel van wetswijziging klaar te hebben, waarmee we volgens de geplogenheden naar het Parlement komen.

proposition de modification de la loi d'ici au 1^{er} avril. En ce qui concerne les autres points, il y a davantage de temps disponible pour l'évaluation.

11.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

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

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

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

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de gemachtigde opzichters, die het verkeer kunnen stilleggen om kinderen veilig de straat te laten oversteken, zijn qua bevoegdheid beperkt tot het grondgebied van de gemeente die hun die bevoegdheid heeft gegeven. Dat beperkt die opzichters uiteraard in hun werkgebied. Ik geef het voorbeeld van kinderen, maar het kan evengoed over wandelclubs voor senioren gaan.

De problemen ontstaan als een school, een buitenschoolse kinderopvang of een kinderdagverblijf op uitstap gaat, op schoolreis bijvoorbeeld. De bevoegde gemachtigde opzichters voor die school, aangeduid door de gemeente, kunnen op dat moment, als de uitstap buiten de gemeente gaat, niet dezelfde handelingen uitvoeren als aan de school.

Hetzelfde geldt voor de wandelgroepen. Ik heb het voorbeeld gekregen van de KWB. Wandelgroepen leiden binnen de gemeente ook gemachtigde opzichters op. Als die wandelgroep de gemeentegrens overschrijdt kan die opzichter geen enkele daad meer stellen om die wandelgroep te beschermen.

Daarom is mijn vraag of die territoriale beperking echt een must is. Is het niet zinvol om die begeleiders hun taak als gemachtigd opzichter ook buiten het gemeentelijk grondgebied te laten uitoefenen?

12.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, collega's, er is inderdaad een ministerieel rondschrijven van 5 juli 1999 betreffende de gemachtigde opzichters dat stelt dat het perfect mogelijk is dat een gemachtigde opzichter in de buurgemeenten of andere gemeenten optreedt naar aanleiding van een uitstap of een schoolreis. Men dient weliswaar het nodige te doen om van de betrokken gemeenten de toestemming te krijgen.

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

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

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dat is goed nieuws. Ik wist dat niet.

Anderzijds, er is een folder van het BIVV, Veilig op stap, waarin zij zelf

12.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Je l'ignorais. L'Institut belge pour la sécurité routière a édité un dépliant indiquant que les

stellen dat de leiders van een wandelgroep geen enkele bevoegdheid hebben om de bestuurders aanwijzingen te geven om het verkeer stil te leggen. Vanuit die bepalingen en communicatie is de vraag gekomen van de KWB om eens na te vragen hoe dat ineens zit. Zij maakten zich daarover zorgen.

12.04 Minister **Renaat Landuyt**: Ik zal die folder van het BIVV eens opvragen om te kijken of het niet kan verduidelijkt worden.

guides de groupes de piétons ne sont pas habilités à donner des indications aux usagers en vue d'arrêter la circulation. Le KWB s'inquiète à ce sujet.

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

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

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

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

13.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega, in 2004 werden heel wat loonwerkers en landbouwers geverbaliseerd voor het uitvoeren van ondergeschikt transport. Althans, dat vertelt men mij, want ik heb daarvan geen cijfers gezien. Wanneer een loonwerker bijvoorbeeld maïs of graan oogst en het gehakseld of gedorst product naar huis brengt, is dat eigenlijk nog steeds landbouwwerk op het traject tussen hoeve en veld. Het traject hoeve-veld is een belangrijke bepaling voor dergelijke transporten.

De controlediensten zijn het daarmee echter niet altijd eens. Zij durven de loonwerker in kwestie wel eens te verbaliseren. Dat is volgens mij een beetje het gevolg van de onduidelijkheid in de regelgeving terzake.

Anderzijds moeten wij ook erkennen dat er wel eens misbruik wordt gemaakt van de bepalingen in het landbouwverkeer, waardoor de beroepsgoederenvervoerders zich dan weer onrecht aangedaan voelen. Voor landbouwverkeer hoeven landbouwers of loonwerkers zich met hun tractoren voor het traject hoeve-veld immers niet te houden aan bepaalde voorwaarden, die voor beroepstransporten natuurlijk wel gelden, zoals een eurovignet, tachograaf en verkeersbelasting. Indien landbouwers of loonwerkers daarvan misbruik maken en met hun tractoren die eigenlijk zijn voorbehouden voor het landbouwwerk ook transport vervoeren voor derden, dan is dat natuurlijk oneerlijke concurrentie. Die gunstmaatregelen voor het werk, waarvoor die maatregelen zijn bestemd, brengen zij daardoor in diskrediet, wat dan ook weer die gunstmaatregelen in het gedrang lijkt te brengen.

Daarom is mijn vraag of er geen sluitende regeling kan komen, met duidelijkheid, waarbij het echte landbouwverkeer kan blijven genieten van de maatregelen zoals die nu bestaan, ook voor loonwerkers, zolang het maar op het traject hoeve-veld is, en waarbij dat duidelijk onderscheiden kan worden van het transport voor derden, al dan niet met tractoren.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende concrete vragen.

13.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De nombreux agriculteurs ont été verbalisés en 2004 pour avoir effectué des transports en sous-traitance. Ils estiment que ce transport de la ferme au champ constitue bel et bien une activité agricole, mais les services de contrôle ne l'entendent pas toujours de cette oreille. Cette situation est due selon moi à l'imprécision de la réglementation.

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

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

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

Kan u de evolutie van het aantal controles voor de laatste vijf jaar schetsen? Dat is natuurlijk wat statistiek. éviter toute confusion?

Hoeveel landbouwtractoren en -voertuigen werden er in 2004 in het kader van de wegcontroles gecontroleerd?

Wat zijn de richtlijnen – dat is de kern van de vraag – daaromtrent die de controleur volgt tijdens de controles van landbouwers en loonwerkers die een product naar huis vervoeren? Daarover bestaat klaarblijkelijk wat verwarring en geen duidelijke eensgezindheid.

Welke stappen kunt of zult u ondernemen om de verwarring daaromtrent weg te nemen?

13.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega, wat de eerste vraag betreft: er zijn geen aparte statistieken.

Wat de tweede vraag betreft, van het aantal gecontroleerde landbouwtractoren hebben wij ook geen specifieke gegevens. Er zijn soms wel speciale acties voorzien voor landbouwvoertuigen. Ik denk dan aan de periodes van bietencampagnes en graanoogst.

Derde en vierde vraag. Het is de vraag of er wel verwarring is. De controlediensten gaan in op alle klachten, meestal van vervoermaatschappijen, in de richting van oneerlijke concurrentie. Dan moet men in concreto nakijken of de zogenaamde loonwerkers en het zogenaamde landbouwverkeer effectief, in de feiten, landbouwverkeer is. Dat betekent dat men letterlijk controleert van waar de goederen komen en waar ze heen gaan en dit op het moment zelf. Eigenlijk kan men wellicht de theorie en de regel niet beter omschrijven dan vandaag: men moet, van zodra er aanleiding toe is, goed controleren. Ik weet zeer goed dat wij nu en dan berichten krijgen van vervoermaatschappijen of organisaties die wijzen op eigenaardig landbouwverkeer.

13.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Volgens u is er dus eigenlijk niet echt een probleem met de regelgeving en hangt het er een beetje van af hoe die wordt geïnterpreteerd.

13.04 Minister **Renaat Landuyt**: Nee, het hangt er van af hoe er gecontroleerd wordt. De instructies zijn om strikt te controleren. Er wordt geen systematische controle gedaan, maar iedere klacht wordt heel specifiek gecontroleerd, zodat je uiteindelijk kunt nagaan of ze buiten het terrein zijn gekomen van transport ongeschikt aan de landbouw.

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

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

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

14.01 **Camille Dieu** (PS): Monsieur le ministre, ce n'est pas la première fois que vous évoquez l'idée de permettre à certains garages de réaliser le contrôle technique des véhicules, contrôle

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

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

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

14.01 **Camille Dieu** (PS): U heeft de idee geopperd om de technische keuring van voertuigen

aujourd'hui effectué par des centres agréés.

L'arrêté royal de 1968 dit notamment que les véhicules mis en circulation doivent subir des contrôles, que ces contrôles sont effectués par des organismes agréés, avec des conditions d'agrément, des règles de contrôle et que les organismes en question peuvent percevoir des redevances pour couvrir les frais du contrôle et les frais administratifs.

J'ai eu l'occasion de vous voir à la télévision il y a quinze jours quand vous avez évoqué ce problème. Si j'interprète correctement les propos que vous avez tenus, vous voudriez, par une modification des règles en vigueur aujourd'hui, autoriser des garages à attester de la conformité des véhicules auprès des centres agréés en regard des périodicités qui sont fixées par l'article 23ter.

A ce jour, les centres de contrôle technique doivent répondre à des normes fixées par arrêté royal et je suppose que si vous voulez ouvrir ces contrôles à d'autres opérateurs, ces derniers devront répondre à des critères aussi rigoureux que ceux qui sont aujourd'hui en vigueur pour les organismes agréés.

Comment allez-vous organiser tous ces agréments?

Cette proposition se limite-t-elle aux véhicules automobiles des particuliers ou allez-vous l'étendre à d'autres catégories de matériel roulant?

Par ailleurs, ne craignez-vous pas que ce nouveau rapport entre le garagiste et ses clients ne mette en péril le caractère indépendant du contrôle et que les garagistes soient à la fois juges et parties?

N'allez-vous pas, ce faisant, favoriser les gros garages au détriment des petits?

Je connais pas mal de gens qui effectuent eux-mêmes les réparations à leurs voitures. Je vous dirais, même si je n'en ai pas besoin, que mon époux s'occupe de ma voiture car il est passionné par la mécanique automobile.

Mais par rapport à tout cela, faute de moyens, de nombreuses personnes procèdent elles-mêmes aux réparations automobiles. Et je me demande comment on va pouvoir assurer tout cela. Etant donné que je vous ai entendu, le dimanche soir, au cours de l'émission "Mobile" diffusée par la RTBF, je me suis dit que c'était l'occasion de vous interroger à ce propos et peut-être de rassurer certains.

14.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, avant de répondre, je voudrais adresser une petite remarque à Mme Dieu: ce n'est pas la première fois que vous me posez une question, mais c'est la première fois que vous me nommez Ronald et pas Renaat, qui est la traduction de René.

14.03 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, c'est ma secrétaire qui n'est pas encore habituée, mais je lui dirai, rassurez-vous.

14.04 Renaat Landuyt, ministre: Mais faites-le alors en toute sympathie.

door bepaalde garages te laten uitvoeren in plaats van door de erkende centra. De centra voor technische autokeuring moeten thans aan normen voldoen die bij koninklijk besluit werden vastgesteld. Als u die keuring ook door andere operatoren wil laten uitvoeren, dan zullen laatstgenoemden aan even strenge criteria moeten voldoen.

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

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

14.04 Minister Renaat Landuyt: Die reorganisatie heeft tot doel

En ce qui concerne la réponse, sachez que cette réorganisation vise à récompenser les gens qui entretiennent bien leur véhicule, en leur accordant une dispense du contrôle technique pour une période fixe.

De plus, elle vise également à améliorer la qualité des véhicules sur nos routes, à mieux contrôler les véhicules qui se présentent au contrôle technique obligatoire en vue d'améliorer la sécurité routière. Je me réfère à l'étude de Test-Achats qui révélait: "On contrôle beaucoup de voitures, mais on ne les contrôle pas bien. On les contrôle plus vite qu'auparavant, mais cela ne signifie pas qu'on les contrôle vraiment bien."

Quant à votre deuxième question, la nouvelle méthode de travail dont j'ai parlé se limite aux voitures de tourisme. Elle ne s'applique pas aux poids lourds, ni aux véhicules agricoles, etc. Nous avons mis au point un groupe de travail afin de développer un système amélioré sans mettre en péril la relation actuelle entre le garagiste et ses clients, sans discriminer les petits garagistes, etc.

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

14.05 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, j'ai bien entendu que vous mettiez sur pied un groupe de travail pour améliorer le système. Je me dis donc qu'en attendant les conclusions de ce groupe de travail, je ne polémiquerai pas plus longtemps.

Je voudrais tout de même vous rendre attentif à cette notion d'indépendance qu'il faut pouvoir garder. Je sais qu'il y a eu des couacs dans les contrôles techniques. Je sais aussi comment, à certains endroits, on glisse une petite pièce ou on se présente en minijupe.

L'indépendance n'est pas forcément garantie. Il est donc nécessaire d'améliorer le système. Je ne suis vraiment pas sûre que demander aux garagistes d'effectuer ce travail, sans critère autrement défini et sans contrôle de ces garages, soit la solution. Qui contrôlera que le garagiste fera bien ce qu'il a à faire? Les garagistes ne sont pas assermentés, ils travaillent en tant que privés. Tout cela est inquiétant.

J'espère donc que ce groupe de travail tiendra compte des remarques que j'ai formulées aujourd'hui. D'ailleurs, lorsque vous aurez terminé vos travaux, cela me ferait plaisir que vous nous avertissiez avant d'en faire part à la RTBF.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

15.01 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, pour la commission des Transports du Parlement européen, il est temps d'abandonner les permis de conduire papier encore utilisés par pas mal d'Etats membres et d'établir un modèle carte de crédit. Selon

personnes qui ont leur véhicule bien entretenu, à récompenser. Elle vise également à améliorer la qualité des véhicules sur nos routes, à mieux contrôler les véhicules qui se présentent au contrôle technique obligatoire en vue d'améliorer la sécurité routière. Je me réfère à l'étude de Test-Achats qui révélait: "On contrôle beaucoup de voitures, mais on ne les contrôle pas bien. On les contrôle plus vite qu'auparavant, mais cela ne signifie pas qu'on les contrôle vraiment bien."

De nieuwe methode geldt enkel voor de personenwagens.

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

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

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

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

15.01 Camille Dieu (PS): De Commissie regionaal beleid, vervoer en toerisme van het Europees Parlement is van

la commission, "d'ici les 20 ans à venir, l'ensemble de la Communauté devrait pouvoir disposer d'un permis de conduire de format unique". Cet objectif de remplacer les 110 modèles aujourd'hui existants de permis de conduire dans les 25 Etats membres par un modèle unique n'est pas une mauvaise chose, évidemment. On pourra ainsi limiter les fraudes, faciliter les déplacements de conducteurs et accroître la sécurité sur les routes.

Il s'agit de trouver un équilibre entre l'introduction rapide d'un nouveau permis amélioré et la prise en compte des différentes traditions nationales concernant la délivrance du permis de conduire. On pourrait citer, par exemple, les restrictions relatives à l'âge dans certains pays. En tout état de cause, le permis de conduire ne devrait pas se solder par une restriction des droits acquis du citoyen.

Par ailleurs, les Etats membres doivent pouvoir insérer une puce, s'ils le souhaitent, afin d'optimiser à leur manière les mesures anti-fraudes. Toujours en vue de combattre les fraudes, la commission exige que, dans chaque Etat, il existe un seul point de contact, une agence unique, pour fournir les informations sur le permis de conduire, histoire de créer un réseau européen en la matière. Ainsi, les Etats membres de l'Union pourraient refuser de délivrer un permis à un demandeur dont le permis aurait été frappé de restriction, de suspension, voire qui aurait été retiré dans un autre Etat membre. Toutes ces mesures visant à améliorer la sécurité de tous sont, à mon sens, louables.

En ce qui concerne la question délicate des contrôles médicaux, les débats s'orienteraient sur la possibilité laissée à chaque Etat de limiter la durée de validité du permis, par exemple, en présence de certaines affections médicales.

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

15.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, madame, le 21 octobre 2003, la Commission européenne a introduit une proposition de directive relative au permis de conduire, appelée à remplacer la directive actuelle.

C'est lors du Conseil européen du 7 octobre 2004 que les ministres des Transports se sont mis d'accord sur ce document, lui donnant dans la procédure le statut d'orientation commune. En résumé, après proposition de la commission, un débat a été organisé le 7 octobre et, au cours de cette séance, les ministres ont donné leur accord. Ensuite, un débat s'est tenu au Parlement européen, au cours duquel 80 amendements furent approuvés. Ce texte reviendra donc, via la Commission, devant le Conseil des ministres. J'ignore encore à quelle date.

Le texte sur lequel j'ai donné mon accord est l'orientation commune résultant du Conseil du 7 octobre dernier; je ne m'exprimerai donc pas encore sur le texte du Parlement. Dans le texte sur lequel j'ai donné mon accord, il n'est pas question de remplacer les permis actuellement en circulation. C'est le Parlement européen qui s'est

prononcé que le papier permis de conduire est le meilleur format et qu'il doit être remplacé par un format unique. On pourra ainsi limiter les fraudes, faciliter les déplacements de conducteurs et accroître la sécurité sur les routes. Il s'agit de trouver un équilibre entre l'introduction rapide d'un nouveau permis amélioré et la prise en compte des différentes traditions nationales concernant la délivrance du permis de conduire. On pourrait citer, par exemple, les restrictions relatives à l'âge dans certains pays. En tout état de cause, le permis de conduire ne devrait pas se solder par une restriction des droits acquis du citoyen. Par ailleurs, les Etats membres doivent pouvoir insérer une puce, s'ils le souhaitent, afin d'optimiser à leur manière les mesures anti-fraudes. Toujours en vue de combattre les fraudes, la commission exige que, dans chaque Etat, il existe un seul point de contact, une agence unique, pour fournir les informations sur le permis de conduire, histoire de créer un réseau européen en la matière. Ainsi, les Etats membres de l'Union pourraient refuser de délivrer un permis à un demandeur dont le permis aurait été frappé de restriction, de suspension, voire qui aurait été retiré dans un autre Etat membre. Toutes ces mesures visant à améliorer la sécurité de tous sont, à mon sens, louables. En ce qui concerne la question délicate des contrôles médicaux, les débats s'orienteraient sur la possibilité laissée à chaque Etat de limiter la durée de validité du permis, par exemple, en présence de certaines affections médicales. La Belgique adhère-t-elle à ces propositions de la commission des Transports du Parlement européen? Dans l'affirmative, comment envisagez-vous l'application des propositions émises? Auriez-vous déjà songé à l'organisme chargé de cette mission d'information sur les permis de conduire, etc.?

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

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

In de tekst van het gemeenschappelijk richtsnoer is er

prononcé pour le remplacement des permis sur support papier dans un délai de dix ans. J'avais personnellement l'impression que ce délai était trop court pour réaliser toutes les opérations nécessaires.

Quant à l'introduction d'une puce comme permis dans une carte de crédit, elle ne sera possible qu'à partir du moment où des experts émanant des divers Etats membres se seront mis d'accord sur ses prescriptions techniques.

La directive 91/439 actuelle prévoit déjà que les Etats membres s'assistent mutuellement dans l'application de la directive et s'échangent les informations sur le permis qu'ils ont délivré, échangé et remplacé. De plus, elle accorde à un Etat membre la faculté de refuser la délivrance d'un permis à une personne faisant l'objet d'une restriction, d'une suspension, d'un retrait ou d'une annulation du droit de conduire dans un autre Etat membre.

Tant le texte de l'orientation commune que celui du Parlement européen renforcent maintenant ces dispositions, en imposant la consultation mutuelle et en interdisant la reconnaissance et la validation de tout permis frappé par une restriction, une suspension, un retrait ou une annulation du droit de conduire. A cette fin, il sera effectivement créé un réseau européen d'échange d'informations. Les experts de mon département participent activement aux débats du groupe de travail qui doit organiser ce réseau et fixer ses modalités de fonctionnement.

En Belgique, comme le prévoit la Commission, l'organe chargé de la mission d'information sera la Direction "Sécurité routière" de mon département, responsable de la délivrance des permis de conduire.

L'intégration de la directive dans la législation belge implique de définir les modalités de réalisation de cette nouvelle forme de permis. Ces modalités seront définies et proposées par cette Direction dans le cadre d'un projet d'amélioration se rapportant au permis de conduire. Le démarrage de ce projet est prévu dans les toutes prochaines semaines.

15.03 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, je suis contente d'avoir appris tout cela. Il était intéressant et important d'obtenir toutes ces informations très précises. Je vous remercie, monsieur le ministre.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

16.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, mijn eerste vraag gaat over parkeerkaarten voor bewoners in het kader van autodelen.

Sedert 1 juni 2004 kunnen de steden en gemeenten zelf de verantwoordelijkheid nemen voor het uitreiken van parkeerkaarten. De vroegere beperking van één kaart per wooneenheid is weggefallen.

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

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

16.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Depuis le 1er juin 2004, les villes et les communes sont responsables de la délivrance des cartes de stationnement pour les riverains. Depuis lors, le système des voitures en "car sharing"

De voorbije maanden zagen we het fenomeen "autodelen" opduiken in Vlaanderen, Brussel en zelfs Wallonië. Er is één organisatie die zich bezighoudt met autodelen: Cambio. Daarnaast zijn er ook particuliere initiatieven van mensen – bijvoorbeeld familieleden, burens of vrienden – die samen een wagen delen.

Acht de minister het mogelijk dat de steden en gemeenten ook voor de particuliere initiatieven verschillende bewonerskaarten uitreiken per personenwagen indien deze gedeeld wordt door verschillende personen? Indien de minister dat beschouwt als een bevoegdheid van de steden en gemeenten, heeft hij dan een idee over hoe het kan geregeld worden? Indien de minister hiervoor maatregelen moet nemen, is hij dan bereid het ministerieel besluit in die zin aan te passen?

connaît un succès grandissant. Dans la plupart des villes, un accord a été conclu avec Cambio, la société qui organise le système des voitures en "car sharing", pour que des places de stationnement soient réservées en des endroits stratégiques.

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

16.02 Minister **Renaat Landuyt**: Volgens artikel 3 van het ministerieel besluit van 18 december 1991 kan de gemeente enkel bewonerskaarten uitreiken aan personen op wiens naam het voertuig is ingeschreven of aan personen die bestendig over de wagen beschikken. Er stelt zich geen enkel probleem voor particulieren die de auto delen met hun inwonende familieleden, burens of vrienden zolang zij de auto parkeren in de zone waarvoor de bewonerskaart werd uitgereikt.

Het probleem begint echter als men te ver van elkaar woont. Het toestaan van meerdere bewonerskaarten voor een enkele personenwagen, geldig in meerdere parkeerzones, zou evenwel – zo vreest men – tot misbruiken kunnen leiden. Ik denk echter – in alle bescheidenheid – dat men binnen de huidige regelgeving een plaatselijke reglementering zou kunnen voorzien om het toch toe te laten. Meestal staat men dat nu niet toe uit angst voor misbruiken.

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

L'actuel régime n'exclut pas à mon avis une réglementation locale permettant la délivrance de plusieurs cartes pour une seule voiture et qui est valable dans plusieurs zones. Toutefois, cela ne se fait généralement pas par crainte des abus.

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

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

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

17.01 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, spoorlijncomités zijn een vorm van overlegorgaan tussen treingebruikers, de NMBS en andere betrokken partijen bij een bepaalde spoorlijn.

In Vlaanderen zijn er onder andere een aantal spoorlijncomités op de lijn Antwerpen-Puurs en Gent-Eeklo. Vooral dat laatste comité heeft zijn nut gehad en heeft een aantal verbeteringen aan deze lijn kunnen aanbrengen. Ook de provincie Oost-Vlaanderen heeft dit onderkend door dit initiatief bijkomend te steunen.

Ik heb de volgende vragen. Bent u van plan om de werking van dergelijke comités te continueren en financieel te ondersteunen? Ik weet dat er overleg is met de provincie om ook van die kant de steun, althans wat het comité voor de lijn Gent-Eeklo betreft, te continueren. Bent u van plan om nieuwe comités op te richten? Zal het concept van de spoorlijncomités worden opgenomen in de beheersovereenkomsten met de verschillende entiteiten van de NMBS?

17.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, de werking van de zes spoorlijncomités werd georganiseerd door de twee grote belangenverenigingen van openbaarvervoergebruikers in ons land: de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers in Vlaanderen en l'Association des Clients des Transports Publics in Wallonië.

In de periode van eind 2002 tot 2004 is hierin dermate goed werk geleverd dat het werk eigenlijk af is. Daardoor zijn zelfs de genoemde organisaties niet direct vragende partij om dezelfde structuren opnieuw op te zetten of te laten financieren. Er moet evenwel geprobeerd worden om samen met die organisaties een goede samenspraak te hebben in het kader van de nieuwe structuren rond spoor en spooruitbating.

17.03 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): We zullen dat opvolgen in de toekomst, samen met de organisaties.

De **voorzitter**: Bedankt, we hebben het ei zo na gehaald.

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

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

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

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

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.03 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.03 heures.