

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 21 JANUARI 2008

Namiddag

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

du

LUNDI 21 JANVIER 2008

Après-midi

La séance est ouverte à 14.02 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.02 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "de zeer bizarre vragen die mensen, die door de rechtbank vervallen verklaard werden van het recht tot sturen, bij het BIVV moeten beantwoorden om te kunnen worden hersteld in dit recht" (nr. 1002)

01 Question de M. Francis Van den Eynde à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "les questions particulièrement bizarres auxquelles les personnes qui ont été déchues du droit de conduire par le tribunal doivent répondre auprès de l'IBSR pour pouvoir être rétablies dans ce droit" (n° 1002)

01.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-eerste minister, ik kan mij voorstellen dat u mijn vraag, toen u ze las, een beetje vreemd vond. Het gaat over bizarre vragen voor mensen die opnieuw een rijbewijs willen halen. Ik neem aan dat u ondertussen wel wat meer informatie hebt gekregen.

Mensen die veroordeeld zijn geweest en hun rijbewijs kwijtspeelden, moeten opnieuw tests, proeven en examens afleggen. Allemaal zeer terecht, want ik vind dat iemand die zich dermate onverantwoord aan het stuur gedroeg dat hij zijn rijbewijs kwijtraakte, niet zonder meer meteen zijn rijbewijs mag terugkrijgen. Dat vind ik logisch. De veiligheid van iedereen staat op het spel, dus dat moet streng zijn.

Tussen streng zijn en het stellen van bepaalde vragen is er echter een enorme afstand. Ik lees er enkele voor en u zou zich eens moeten inbeelden dat dergelijke vragen u worden gesteld. "Vindt u uw vader een goed mens? Zijn uw handen en voeten meestal warm genoeg? Bent u tevreden over uw seksueel leven?" Ik fantaseer niet, ik heb die vragen hier ter beschikking. "Bent u af en toe bezeten door boze geesten? Zou u graag zanger of zangeres zijn?" Hier krijgt u de keuze. "Bent u ooit in moeilijkheden geraakt door uw seksueel gedrag?" Nogmaals, ik stel die vragen niet! "Zit u meestal liever te dromen dan iets anders te doen?" Ik kies er hier en daar een vraag uit. "Verlaat uw ziel af en toe uw lichaam?"

Ik geef nog andere voorbeelden van dergelijke vragen. "Vindt u dat vrouwen net zoveel seksuele vrijheid zouden moeten hebben als mannen?" Dat moet vervelend zijn voor bijvoorbeeld onze islamitische landgenoten. "Houdt u van uw vader? Indien hij er niet meer is, hield u van uw vader? Wordt u soms boos? Geloof u in leven na de dood? Bent u ontstemd als u moet toegeven dat iemand u heeft beetgenomen? Zou het u zenuwachtig maken als iemand uit uw gezin moeilijkheden zou krijgen met het gerecht? Maakt u zich zorgen over seks? Zou u graag journalist zijn?" Het staat er allemaal in. "Praat u graag over seks?", staat er ook nog bij. "Hebt u teleurstellingen gekend in de liefde?"

01.02 Minister Yves Leterme: Mijnheer Van den Eynde, ik heb die vragenlijst ook bij. Ik vind dat u nogal selectief leest en dat u zich fixeert op een bepaald onderwerp. U hebt allicht problemen die u via vraagstelling zouden kunnen (...)

01.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Dat is al een manier om te antwoorden op het formulier. Ik

bedoel alleen maar dat dit op zijn minst gek overkomt. Ik weet het wel, ik ben psychiater noch psycholoog. Ik ben zelfs geen amateurpsycholoog. Ik ben helemaal niet bevoegd ter zake, maar zelfs wanneer mensen die deze wetenschappen beoefenen mij zouden zeggen dat dit allemaal verantwoord is, dan zal ik toch mijn twijfels behouden. Neem het mij niet kwalijk. Toen de Poolse paus de laatste keer naar Vlaanderen kwam, werd hij in Leuven ontvangen met een grote spandoek "recht op dwalen". Ik behoud mij ook het recht om te dwalen als het gaat over wetenschappen.

Bijgevolg blijf ik sceptisch ook al blijven de betrokken mensen beweren dat het terecht is dat men die vragen stelt.

Wat mij naast het komische aspect ervan wel zorgen baart, is de vraag wat er achteraf gebeurt met de informatie. De informatie wordt verzameld in opdracht van het BIVV. Men moet zelf een kleine 300 euro betalen om te mogen deelnemen aan die testen. Wat gebeurt daarmee? Die informatie wordt verzameld in opdracht van het BIVV door een firma die ongetwijfeld ook voor andere firma's werkt. U zult begrijpen dat ik mij ongerust maak over het feit dat men confidentiële informatie van die aard zou opslaan. Misschien zou men geneigd zijn om bijvoorbeeld voor sollicitatiegesprekken even de dossiers te gaan inkijken.

U herinnert zich ongetwijfeld ook dat een paar weken terug een firma die zich specialiseert in het rekruteren van interim-personeel nogal zwaar in het gedrang is gekomen omdat ze ook van die vragen stelde, onder meer naar de seksuele geaardheid van de mensen die ze rekruteerde. Ik denk dat het ook hier op zijn minst gewettigd is om waakzaam te zijn. Indien die informatie al nodig is – ik herhaal dat ik daaraan twijfel – wat gebeurt er dan mee?

Ik dank u uiteraard bij voorbaat voor uw antwoord.

01.04 Minister **Yves Leterme**: Mijnheer Van den Eynde, collega's, eerst en vooral wil ik datgene waarover het hier gaat goed kaderen. Het gaat over het feit dat rechters een maatregel tot verval van het recht op sturen kunnen uitspreken bij het overtreden van een aantal delen van de verkeersreglementering. Voor het terug verkrijgen van het recht op sturen kunnen ze ook de voorwaarde opleggen van een psychologisch of medisch onderzoek. Die psychologische onderzoeken worden sinds april 2006 ondergaan bij gespecialiseerde, daartoe erkende instellingen waaronder het BIVV.

De vragenlijst waarnaar u verwijst heeft haar basis in het koninklijk besluit van 8 maart 2006 dat het KB van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs wijzigt. Daarin worden de inhoud en de methodiek van de onderzoeken bepaald. Ik ga niet dieper in op de technische uitleg van dat koninklijk besluit.

Mijn stelling ten aanzien van de voorbeelden die u geeft, is dat wij politici zijn, mandatarissen die bekommerd moeten zijn om de verkeersveiligheid en daartegenover een sanctieerbeleid moeten plaatsen.

Van een beoordeling van de vragen die in psychotechnische en psychologische onderzoeken worden gehanteerd, onthoud ik mij.

Belangrijk is te weten dat de lijst waarnaar u verwijst, de zogenaamde MMPI-2 of Minnesota Multiphasic Personality Inventory-2, een internationaal gevalideerde vragenlijst is. Ik zal mij dus niet moeien in een debat ter zake. Met het oog op enige hilariteit in de commissie is het weliswaar interessant dat u te exemplatieve titel een aantal vragen aan mij richt, maar ik zal mij niet mengen in een debat over de draagwijdte van de vragen.

Belangrijk bij het beschikkende gedeelte van uw vraagstelling is dat de resultaten slechts collectief, gezamenlijk en geconsolideerd ter kennis worden gebracht van de mensen die over de persoonlijkheid van de betrokkene moeten oordelen.

In antwoord op het tweede deel van uw vraag wijs ik erop dat de bedoelde gegevens, die als persoonsgegevens zouden kunnen worden beschouwd, uiteraard onder de strikte toepassing van het beroepsgeheim vallen. Er zijn instanties die moeten waken over de strikte toepassing en naleving van de regelgeving ter zake.

Dus, ten eerste, is de vragenlijst gebaseerd op regelgeving, namelijk op een koninklijk besluit van 8 maart 2006. In bijlage 14 bij het koninklijk besluit werd met betrekking tot de methodologie een en ander opgenomen. Op basis van de methodologie werd onder meer de MMPI-2-methodiek geselecteerd die

internationaal is gevalideerd en waaruit u uw vragen putte. De informatie, het resultaat en de antwoorden worden slechts geconsolideerd en als gezamenlijk resultaat ter kennis gebracht van de mensen die moeten oordelen. De individuele vragen vallen, voor zover nodig, onder de strikte toepassing van het beroepsgeheim.

01.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik kan het u uiteraard niet kwalijk nemen dat u zich niet bevoegd voelt om over de wetenschappelijkheid van de zaak te oordelen. Ik heb dat over mezelf gezegd en voel me ook niet bevoegd.

Ik eigen mij echter wel het recht toe om sceptisch te blijven. Dat kan ketters klinken, maar een sceptische houding is in feite ook een wetenschappelijke houding.

Daar gaat het mij echter niet om. Mij ging het over wat er met de informatie gebeurt. Er wordt gevraagd of de betrokkene in het leven na de dood gelooft. Dergelijke vraag informeert naar de godsdienstige opvattingen. Er wordt ook naar de seksuele geaardheid geïnformeerd. De informatie moet dus extreem discreet worden behandeld.

Het verheugt me dat u meedeelt dat de inhoud hiervan uiterst geheim blijft. Ik wil dat best geloven, maar het merkwaardige is dat de vragenlijst, zelfs zonder antwoorden, ook als een geheim document wordt beschouwd. Dit verontrust me een beetje.

De persoon die mij de vragenlijst heeft bezorgd, heeft een truc moeten uithalen om eraan te geraken. Het gaat om iemand die was veroordeeld, zijn veroordeling had aanvaard en accepteerde dat hij opnieuw testen moest afleggen. Hij kreeg de vragenlijst, maar mocht de zaal niet met de lijst verlaten. Hij heeft het toch gedaan onder een of ander voorwendsel en heeft snel een fotokopie genomen. Er staan toch geen nucleaire geheimen in. Ik herhaal dat het alleen om de vragenlijst ging zonder antwoorden.

Ik rond af. Ik dring aan op de uiterste discretie in verband met de antwoorden die door de mensen worden verstrekt.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 1016 van de heer De Padt wordt uitgesteld.

02 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Ludwig Vandenhove aan de minister van Binnenlandse Zaken over "het verkeersboetefonds" (nr. 1049)
- mevrouw Ulla Werbrouck aan de minister van Binnenlandse Zaken over "de financiering van de verschillende politiezones" (nr. 1364)
- mevrouw Katrien Schryvers aan de minister van Binnenlandse Zaken over "de perspectieven voor de politiezones vanuit het verkeersveiligheidsfonds 2008" (nr. 1366)
- de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "het verslag van het Rekenhof over de acties op het vlak van verkeersveiligheid" (nr. 1410)
- de heer Michel Doomst aan de minister van Binnenlandse Zaken over "de verdeling van het geld uit het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 1429)
- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen en aan de minister van Binnenlandse Zaken over "het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 1441)
- mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de audit van het Rekenhof over de financiering en de evaluatie van de actieplannen van de politiediensten in het kader van het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 1442)
- de heer Stefaan Van Hecke aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de verdeling van het geld uit het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 1463)

02 **Questions jointes de**

- M. Ludwig Vandenhove au ministre de l'Intérieur sur "le fonds des amendes routières" (n° 1049)
- Mme Ulla Werbrouck au ministre de l'Intérieur sur "le financement des différentes zones de police" (n° 1364)
- Mme Katrien Schryvers au ministre de l'Intérieur sur "les perspectives pour 2008 des zones de police"

en ce qui concerne le fonds de sécurité routière" (n° 1366)

- M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "le rapport de la Cour des comptes relatif aux actions en matière de sécurité routière" (n° 1410)

- M. Michel Doomst au ministre de l'Intérieur sur "la répartition des moyens du fonds de sécurité routière" (n° 1429)

- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles et au ministre de l'Intérieur sur "le fonds de sécurité routière" (n° 1441)

- Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'audit par la Cour des comptes du financement et de l'évaluation des plans d'action des services de police dans le cadre du fonds de sécurité routière" (n° 1442)

- M. Stefaan Van Hecke au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la répartition des moyens du fonds de sécurité routière" (n° 1463)

02.01 Ulla Werbrouck (LDD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik vind het jammer dat minister Dewael hier niet aanwezig is. Ik had hem graag mijn vraag toegespeeld.

02.02 Minister Yves Leterme: Bij gebrek aan kwantiteit zult u het moeten doen met kwaliteit.

02.03 Ulla Werbrouck (LDD): Dat ging ik nog zeggen. Ik neem genoeg met de vice-eerste minister, de eerste minister in spe waarschijnlijk, hopelijk, misschien?

02.04 Minister Yves Leterme: We zullen wel zien. U hebt gouden medailles gehaald; ik ben tot nu toe bij de zilveren beland.

02.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Dat is een mooi antwoord.

02.06 Minister Yves Leterme: Ik doe mijn best, mijnheer Van den Eynde. Het zijn makkelijker vragen dan de uwe.

02.07 Ulla Werbrouck (LDD): Toen ik mijn vraag aan de minister had ingediend, waren we nog niet in het bezit van het rapport van het Rekenhof, dat niet echt mals is voor de werking van de diensten. Dat bespreken we in de commissie nog wel op een later tijdstip.

De bevoegde ministers, waaronder uzelf, hebben in de media al aangekondigd dat rekening zal worden gehouden met de aanbevelingen uit het rapport. Toch ga ik mijn vraag stellen.

Uit cijfers blijkt dat de politie ongeveer 2,7 miljoen aan verkeersboetes heeft uitgeschreven via een systeem van onmiddellijke inning. Ik ben toch wel geschrokken van dat cijfer, want dat zijn er een miljoen meer dan in 2006. Uit de eerste ramingen blijkt dat de boetes meer dan 200 miljoen zullen opbrengen aan de Belgische staatskas. In 2006 was dat nog maar 185 miljoen. Een gedeelte van de opbrengsten vloeit terug naar de verschillende politiezones. Raar maar waar: er zijn politiezones die niet weten wat ze daarmee moeten doen.

Los van de aanbevelingen van het Rekenhof zou ik de minister willen vragen hoe het nu juist zit met de opbrengst en de verdeling van de middelen.

Ten eerste, wat is het aandeel van de politiezones respectievelijk gelegen in Vlaanderen, Brussel en Wallonië van de 2,7 miljoen uitgeschreven verkeersboetes en welke percentages van de opbrengst vloeien terug naar de respectieve politiezones gelegen in de verschillende Gewesten? Ik vraag u in dit bestek niet naar de exacte bedragen – daarover zou ik een schriftelijke vraag stellen –, maar naar de algemene cijfers van de politiezones in de verschillende Gewesten.

Daarnaast interesseert het mij ook bijzonder waaraan die enorme stijging van het aantal uitgeschreven boetes te wijten is en of de stijging zichtbaar is in alle politiezones.

02.08 Katharina Schryvers (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vicepremier, mijn vraag gaat inderdaad ook niet over het rapport van het Rekenhof, maar wel over de richtlijnen die voor 2008 zullen worden megedeeld aan de politiezones.

Ook wij hebben via de pers vernomen dat de opbrengsten zijn gestegen tot 200 miljoen euro of 15 miljoen meer dan in 2006. Ik zou daarover graag het volgende vernemen.

Is het de bedoeling om het fonds in 2008 voorlopig nog in zijn huidige vorm te laten bestaan?

Ik vraag dat uit grote bekommernis voor de rechtszekerheid van de politiezones. Wij weten allemaal dat het tijdig ontvangen van de nodige instructies belangrijk is om de procedures tot aankopen en tot besteding van de centen te kunnen afhandelen.

Of zal er voor 2008 toch reeds worden gewerkt met de bijkomende dotatie op basis van inschrijving van verkeer als zevende basisfunctionaliteit voor de politie?

Mijnheer de minister, als het fonds dit jaar nog in de huidige vorm blijft bestaan, wanneer denkt u dan dat u en de minister van Binnenlandse Zaken de zones de nodige modaliteiten en voorwaarden zullen meedelen?

Zal hierin ook reeds het supplement van 15 miljoen worden verwerkt?

02.09 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-eerste minister, mijn vraag gaat wel over het verslag van het Rekenhof dat wij allemaal donderdagochtend in onze bus hebben gekregen, dat ik reeds – diagonaal weliswaar – heb doorgenomen en waaraan ik toch een aantal conclusies heb verbonden.

Voor het verslag zal ik even meegeven hoe de financiering van de politionele acties inzake verkeersveiligheid eruitziet. Die wordt gekoppeld aan, ten eerste, de globale evolutie van de verkeersboetes, ten tweede, aan de acties die de politiezones voorstellen om te voeren en, ten derde, aan de evolutie van het aantal slachtoffers. Over die drie zaken heeft het Rekenhof ook reeds een aantal bedenkingen en opmerkingen gegeven.

Anderzijds worden de fondsen zelf verdeeld op basis van een aantal criteria, namelijk ten eerste, op grond van de categorieën van de politiezones, voor 54% - er is daar een beetje een verwarring ontstaan door de financiering voor de federale politie en de FOD Justitie -, ten tweede, op grond van de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers, voor 37%, en, ten derde, op grond van het aantal kilometer wegen, voor 9%. Ter zake is er, ook wat de kredieten voor de federale politie betreft, verwarring ontstaan.

Mijnheer de vice-eerste minister, ik beperk mij tot twee vaststellingen.

Ten eerste, uit het verslag blijkt dat de politiezones voor de jaren 2005 tot 2007 12 miljoen euro te weinig zouden hebben ontvangen.

Ten tweede, uit het verslag blijkt ook dat de FOD Mobiliteit onderbemand is om voldoende aandacht te kunnen schenken aan de verslagen die worden ingediend door de politiezones. Wanneer men dat niet echt goed kan volgen, heeft het in feite weinig zin om bepaalde verplichtingen op te leggen aan de politiezones. Het heeft weinig zin wanneer men de effectiviteit van hetgeen zij voorstellen en dan ook uitvoeren, niet kan beoordelen op efficiëntie en doelmatigheid.

Zullen de sommen – die 12 miljoen euro – die ten onrechte aan de federale politie en de FOD Justitie werden uitbetaald op een of andere manier worden gecompenseerd door misschien een minafname voor de federale politie en de FOD Justitie met een compensatie voor de politiezones? Zal u overeenkomstig de aanbevelingen van het Rekenhof in de FOD Mobiliteit meer mensen van niveau A en B aanwerven, in dienst nemen of laten detacheren om een en ander te gaan beoordelen?

Ik heb dan nog een meer algemene vraag. Welke andere initiatieven zult u ondernemen overeenkomstig het rapport van het Rekenhof?

02.10 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, veel dingen zijn al gezegd maar ik hoop toch ook dat de cijfers van het Rekenhof, zoals ze voorliggen, een aantal discussies mogen openen, te beginnen over de aanpak van het Verkeersveiligheidsfonds. Uit de cijfers blijkt toch dat er ter zake sprake is van enige onzorgvuldigheid. Wij stelden dit reeds vast in de aanloop naar de politiehervorming en nu ook in de feiten. Het blijkt dat er tussen 2005 en 2007 een verkeerde berekening werd gemaakt die de gemeenten toch 12 miljoen euro heeft gekost. Ik zou de vraag of dit klopt toch willen beklemtonen. Zal dit in de nabije

toekomst worden rechtgezet?

Ik heb toch de indruk dat wat men heeft geprobeerd met het Verkeersveiligheidsfonds op het terrein toch resultaten heeft opgeleverd. Ik vind dat in de politiezones de aandacht voor de verkeersveiligheid daardoor – u ziet dat ook in het straatbeeld – zijn effect heeft gehad. Het is hier echter ook al gezegd dat de creativiteit om op die poot te blijven doorgaan ook eindig is. Wij zitten in de politiezones allemaal op een punt waarbij wij niet echt goed meer weten hoe wij met bijkomende investeringen of ideeën op korte termijn nog veel beter kunnen doen.

Dit hangt een beetje samen met de bezorgdheid om de politiezorg betaalbaar te houden want 85 tot 90% van de uitgaven gaan naar het personeel. Het is een goed idee om terug te gaan naar het basisuitgangspunt van waaruit het Verkeersveiligheidsfonds is gegroeid. In 2002 heeft men immers gezegd dat dit een middel is om de totale politiezorg betaalbaar te houden.

Mijn vraag is of er nog onnauwkeurigheden in het geheel zitten. Hoe denkt u van dit fonds op termijn een echt fonds te maken waarop de gemeenten trekkingsrechten hebben waardoor zij in hun politiebeleid met een groter stuk zelfstandigheid richting kunnen geven aan de middelen die zij krijgen?

02.11 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het Rekenhof heeft eigenlijk drie fundamentele punten van kritiek gegeven. Ten eerste, er was kritiek op de categorisering van de politiediensten. De verdeling speelt blijkbaar in het voordeel van de kleinere politiediensten en maakt dus geen onderscheid voor diensten met meer dan 600 personeelsleden. Voorts wordt sinds 2005 ook CALog-personeel toegevoegd, zodat een aantal zones in een hogere categorie is terechtgekomen. Volgens het Rekenhof is dat niet in overeenstemming met de wet.

Ten tweede, het aantal kilometer wegen dat in aanmerking wordt genomen om het aandeel van de federale politie te berekenen, stemt overeen met alle wegen van het land en niet met het aantal kilometer op het grondgebied waarvoor de wegenpolitie van de federale politie bevoegd is. Bijgevolg is natuurlijk ook het aan de FOD Justitie toegekende aandeel verkeerd, vermits beide gedeeltelijk gekoppeld zijn.

Ten derde, de daling van het aantal verkeersslachtoffers. Voor de referentie jaren werd het aantal slachtoffers overschat. Hier doet men het tegenovergestelde als bij het aantal kilometer wegen. De slachtoffers waarvoor de federale politie specifiek bevoegd is, worden bij die zones geteld. Het Rekenhof stelt de vraag of die vaste periodes niet moeten worden gewijzigd in een vlottende referentieperiode. Dat zijn de fundamentele opmerkingen van het Rekenhof.

Dat is de output van het gegeven. Bijkomend is er natuurlijk ook het onvermijdelijke communautaire aspect. Ik zou dat de input kunnen noemen, want in 2006 werd in Vlaanderen 84% van alle verkeersboetes uitgeschreven. Vooral het aantal flitspalen speelt hier dus een rol: 1.120 in Vlaanderen tegenover 100 in Wallonië.

In de pers konden we vernemen dat de oranje-blauwe onderhandelaars een akkoord hadden bereikt over het afschaffen van dat fonds om het geld rechtstreeks aan de zones te geven via dotatie aan de politiekorpsen. Oranje-blauw zit nu wel in een regering, weliswaar aangevuld met rood. Ik zie dat ook in de nota-Verhofstadt wordt gesproken over de overheveling van het verkeersveiligheidsfonds. Als u het echter echt meent met de verkeersveiligheid en met de visie dat degenen die de inspanningen leveren daarvoor ook moeten worden beloond, kunt u niet anders dan dit verkeersveiligheidsfonds onmiddellijk regionaliseren. Of afschaffen en het geld dan rechtstreeks aan de politiezones bezorgen. Daarover kunnen wij nog discussiëren. Ik denk trouwens dat nu het moment is gekomen om dat te doen, want anders is er weeral eens een jaar verloren.

Ik zou van u willen vernemen, mijnheer de minister, wat uw standpunt is met betrekking tot het verslag van het Rekenhof? Welke maatregelen werden desgevallend getroffen om tegemoet te komen aan de aanbevelingen en opmerkingen van het Rekenhof? Welke maatregelen hebt u genomen om de communautaire scheefftrekkingen te verhelpen?

02.12 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, la question du rapport de la Cour des comptes a déjà été suffisamment développée. Je ne tiens pas à répéter tout ce qui a été dit. Nous avons effectivement parlé de la répartition des fonds entre les différents acteurs.

En ce qui concerne la cohérence du financement par rapport à l'objectif de diminution du nombre de victimes, il semble que le mécanisme de sanctions ou d'encouragements pour les zones qui atteignent l'objectif ne fonctionne pas. Un calcul différent est recommandé, notamment via l'arrêté royal du 19 décembre 2005.

En termes d'organisation, il y a aussi énormément de recommandations par rapport à l'approbation et à l'évaluation des plans d'actions. La Cour propose une refonte complète du processus ainsi qu'une meilleure adaptation du calendrier au calendrier budgétaire des zones de police.

Néanmoins, ce fonds a le mérite d'exister et on constate qu'un certain nombre d'actions sont menées sur le terrain. On n'a pas encore pu évaluer l'objectif en termes de sécurité routière et de diminution du nombre de victimes sur les routes.

Monsieur le vice-premier ministre, ma question est semblable à celles de mes prédécesseurs. Quelles initiatives comptez-vous prendre en fonction des conclusions de ce rapport pour améliorer l'efficacité du fonds? À partir de quand?

02.13 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag is ook gebaseerd op het verslag van het Rekenhof. Ik ga niet alles herhalen wat gezegd is. Het belangrijkste, meen ik, is de vaststelling dat de lokale politiezones tussen 2005 en 2007 ongeveer 12 miljoen euro te weinig hebben gekregen uit het fonds.

Intussen is gebleken dat er aan wordt gedacht verkeersveiligheid op te nemen als zevende basisfunctie. Ik meen dat dit heel belangrijk is. Dan is het ook belangrijk dat de steden en gemeenten beschikken over voldoende middelen om een beleid te kunnen voeren op lokaal niveau. Dan is het zeker verwonderlijk dat de gemeenten niet minder dan 12 miljoen euro werd onthouden.

Uit het rapport blijkt ook nog dat het geld onvoldoende zou zijn gekoppeld aan de doelstelling tot minder verkeersdoden te komen. Dat is natuurlijk de essentie van die middelen.

Ten slotte heeft het Rekenhof ook kritiek op de timing waarbinnen evaluatieplannen en actieplannen van de politiediensten worden goedgekeurd.

Ik heb een vijftal vragen aan u. Ten eerste, bent u van plan de verdeelsleutel te corrigeren opdat de steden en gemeenten hun juiste aandeel van de gelden in het Verkeersveiligheidsfonds zullen kunnen krijgen. Zo ja, zal dat nog in 2008 kunnen gebeuren?

Ten tweede, zult u maatregelen nemen om de steden en gemeenten te vergoeden voor de misgelopen financiering voor die periode 2005-2007? Zo ja, wat is de verwachte termijn waarbinnen dat kan worden gerealiseerd? Indien u dat niet zou doen, is dat geen desavouering van de vele burgemeesters die de voorbije jaren zoveel inspanningen hebben geleverd om de verkeersveiligheid op hun grondgebied te verhogen?

Ten derde, werd het geld uit het fonds voldoende gebruikt om de verkeersveiligheid te verhogen en het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen? Zo nee, welke gevolgen zult u daaraan geven? Overweegt u de financiering in grotere mate afhankelijk te maken van het bereikte resultaat?

Ten vierde, voelt u zich in deze interim-regering gebonden door de oranje-blauwe deelakkoorden die erin voorzagen dat het geld in het Verkeersveiligheidsfonds ook voor andere zaken kon worden gebruikt? Want dat is een signaal dat vaak opduikt. Zo ja, hoe rijmt u dat met de doelstelling het aantal verkeersdoden terug te dringen – een zeer ambitieuze doelstelling – tot maximaal 500 tegen 2015, en zelfs tegen 2011, als wij sommige commentaren in de pers mogen geloven.

Ten vijfde, overweegt u de evaluatie van de veiligheidsplannen los te koppelen van de goedkeuring van de actieplannen en de criteria te verschuiven van uitgavencontrole naar het behalen van operationele doelstellingen? Zo ja, in welke timing voorziet u? Zo nee, waarom niet?

Ik wil eraan toevoegen, mijnheer de minster, dat mijn vraag in principe te laat is binnengekomen, waardoor u onvoldoende de nieuwe vragen kon beantwoorden. Dat is mij meegedeeld. Ik heb er geen bezwaar tegen als de vragen die nog niet konden worden beantwoord, schriftelijk worden beantwoord. Ik zal daar nu niet op

aandringen. Een aantal vragen loopt gelijk, andere zijn nieuw. Mijn excuses in elk geval daarvoor.

02.14 Minister **Yves Leterme**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal proberen zo volledig mogelijk te antwoorden, maar ik vraag u ook om verschoning. Indien nodig, kunt u straks gerust terugkomen op vragen die ik niet zou hebben beantwoord.

Wat de specifieke vraag van mevrouw Werbrouck betreft, de vrij spectaculaire stijging heeft natuurlijk te maken met de werking van het Verkeersveiligheidsfonds op zich. Via de maatregelen die men neemt in de politiezones, mee gefinancierd door het Verkeersveiligheidsfonds, komt men immers tot een verhoging van de objectieve pakkans. Er zijn actieplannen uitgewerkt, waarbij er zowel geïnvesteerd is in bijkomende middelen als in bijkomende mensen, waardoor het aantal verkeerscontroles en de efficiëntie ervan uiteraard sterk zijn verhoogd. Om u een voorbeeld te geven, er zijn 187 nieuwe snelheidsradars gekocht op het niveau van de politiezones. Dat leidt uiteraard tot resultaten, soms tot scha en schande van sommige collega's.

Ik denk effectief – wat u zelf suggereert – dat de verhoging van de objectieve pakkans ook een gunstig effect heeft op het aantal verkeersslachtoffers. Wanneer wij als samenleving een verantwoordelijkheid hebben voor het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers, is het evident dat wij de pakkans verder moeten verhogen. Als de objectieve pakkans wordt verhoogd, leidt dat – misschien in een eerste fase disproportioneel – tot een verhoging van het aantal geverbaliseerden.

Wat uw vraag met betrekking tot de regionale verdeling van de boetes betreft, er zijn op dit moment geen statistieken voorhanden met een verdeling per Gewest van de opbrengst van de verkeersboetes in 2007. Uit de studie van de VVSG is wel gebleken dat de toename van het bedrag van de verkeersboetes – niet de boetebedragen op zich – voor ongeveer 80 procent voor rekening zou zijn van het Vlaams Gewest of dat de overtredingen in kwestie alvast in het Vlaams Gewest zouden zijn vastgesteld. Er is wel een procentuele verdeling berekend van de uitgaven van het Verkeersveiligheidsfonds per Gewest, tot en met het jaar 2007. Die verdeling is gerelateerd aan de inkomsten uit het jaar 2006, ten laatste. Dit percentage schommelde voor Vlaanderen tussen 54 en 57 procent, voor Wallonië tussen 36 en 37 procent en voor Brussel tussen 4 en 6 procent.

Algemeen wordt vastgesteld dat het totale bedrag van het Verkeersveiligheidsfonds sinds het ontstaan ervan, met dertig procent is toegenomen. Uiteraard heeft dat een rechtstreekse impact op de acties die zijn ondernomen in de verschillende politiezones.

Dan kom ik tot de antwoorden op de vragen van de andere collega's. Vooraf wil ik alle vraagstellers meedelen dat ik hier niet zal antwoorden op vragen naar de intenties van de oranje-blauwe partijen die een regeerakkoord aan het onderhandelen waren. Het klopt wel dat er op mijn voorstel een akkoord was om verkeer als zevende basisfunctie van de politie toe te voegen en dat de middelen van het Verkeersveiligheidsfonds zouden worden gebruikt voor een verhoging van de algemene dotatie van de politiezones. Dat zou enig soelaas bieden bij de beoordeling waarin wordt geïnvesteerd of niet, en ook bij de financiering van de politiezones op zich. Uiteraard voorzag ik daarin ook een koppeling aan resultaten op het vlak van het verbeteren van de situatie inzake verkeersveiligheid.

Dat is een optie die werd genomen in het kader van de onderhandelingen van vorig najaar, die voor mij nog altijd een leidraad is voor de reorganisatie van het Verkeersveiligheidsfonds, los van de communautaire problematiek, maar die de regering niet engageert. Ik veronderstel dat dit opnieuw aan de orde zal komen in de onderhandelingen over het opstellen van een definitief programma voor een legislatuurregering met de partners die dan rond de tafel zullen zitten.

In afwachting daarvan blijft het bestaande systeem van het Verkeersveiligheidsfonds gelden. Wij hebben kennis genomen van het akkoord van het Rekenhof en zullen ermee rekening houden. Voor het jaar 2008 zal de verdeling nog gebeuren volgens de geldende regels.

De timing en procedure die is voorzien, bestaat uit de volgende stappen. Ten eerste, de betrokken afdeling van het ministerie van Financiën deelt het bedrag mee van de ontvangsten voor de verkeersboetes in 2007. Ten tweede, Binnenlandse Zaken en Mobiliteit passen een verdeling toe volgens de criteria voorzien in de wetgeving tegen 1 april van het jaar x. Dit jaar wordt dus een ministeriële omzendbrief over de actieplannen verstuurd naar de politiezones. Tegen 1 juli wordt een eerste schijf betaald en in januari 2009 wordt het saldo betaald na het controleren van een aantal zaken.

Zoals reeds gezegd, tellen wat betreft de basis voor de berekening en de opbrengst van de verkeersboetes in 2007, ook de meerontvangsten mee die zullen gelden als vertrekbasis voor de berekening.

Er was een specifieke vraag van de heer Vandenhove, maar aangezien hij niet aanwezig is, hoeft ik die vraag niet te beantwoorden.

Wat betreft de vragen van mevrouw Schryvers, voor zover men een regering kan ondervragen over haar intenties, blijft het bestaande systeem van het Verkeersveiligheidsfonds gelden in afwachting van eventuele regeringsonderhandelingen. U hebt gemerkt dat er daarover in de regeringsverklaring van 21 december geen specifieke afspraken werden gemaakt. Ik herhaal dat er rekening zal worden gehouden met de aanbevelingen en verbeteringen van het rapport van het Rekenhof.

Ik zal geen uitspraak doen of het supplement van 15 miljoen euro mag worden verwacht. Ik wil wel opmerken dat het bedrag van 12 miljoen euro dat niet naar de lokale politiezones is gegaan, 4% is van de 300 miljoen waarover het gaat. In een vorig leven heb ik in de Vlaamse regering fel gepleit voor investeringen in onder meer snelheidsmeting. De Gewesten ontvangen 0 euro. Aan de hier aanwezige burgemeesters wil ik zeggen dat het goed is te klagen dat u wat te weinig geld hebt gekregen. Men hoeft echter geen geld te krijgen om iets te doen aan verkeersveiligheid. Het is in deze evenmin een argument omdat de 12 miljoen euro werden aangewend op het grondgebied van België en elk deel van het grondgebied van het koninkrijk deel uitmaakt van een politiezone.

Ik kom nu tot de vragen van de heer De Padt.

Ten eerste, het is niet mijn bedoeling om te compenseren.

Ten tweede, wat de extra personeelsleden betreft, het volgende. Momenteel zijn er twee niveaus A en twee niveaus B die zich bezighouden met de evaluatie van de actieplannen en de becommentariëring ervan. Wij zullen nagaan of dat voldoende is. Zoals u zelf suggereert, zou het wel eens kunnen, om de zaak efficiënter te laten verlopen, dat wij daar via interne verschuivingen voor wat extra man- of desgevallend vrouwkracht zullen zorgen.

Ten derde vroeg u naar andere initiatieven in functie van de conclusies van het Rekenhof. Belangrijk is, denk ik, dat het Verkeersveiligheidsfonds gericht wordt op bijkomende impulsen inzake verkeerstoezicht en controles door de politie. Daarom zullen wij bij het opstellen van de circulaire en het voorafgaand onderzoek aan de evaluatie van de actieplannen nog nauwer toezien in hoeverre die actieplannen inzake verkeerstoezicht werkelijk bijdragen tot de realisatie van de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. De gesprekken ter voorbereiding van die circulaire zijn uiteraard nog bezig.

In dat raam stelde de heer Van Hecke een specifieke vraag. Wij kunnen hem geruststellen, in die zin dat de timing en de werkmethoden inzake indiening, goedkeuring en evaluatie van de actieplannen zal worden aangepast. Er zal ook, zoals u zelf hebt gevraagd, strikt worden gekeken naar de realisatie van de doelstellingen inzake verkeersveiligheid.

Wat de extra maatregelen aangaat om de lokale politie aan te zetten tot meer doeltreffende acties, verwijs ik ook naar dit antwoord.

Mijnheer Doomst, u vroeg naar initiatieven om die scheefftrekking op wetgevend vlak weg te werken. Welnu, de bestaande reglementering zal worden behouden, maar iets correcter worden toegepast, in functie ook van de aanbevelingen van het rapport van het Rekenhof. Dat is allemaal onder het voorbehoud – nu spreek ik te persoonlijke titel – van een hervorming, een heroriëntering van het Verkeersveiligheidsfonds, die volgens mij het voorwerp moet uitmaken van besluitvorming in het raam van de vorming van een legislatuurregering.

Mijnheer Mortelmans, u vraagt naar de communautaire scheefftrekking. Ik verwijs naar het antwoord dat ik heb gegeven op de vraag van mevrouw Werbrouck. Er is, wat de opbrengsten aangaat, geen regionale ventilering of ventilering per Gewest van de bedragen die globaal zijn. Uit het standpunt van het verslag van het Rekenhof zullen wij uiteraard conclusies trekken, zoals ik al heb gezegd. Wij zullen ook maatregelen nemen om te waken over de striktere opvolging van de objectieven inzake verkeersveiligheid.

Comme vous l'avez fait remarquer, madame De Bue, nous devons encore affiner l'analyse des statistiques

et des données en matière d'accidents, ce afin de mieux cerner leurs causes et de prendre les mesures nécessaires afin de réduire leur nombre. Il est clair que le projet BART (Belgian Accident Research Team) de l'IBSR pourra être utile pour atteindre cet objectif.

Ik denk dat de heer Van Hecke nog een aantal bijkomende vragen heeft gesteld. Op een aantal van die vragen heb ik al geantwoord. Zal de verdeelsleutel worden gecorrigeerd? Dat zal gebeuren in 2008, niet voor het verleden, maar wel voor 2008.

Wat uw vragen over de vergoeding betreft, in principe is het antwoord neen. Het gaat over een periode die voorbij is. Zoals het vaak gebeurt met rapporten van het Rekenhof, zijn het a posteriori controles. Ik voorzie daarvoor dus, gelet ook op de budgettaire toestand, niet in extra middelen. De burgemeesters van de zones of de voorzitters van de zones moeten weten dat dit geld ook zinvol is gespendeerd, onder meer in hun zones. Het gaat om 4% op ongeveer 300 miljoen. Het geld uit het fonds wordt effectief voldoende gebruikt om de verkeersveiligheid te verhogen en het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. We zullen extra inspanningen doen om ervoor te zorgen dat die middelen, van bij de beoordelingen van de actieplannen, effectief daarvoor worden gebruikt.

Ik heb al geantwoord op uw vierde vraag, namelijk in welke mate ik mij gebonden voel door akkoorden van oranje-blauw. In dit kader niet. Wat betreft het objectief 500 tegen 2015, het gaat wel degelijk over 2015 en niet 2011, zoals verkeerdelijk, ik meen naar aanleiding van berichtgevingen over het veiligheidsplan, werd gesuggereerd.

Ik denk dat ik hiermee het overgrote deel van de vragen heb beantwoord. Mocht dit niet het geval zijn, dan ben ik uiteraard, binnen het raam van mijn bescheiden mogelijkheden, graag bereid tot een bijkomende inspanning.

02.15 Ulla Werbrouck (LDD): Mijnheer de vice-eerste minister, ik dank u voor uw antwoord. Het verbaast mij dat er geen statistieken bestaan over de herkomst van de boetes. Ik hoop dat die er volgend jaar wel zullen zijn. Ik stel ook vast dat 80% van de boetes uit Vlaanderen komt en dat slechts 55% terugvloeit.

02.16 Minister Yves Leterme: Het kan dat uw gegevens kloppen, wat die 80% betreft. Mij werd meegedeeld dat alvast de toename voor 80% in Vlaanderen is gelokaliseerd. Het zou kunnen dat voor het overige de gegevens kloppen.

02.17 Ulla Werbrouck (LDD): Zoals vooraf gezegd, zal ik de gedetailleerde cijfers via een schriftelijke vraag nog eens opvragen bij alle betrokken ministers. Wat het rapport van het Rekenhof betreft, hoop ik dat het tijdens een van de volgende bijeenkomsten van de commissie zal worden besproken.

02.18 Katharina Schryvers (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-eerste minister, ook ik dank u voor uw antwoord.

De meeste onder ons gaan ermee akkoord dat zich een aantal fundamentele aanpassingen aan het Verkeersveiligheidsfonds opdringen. Voor degenen die hier toen al waren maar ook voor de anderen die hier nog niet waren, wil ik opnieuw onderstrepen dat CD&V ook toen al fundamentele opmerkingen bij het wetsontwerp maakte.

Het is echter goed dat er nu een grondige evaluatie gebeurt. Dat vraagt tijd. Het is belangrijk dat de politiezones duidelijkheid krijgen.

Daarom ben ik absoluut verheugd met uw antwoord, dat we voor 2008 – hoewel het nog geen hoerahoerastemming is – weten waar we aan toe zijn. Dat is absoluut goed. Ik zou u enkel willen vragen om in 2008 rekening te houden met de datum van 1 april. Immers, als ik terugblik op de voorbije jaren, viel 1 april heel diep in de zomer. Ik hoop dat dit nu niet het geval zal zijn.

02.19 Minister Yves Leterme: De datum valt in een periode waarin ik bijzonder gevoelig aan de kalender zal zijn.

02.20 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-eerste minister, ik weet niet of het van – vergeef mij het woordgebruik – behoorlijk bestuur getuigt wanneer mensen wordt ontzegd waarop ze volgens de regelgeving en de wetgeving recht hebben. Ik kan u geruststellen; ik ben een ex-

burgemeester. Een half miljard oude Belgische frank niet geven aan wie het geld toekomt – ongeacht het feit dat anderen ook goede zaken met het geld hebben gedaan –, is geen goed voorbeeld vanwege een overheid, die zijn eigen wetgeving op een goede manier zou moeten toepassen.

Mijnheer de vice-eerste minister, ik stel mij overigens de vraag of een politiezone die naar een rechtbank zou stappen om op basis van het verslag van het Rekenhof een aantal achterstallen te claimen, geen gelijk zou kunnen krijgen. Dat is echter een autonome beslissing van de zones zelf.

Een tweede aspect is dat ik tevreden ben dat u achter de zevende basisfunctie inzake verkeersveiligheid staat. Ik wil u het geboorterecht over het voorstel in het raam van de regeringsonderhandelingen niet ontnemen, maar ik denk – ik zal het niet fout voorhebben – dat ook minister Dewael op het einde van de vorige legislatuur dezelfde gedachte lanceerde. Dat gebeurde overigens na een aantal aansporingen daartoe vanuit de middelen van de politie zelf. Zo ging onder meer hier in het Parlement een hoorzitting door.

Het aanboren of aanwenden van de middelen is immers niet oneindig. U moet dat ook voor een gedeelte in de gewone middelen kunnen onderbrengen.

02.21 Michel Doomst (CD&V - N-VA): Mijnheer de minister, bedankt voor het antwoord. Ik hoop echt dat we voor 2008 tot een correcte toepassing kunnen komen van de afspraken. Vanuit het lokale niveau kan ik getuigen dat wij de voorbije jaren zeer grote inspanningen hebben gedaan. We hebben elke euro gewikt en gewogen om de politiediensten en dan vooral het aspect verkeersveiligheid zo sterk mogelijk te maken aan de basis. Het is jammer dat we dat blijkbaar retroactief niet meer kunnen corrigeren. Het is evenwel heel belangrijk dat het voor 2008 zeer accuraat gebeurt. Wij kijken echt uit naar de hervorming van het fonds dat een substantiële bron van inkomsten vormt om de politionele werking en zeker het aspect veiligheid op lokaal vlak goed te kunnen uitwerken. Wij hopen dat dit een van de prioriteiten kan zijn bij het ontluiken van de lente.

02.22 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de vice-eerste minister, ik moet mij aansluiten bij de opmerking van collega De Padt inzake het onbehoorlijk bestuur. Ik wil er nog aan toevoegen dat het, mijns inziens, ook van onbehoorlijk bestuur getuigt dat degenen die de inspanningen leveren, namelijk de Vlaamse politiezones, daarvoor niet worden beloond. Ik vind het jammer dat ik hier het standaardantwoord krijg dat ik de voorbije week ook al heb gekregen toen het over het communautaire of oranje-blauw ging. Het is iets dat men zal bespreken en men zal dan wel zien. Volgens mij bestaat er echter nog altijd een schril contrast met uw woorden en de woorden van uw partij van vlak voor de verkiezingen en de daden die u hier in de voorbije legislatuur hebt gesteld, de interpellaties en mondelinge vragen over het communautaire aspect. Nu zit u aan de andere kant van de tafel en we zien daar al niet veel meer van. Ik vind dat bijzonder jammer. Ik vrees het ergste voor 23 maart, mijnheer de vice-eerste minister.

02.23 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, j'ai pris bonne note des réponses que vous avez données aujourd'hui et je vous remercie. Par rapport aux recommandations de la Cour des comptes, en particulier tout ce qui impliquerait une modification de la législation, vous attendez la conclusion d'un accord de gouvernement définitif pour vous prononcer. Cependant, une série de mesures proposées dans ce rapport ne nécessitent pas de modifications législatives, qu'il s'agisse de modifications de calendrier ou des mesures veillant à tenir compte de la réalité du terrain, ainsi que du calcul des indicateurs pour évaluer le processus. J'espère qu'on pourra mettre en place ces recommandations le plus vite possible pour augmenter l'efficacité du système.

02.24 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen!): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor het antwoord. Ik onthoud een aantal positieve zaken zoals een correcte verdeling in 2008, alsook een evaluatie waarbij vooral op de behaalde resultaten en realisaties zal worden gefocust. Ik denk dat dat centraal moet staan. Uiteindelijk heeft het geld dat wij geven, een doel: wij willen daarmee immers het aantal verkeersslachtoffers doen dalen.

Ik begrijp natuurlijk dat u voorlopig de oranje-blauwe akkoorden niet meer verdedigt. Wij hopen in elk geval dat het geld niet naar de algemene dotatie zal gaan. Ik denk dat er nog altijd zeer grote uitdagingen op lokaal vlak zijn om inspanningen te doen om de verkeersveiligheid te verhogen. Het is absoluut noodzakelijk dat dat geld daarvoor verder wordt gebruikt. Als wij de doelstelling om tegen 2015 het aantal verkeersdoden te doen dalen tot 500 willen halen, zoals u hebt herhaald, dan zullen er nog enorm veel inspanningen nodig zijn.

Ik heb mij voorts dezelfde bedenking gemaakt als de heer De Padt. Ik betreur dat het geld dat de gemeenten hebben mislopen, niet zal worden gecompenseerd. Dat getuigt niet van goed bestuur. Ik denk ook dat het risico bestaat dat er processen zullen worden gevoerd, wanneer men ziet welke bedragen daarmee zijn gemoeid. Ik begrijp dat die gemeenten en steden die de voorbije jaren enorm veel inspanningen hebben gedaan om aan de verkeersveiligheid te werken en die zien dat zij niet het geld krijgen waarop zij recht hebben, boos zijn. Ik ben geen burgemeester of schepen, maar ik kan mij heel goed voorstellen dat ik boos zou zijn. Ik denk dan ook dat wij daar een risico lopen.

Ik zou dan ook willen vragen om erover na te denken om toch in een of andere compensatie te voorzien, mijnheer de minister. Ik weet natuurlijk dat de budgettaire situatie van de regering er niet zo goed uitziet. Ik heb gelezen dat u 3,5 miljard euro zoekt. Als u nog eens een paar miljoen euro compensatie aan de gemeenten moet geven, moet u nog verder zoeken. Ik vind het hoe dan ook niet fair dat de gemeenten niet het geld zouden krijgen waarop ze nochtans recht hebben.

02.25 Minister **Yves Leterme**: Mijnheer de voorzitter, ik heb geen moeite om te erkennen dat wat de afgelopen jaren in een vorige legislatuur is gebeurd, niet echt van behoorlijk bestuur getuigt. Ik wens toch te benadrukken dat gemiddeld 60.000 euro per politiezone is aangewend, onder meer via gezamenlijke aankopen van apparatuur, om de verkeersveiligheid te bevorderen.

En ce qui concerne les remarques de la Cour des comptes qu'on peut déjà objectiver, madame De Bue, notons une modification de calendrier: le timing de la prise en charge du dossier a été modifié et avancé au 1^{er} avril.

De datum van 1 april, mevrouw Schryvers, zal deze keer niet alleen een humoristische, maar ook een effectieve bijklank hebben.

Mijnheer Van Hecke, het wat vrijer laten beslissen door de lokale politiezones waarvoor zij de middelen gebruiken of het met andere woorden iets meer ruimte laten voor het gezond verstand en voor de planning in de politiezones met betrekking tot de precieze aanwending van de gelden, staat niet per definitie in contrast met de doelstellingen inzake verkeersveiligheid wanneer men het geboekte resultaat ook nagaat. Nu de zaak eenmaal ingang heeft gevonden, het Verkeersveiligheidsfonds er is met de nodige middelen en er in de actieplannen voldoende aandacht moet zijn voor resultaatgericht werk in verband met verkeersveiligheid, moeten we ook een klein beetje vertrouwen hebben in de lokale bestuurders, die verkeersveiligheid ook belangrijk vinden. Ten bewijze daarvan is de zeer hardnekkige vraagstelling met betrekking tot de middelen van het fonds.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Questions jointes de

- M. Jean-Luc Crucke au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la subvention du transport ferroviaire combiné" (n° 1047)

- Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "le transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal" (n° 1345)

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Jean-Luc Crucke aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "het subsidiëren van het gecombineerd vervoer per spoor" (nr. 1047)

- mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden" (nr. 1345)

03.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, face aux problèmes de mobilité que rencontre ce pays et à une demande de transport croissante de jour en jour, vous parlez d'une mesure positive qui a été prise par l'ancien gouvernement et qui, dès 2005, a permis aux opérateurs de transport combiné de bénéficier de subventions qui avaient pour objectif de maintenir sur le rail 300.000 unités de transport intermodal existantes et d'accroître le trafic de 20% en trois ans.

Le succès est visiblement au rendez-vous puisqu'en 2007, le nombre d'unités s'élève à 430.000, soit une augmentation de 43%. La question qui s'est posée au SPF Mobilité et Transport, qui a entamé des consultations, est de savoir comment poursuivre cet élan, qui en plus de présenter une solution permet

surtout le respect du développement durable.

Par rapport aux consultations qui ont eu lieu, quels sont les résultats connus à ce jour? Des négociations particulières ont-elles eu lieu avec les acteurs de ces transports? Peut-on confirmer, dès aujourd'hui, le maintien de cette politique et, dès lors, des subventions? Dans l'affirmative, quelle sera la hauteur de l'enveloppe budgétaire?

03.02 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, comme vient de le confirmer M. Crucke, l'administration fédérale se penche sur une révision des subsides au transport combiné ferroviaire. Ces subsides permettent-ils un transfert modal censé prendre mieux en compte le développement durable? Des tables rondes ayant eu lieu, il serait intéressant d'en connaître le résultat.

Je souhaiterais également évoquer la préoccupation des entreprises qui ont fait des propositions dans le cadre de ces tables rondes et qui souhaitent qu'à l'avenir, les subsides soient clairement répercutés sur les chargeurs au travers d'un tarif de transport, qui les reflète en toute transparence et sans que ces subsides soient le prétexte à une augmentation équivalente des tarifs.

Si elles ont déploré ce fait dans la première phase de mise en œuvre de ces subsides, elles préconisent une remise en concurrence directe des différents modes de transport.

Les subventions doivent idéalement donner l'impulsion à l'acteur économique décideur d'avoir recours au transport combiné. Dans ce sens, les aides encourageront les opérateurs à optimiser le transport combiné de manière structurelle et non de manière conjoncturelle.

Il serait intéressant d'avoir votre avis sur l'évaluation de ce qui a déjà été fait. Votre prédécesseur s'était engagé, il n'y a pas tellement longtemps, à fournir un rapport d'évaluation des subsides. Il ne l'a pas fait. Il avait même demandé que nous l'interrogions pour qu'il ne l'oublie pas. Maintenant, c'est vous que nous interrogeons.

Selon moi, il convient d'insister sur l'impact qu'a eu cet incitant au niveau du transfert du volume de la route vers une solution multimodale. L'enveloppe disponible serait actuellement de 30 millions d'euros par an. En cas de succès de la mesure, une enveloppe fermée pourrait conduire à une réduction des subsides à l'unité de transport intermodal. L'évaluation doit donc aussi porter sur la qualité de ces subsides, leur but restant une amélioration structurelle des services ferroviaires de transport combiné. Pour soutenir cette évaluation, un tableau de bord spécifique aux marchés concernés devrait être établi sur la base d'une série d'indicateurs de qualité.

Monsieur le ministre, quel est le résultat de cette table ronde? Envisagez-vous une modification du mode d'attribution de ces subsides? Si oui, selon quels critères et avec quels montants?

03.03 Yves Leterme, ministre: Monsieur le président, je vais essayer de répondre succinctement.

Je voudrais tout d'abord souligner que je n'ai pas trouvé de rapport d'évaluation. Je ne sais pas ce que mon prédécesseur, Renaat Landuyt, vous a promis exactement. Je lui poserai la question. Nous avons cherché dans tous les tiroirs mais il n'y a pas de rapport d'évaluation, et l'administration ne nous en a pas communiqué non plus.

Il est exact que le régime de soutien fédéral au transport combiné ferroviaire, qui était initialement prévu de 2005 à 2007, a fait l'objet d'une proposition de refonte dans le courant de l'année 2007 en vue d'assurer sa succession par l'établissement, début 2008, d'un nouveau régime. Comme vous l'avez indiqué, la période d'affaires courantes ne l'a pas permis. Un régime transitoire a donc été prévu pour 2008, il s'agit de la prolongation du régime actuel.

Le nouveau régime envisagé a été élaboré sur la base de contacts initiés par les acteurs eux-mêmes et des résultats des deux tables rondes qui ont été organisées en février et en juin 2007 par le SPF Mobilité et Transport.

Les ports maritimes et la SNCB sont des acteurs clés. Cependant, diverses entreprises et organes de coordination ont également été concernés par cette prise d'avis.

La semaine dernière, j'ai reçu du courrier émanant d'associations de bateliers qui m'interrogent quant aux effets de ces subventions en termes de concurrence.

Les critiques émises quant à la répercussion des subsides sur les niveaux des tarifs ferroviaires, en l'occurrence leur augmentation, appellent une mise au point. Les tarifs des services ferroviaires de 2004 avaient été stabilisés par la SNCB depuis plusieurs années afin de garder sans subsides un niveau d'attractivité pour le transport combiné structurellement défavorisé par les coûts additionnels de transbordement, comparé au transport routier, particulièrement sur le marché des déplacements intérieurs caractérisés en Belgique par les courtes, voire les très courtes distances.

La création de l'aide a permis d'éviter de voir la SNCB et les opérateurs de transport combiné supprimer toutes les offres et, par voie de conséquence, d'entraîner un transfert quasi total des 300.000 unités sur la route.

Les subsides octroyés à partir de 2005 ont permis, d'une part, à l'acteur ferroviaire de rétablir le niveau adéquat de couverture de ces coûts ferroviaires et, d'autre part, aux opérateurs de transport combiné d'offrir un service complet à un niveau également adéquat par le soutien au transbordement.

L'impératif de l'aide mise au point en 2004 était de consolider le trafic existant sur le rail et de favoriser un développement de l'offre pour entamer une croissance du trafic. Par ailleurs, le soutien au seul mode ferroviaire répond dans le cas du transport combiné au rétablissement, tant que faire se peut, du niveau de concurrence avec la route.

Il est important de signaler que nous avons reçu une notification positive de la Commission qui atteste de la pertinence des moyens déployés. Une autre remarque a été émise quant la priorité de la subsidiation pour le chargeur par rapport aux opérateurs ferroviaires et de transport combiné.

Il est apparu nécessaire au SPF directement et exclusivement compétent en matière d'outil ferroviaire de pouvoir agir plus rapidement et efficacement dans le développement du transport combiné rail et route en s'appliquant à la chaîne des acteurs de mode ferroviaire plutôt qu'au marché. Dans ce cas, le choix est bien structurel.

En guise d'évaluation, on peut dire que le schéma de support du gouvernement a eu des effets positifs. Les opérateurs privés ont mis en place des offres de transport économiquement attractives. B-Cargo a développé un système très performant et très fiable et la clientèle a suivi puisque le volume a augmenté de 40% en trois ans.

Comme l'Europe avait autorisé un schéma de support portant sur trois ans (2005-2007), le gouvernement a entrepris des consultations auprès des acteurs afin d'envisager ce qu'il convenait de faire. Suivant les conclusions de ces consultations, le système répond à un besoin réel, les objectifs ont été atteints, les acteurs souhaitent la prolongation mais il convient de corriger quelques imperfections afin de rendre encore plus attractif le système.

Le SPF Mobilité et Transports a donc préparé un concept amélioré pour couvrir la période 2008-2010.

Entre-temps, des contacts informels ont été noués avec les autres instances européennes pour en tester la recevabilité. Il entre en principe dans les intentions du gouvernement d'assurer la continuité du régime dans le cadre d'une enveloppe qui reste bien entendu à valider vu l'état d'élaboration du budget 2008.

En attendant la décision du nouveau régime, le gouvernement précédent, dans le cadre des affaires courantes et avec l'accord des instances européennes, avait décidé la reconduction pour 2008 à titre conservatoire du système 2005-2007.

Il me semble ainsi avoir apporté les éléments de réponse aux questions posées, sous réserve évidemment du montant global dont on disposera pour prolonger, voire améliorer le système et le rendre encore plus performant. Je n'ai pas l'intention d'annoncer des montants avant qu'il en soit décidé dans le cadre de l'élaboration du budget.

En ce qui concerne le rapport, madame De Bue, j'ai chargé l'administration de rédiger un rapport mais je ne vous invite pas à m'interroger à ce sujet. J'ai néanmoins rappelé la promesse de M. Landuyt et j'espère que

l'administration sera en mesure d'établir ce rapport qui n'a pas encore été produit jusqu'à présent.

03.04 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le vice-premier ministre, je vous remercie. Il s'agit effectivement d'un équilibre global qui devra être négocié. Vous avez clairement confirmé que ce sera la continuité, et c'est ce qui est important pour les entreprises qui fonctionnent dans ce concept et dans ce transport combiné. On ne remet donc pas en cause un système qui gagne et c'est tant mieux! Tout comme moi, vous savez que si nous voulons atteindre certains objectifs qui sont également liés à Kyoto, c'est ainsi que nous pourrions y arriver.

À l'heure d'aujourd'hui, des subventions sont encore nécessaires. Il n'est pas possible de faire autrement. Peut-être que ce sera le cas un jour. Monsieur le vice-premier ministre, votre réponse a été suffisamment claire à cet égard.

03.05 Valérie De Bue (MR): Monsieur le vice-premier ministre, je vous remercie. En une séance, vous avez apporté plus d'informations que le précédent ministre en quatre ans! Je m'en réjouis. Votre réponse comportait également des éléments d'évaluation. Il faut poursuivre l'évaluation et le système; il faut surtout faire en sorte que l'objectif de transfert modal soit toujours bien assuré pour que nous puissions atteindre les objectifs de Kyoto.

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

04 Vraag van de heer Wouter De Vriendt aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over "het stijgend aantal daklozen in de luchthaven van Zaventem" (nr. 1116)

04 Question de M. Wouter De Vriendt à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur "le nombre croissant de sans-abri à l'aéroport de Zaventem" (n° 1116)

04.01 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen!): Mijnheer de vice-eerste minister, nu het winter is zoeken de daklozen de warmte op en aangezien de Belgische treinstations 's nachts al een tijdje worden afgesloten, trekken zij onder andere naar de nationale luchthaven om daar onderdak te vinden. De plaatselijke luchthavenaalmoezenier spreekt van een vervijfvoudiging van het aantal daklozen in de luchthaven wanneer het zou beginnen vriezen. Het ontbreekt in de luchthaven echter aan gratis voorzieningen, in tegenstelling tot de opvangcentra in Brussel-centrum.

Ik had u graag een vijftal vragen gesteld.

Ten eerste, is er zicht op het gemiddelde aantal daklozen dat elke nacht onderdak zoekt in de nationale luchthaven?

Ten tweede, waar bevinden zich de meeste daklozen in de luchthaven? Is die aanwezigheid geconcentreerd of eerder verspreid over de luchthaven?

Ten derde, was er vorig jaar ook sprake van een toevlucht van daklozen in de luchthaven en welke maatregelen werden toen genomen?

Ten vierde, worden er dit jaar maatregelen genomen om de daklozen die hun toevlucht zoeken op de luchthaven op te vangen? Zo ja, welke?

Tot slot, werd er overleg gepleegd met andere overheden of organisaties die zich bekommeren om daklozen om tot een oplossing te komen?

04.02 Minister Yves Leterme: Mijnheer de voorzitter, ik kan een antwoord verstrekken op basis van informatie die ons verstrekt is door onder meer Brussels Airport Company, BAC, hoewel het niet tot hun eerste verantwoordelijkheden behoort om dit probleem aan te pakken.

Het antwoord op uw eerste vraag is neen. Er worden geen betrouwbare statistieken bijgehouden.

Ten tweede, volgens de exploitant is de aanwezigheid van daklozen verspreid in alle delen van de luchthaven en niet geconcentreerd. Het aantal daklozen op de luchthaven is uiteraard groter in de winter dan in de zomer. Dit is een jaarlijks weerkerend fenomeen ten gevolge van de sluiting van de stations zoals u

zelf reeds aangaf. Er kon wel degelijk worden vastgesteld dat er een stijging is van het aantal daklozen.

Tot nu toe zijn er geen specifieke maatregelen genomen. Maatregelen dringen zich enkel op wanneer er hinder wordt vastgesteld en dit is in 2006 en 2007 niet vastgesteld. Men heeft dan ook geoordeeld dat specifieke maatregelen niet nodig waren. Voor de winterperiode 2007-2008 werd met de federale politie afgesproken dat bij melding van hinder zou worden opgetreden.

Uw bezorgdheid gaat waarschijnlijk verder dan het bewaren van de openbare orde waarop deze passage van het antwoord allusie maakt. Wat het zoeken naar oplossingen voor de daklozen betreft om hen in menswaardige omstandigheden te laten verblijven in de gebouwen van Brussels Airport, kan ik u meegeven dat Brussels Airport geen juridische middelen heeft om daklozen de toegang tot de luchthaven te ontzeggen.

Zoals gezegd, er wordt alleen opgetreden bij melding van hinderlijk gedrag.

Door het lokaal veiligheidscomité, waarin de Veiligheid van de Staat, de federale politie, het directoraat-generaal en de handlers zetelen, wordt overleg gepleegd met verschillende instanties die bevoegd zijn in de materie van de daklozen – dat is ook een antwoord op een van uw vragen – zoals de OCMW's, Poverello en andere organisaties die daklozen begeleiden. Dat overleg heeft tot doel om te komen tot een structurele oplossing.

Tot op vandaag is er nog geen uitsluitel, nog geen conclusie over die werkzaamheden. Een structurele oplossing zou er natuurlijk uit kunnen bestaan dat Brussels Airport een lokaal ter beschikking stelt en bedoelde instanties ook menselijke middelen verschaft. Het gaat dan over het OCMW, maar ook en vooral over organisaties zoals Poverello.

Het is echter te vroeg om dit nu reeds voor te stellen of vast te stellen. De werkgroep werkt ter zake nog aan voorstellen, voorstellen die ten vroegste vanaf de winterperiode 2008-2009 zullen kunnen worden gerealiseerd.

Ondertussen is er wel de consensus bereikt tijdens de overlegvergaderingen dat wel degelijk deze organisaties gelast zullen worden met het uitwerken van een structurele oplossing.

Mijnheer de voorzitter, dat was het volledige antwoord op de vragen van de heer De Vriendt.

04.03 Wouter De Vriendt (Ecolo-Groen!): Mijnheer de minister, ik zou u toch willen oproepen om voldoende aandacht te hebben voor noodmaatregelen, als die nog nodig zijn deze winter, als het deze winter nog begint te vriezen en daklozen op grote schaal toevlucht zoeken tot de luchthaven.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "le danger et les risques d'accidents potentiels lors de l'utilisation du régulateur de vitesse d'un véhicule par temps de pluie" (n° 1121)

05 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de gevaren van en het risico op ongevallen door het gebruik van de cruisecontrol bij regenweer" (nr. 1121)

05.01 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, certains accidents de la circulation sont dus à l'utilisation du régulateur de vitesse ou "cruise control" par temps de pluie, lorsque le véhicule n'est pas équipé d'un contrôle électronique de trajectoire (EPS) combiné au système de contrôle de stabilité (VSC).

Ainsi, lors d'un passage dans une flaque d'eau alors que le "cruise control" est programmé, la vitesse du véhicule augmente par amplification du phénomène d'aquaplanage et le véhicule décolle de la chaussée, provoquant l'accident. Cet état de fait a été établi à plusieurs reprises par des conducteurs victimes d'accidents de la route et par les policiers chargés des constats.

Bien que le mode d'emploi du "cruise control" avertisse le conducteur de ce danger, peu d'utilisateurs sont vraiment au courant, s'en rendent compte et ont le réflexe de déprogrammer le "cruise control".

Deux véhicules haut de gamme de marque Toyota disposent d'un système de contrôle électronique de trajectoire. Loin de moi l'idée de faire de la pub pour cette marque car j'en suis à ma quatorzième Citroën, certainement pas toutes neuves, mais sans accident! L'un des deux véhicules n'est même pas importé en Belgique, mais tous deux disposent d'un système empêchant l'activation du "cruise control" lorsque les essuie-glaces fonctionnent à grande vitesse, preuve d'une averse importante.

En Belgique, nombre de véhicules sont équipés d'un régulateur de vitesse, mais sans contrôle électronique de trajectoire; ils représentent donc un potentiel important de risque d'accident grave.

Monsieur le ministre, peut-on déterminer approximativement le nombre de véhicules équipés du "cruise control" sans l'EPS?

Enfin, comme le mode d'emploi signale un danger potentiel mais que le conducteur n'en semble pas averti, ne serait-il pas utile de lancer des campagnes d'information soit dans les centres de contrôle technique, soit le long des autoroutes pour attirer l'attention des conducteurs sur le risque encouru?

05.02 Yves Leterme, ministre: Monsieur le président, madame Dieu, je ne vous questionnerai pas sur votre mode d'achat et d'utilisation de vos véhicules, mais 14, c'est vraiment beaucoup! Vous me semblez bien jeune pourtant pour pouvoir multiplier ce nombre par le facteur normal de durée de vie d'un véhicule Citroën.

Pour répondre plus précisément à votre question, il n'existe aucune donnée sur le nombre de véhicules équipés de l'EPS en Belgique, en combinaison ou non avec le "cruise control". Je dois donc vous décevoir, ce qui n'est pas mon ambition.

Comme vous, je crois qu'il serait utile d'attirer l'attention des utilisateurs de "cruise control" et de systèmes de contrôle de stabilité.

On pourrait demander aux centres de contrôle technique de jouer un rôle en ce sens et peut-être aussi à l'IBSR, via des campagnes d'information ciblées.

Cela étant dit, par temps de pluie, la règle la plus importante permettant de limiter les accidents est naturellement la limitation de la vitesse. Je concède volontiers qu'à moi aussi, il m'est arrivé de rouler trop vite par temps de pluie. Pour éviter les accidents, il est bon d'attirer l'attention des personnes sur les risques qu'elles courent par l'utilisation combinée de l'EPS et du VSC.

Je partage votre intérêt et votre souci pour la question mais il n'existe pas de statistiques de circulation en la matière. En outre, j'examinerai ce qu'il y a lieu de faire pour attirer l'attention des utilisateurs qui devraient consulter le carnet de bord du véhicule; malheureusement, beaucoup renoncent à cette lecture plutôt fastidieuse.

05.03 Camille Dieu (PS): Je remercie le ministre pour sa réponse très positive.

Voorzitter: Guido De Padt.

Président: Guido De Padt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Questions jointes de

- **M. François Bellot** au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la vignette autoroutière" (n° 1129)

- **M. Peter Luykx** au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'instauration éventuelle d'une vignette routière wallonne" (n° 1380)

06 Samengevoegde vragen van

- **de heer François Bellot** aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "het autowegenvignet" (nr. 1129)

- **de heer Peter Luykx** aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de mogelijke invoering van een Waals wegenvignet" (nr. 1380)

06.01 François Bellot (MR): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, tout récemment, le débat sur l'instauration d'une vignette autoroutière par la Région wallonne est revenu dans l'actualité.

Jusqu'en mars 2007, le gouvernement flamand, que vous présidiez, partageait l'option de l'instauration d'une vignette autoroutière. Ensuite, vous y avez soudain renoncé à l'occasion d'une visite de travail avec le premier ministre néerlandais. En octobre dernier, le gouvernement flamand avait opté pour l'instauration d'une taxe au kilomètre pour les camions. Il existe donc deux options totalement différentes adoptées par les Régions: d'une part, le système de la vignette de la Région wallonne, qui peut être mis en œuvre rapidement et, d'autre part, l'option soutenue par le gouvernement flamand, qui nécessite des dispositifs utilisant de nouvelles technologies, retardant ainsi le système du péage autoroutier d'au moins trois à quatre ans.

Monsieur le vice-premier ministre, pouvez-vous me faire connaître vos intentions quant à la méthode de travail qui sera suivie au sein du comité de concertation? Quelles sont vos intentions quant à l'entrée en application de tout système de péage autoroutier qui serait mis en œuvre en Belgique?

06.02 Peter Luyckx (CD&V - N-VA): Mijnheer de vice-eerste minister, het debat over het laten meebetalen voor ons wegennet is opnieuw erg actueel. Ik verwijs naar een interview in De Standaard van 7 januari met Waals minister van Infrastructuur Daerden, die de slechte staat van de Waalse wegen toeschreef aan de weigering van de Vlaamse regering een Vlaams wegenvignet in te voeren. Hij suggereerde ook dat het Waalse Gewest eenzijdig een wegenvignet van toepassing zou maken.

Daarnaast stond in De Standaard dit weekend ook een kort bericht over het standpunt van de Vlaamse regering, die kiest voor de slimme kilometerheffing.

Er zijn inderdaad twee systemen: het heffen van tol via een wegenvignet, enerzijds, en anderzijds de slimme, variabele heffing, die de prijs van het rekeningrijden afhankelijk maakt van de plaats en het tijdstip waarop men rijdt en desgevallend van de vervuilingsgraad van het betrokken voertuig. Dat kan dan worden toegepast voor vrachtwagens of voor personenwagens of voor beide.

U liet zelf het denkspoor van een wegenvignet vorig jaar al varen. Daar waren argumenten voor te vinden vanuit het standpunt van Europa, dat problemen zag inzake concurrentievervalsing.

Ik heb een aantal zeer concrete vragen daarover, mijnheer de vice-eerste minister. Ten eerste, welke actie plant u als federale minister tegenover het initiatief van het Waals Gewest dat de invoering van het wegenvignet opnieuw op de politieke agenda plaatst? Welke rol ziet u voor het overlegcomité bij de eenzijdige invoering van een Waals vignet?

Ten tweede, welke reactie verwacht u vanwege de Europese Commissie in geval van een eenzijdige Waalse actie?

Ten derde, om een meer internationaal perspectief te krijgen, hoe zwaar wordt het autobezit of het autogebruik in België nu al belast in vergelijking met andere landen, zoals Nederland en Duitsland? Misschien zijn er intern verschillen tussen de Duitse Länder inzake de belasting op autobezit en autogebruik?

Ten vierde, kunt u ons verslag uitbrengen over die vergadering van alle bevoegde federale en gewestelijke ministers op 17 januari jongstleden? Wat waren de verschillen tussen de standpunten? Welke deelnemers waren voorstander voor een veralgemeend rekeningrijden? Wie was voorstander van rekeningrijden enkel voor vrachtwagens? Met andere woorden, welke deelnemers hebben hun bezorgdheid uitgedrukt in verband met de toch dreigende discriminatie van vrachtwagens tegenover personenwagens ter zake?

Ten vijfde, wat zijn voor België de gevolgen van de recente Nederlandse beslissing tot invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens tegen 2011 en vanaf 2016 voor alle weggebruikers?

Ten slotte, in welke mate werd er afgesproken wel of niet geleidelijk de belasting op autobezit te vervangen door een belasting op autogebruik, met het oog op het effectief terugdringen van de milieu- en tijdskosten die worden veroorzaakt door de auto?

06.03 Minister Yves Leterme: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Bellot, mijnheer Luyckx, dank u voor de vraag.

Bij wege van inleiding zal ik nog eens goed situeren wat de reden was waarom de Vlaamse regering destijds heeft afgezien van de invoering van een wegvignet.

Lorsque j'étais ministre-président du gouvernement flamand, mon objectif était de faire contribuer les utilisateurs étrangers au financement et à l'entretien des routes de notre pays et de Flandre plus particulièrement, néanmoins sans passer par une augmentation du taux de taxation et d'imposition des ressortissants flamands et belges. Il restait à trouver la méthode pour concilier ces objectifs! C'est ce qui m'a amené à entrer en contact avec Jan Peter Balkenende. Ensemble, nous avons décidé de délaisser le système de la vignette au profit d'un projet de taxation basé sur le kilométrage et l'utilisation des véhicules.

Zoals u weet, zijn in ons land de Gewesten bevoegd voor de verkeersbelasting. Op basis daarvan kunnen zij overgaan tot de invoering van een autowegenvignet of van een andere vorm van belasting, zoals het rekeningrijden.

Sur la base des informations dont je dispose et qui me sont transmises par voie de presse et de manière informelle, la Région wallonne réfléchit en effet à la possibilité d'émettre une vignette autoroutière ou routière, tandis que le gouvernement flamand opérerait pour une "taxe au kilomètre" – et le mot "slim" n'est pas traduit! – dans une première phase pour des camions, pour le transport routier et dans une deuxième phase, pour les automobiles également.

Zoals dat in het verleden al is gebeurd met betrekking tot de invoering van het autowegenvignet, zijn er geregeld contacten en vergaderingen tussen de Gewesten, op het niveau van de administraties en de regeringen. Er heeft vorige week ook effectief een overleg over deze materie plaatsgevonden tussen het Waalse, het Vlaamse en het Brusselse Gewest. Recent is deze materie echter niet ter sprake gekomen in het overlegcomité tussen de Gewesten en de federale regering. Ik meen mij trouwens te herinneren dat, ook in het kader van de eventuele invoering van het wegvignet, toen ik nog verantwoordelijkheid had, die zaak ooit hoogstens een keer ter sprake werd gebracht in het overlegcomité. Het ging met name over een soort prejudiciële vraag aan Europa over de toelaatbaarheid van systemen van compensatie voor de ingezetenen.

La réunion Benelux qui a eu lieu le 17 janvier concernait les administrations et ne se situait donc pas sur un plan ministériel. À cette occasion, des représentants de l'administration néerlandaise ont été entendus quant aux objectifs et à la volonté du gouvernement des Pays-Bas d'instaurer un système de taxation au kilomètre. Ce fut donc l'occasion d'un échange de vues sans prise de décision.

Meer specifiek op de vraag of een Gewest eenzijdig een systeem kan invoeren zoals bijvoorbeeld het autowegenvignet of het wegvignet in Wallonië, kan ik alleen maar antwoorden dat Europa daarover tot op heden geen uitspraak heeft gedaan, maar desgevallend een dossier ter zake wel zal behandelen.

Mijnheer Luykx, zoals u weet, zijn er echter wel akkoorden en bestaat er binnen Europa regelgeving over het Europees wegvignet voor vrachtwagens. Ondertussen zijn er ook afspraken gemaakt tussen de Gewesten over de mogelijke omvorming van de verkeersbelasting. Naar de letter en trouwens ook naar de geest van de bijzondere wet, moet de federale overheid daarin eigenlijk niet interveniëren.

Pour l'instant, je ne dispose pas de données concernant la fiscalité automobile ou autoroutière dans les pays voisins. Je ne peux donc pas vous répondre à propos des différences entre Länder car cela nécessite une étude spécifique.

In het algemeen gaan beide landen wel in de richting van een slimme kilometerheffing, zoals het Vlaams Gewest blijkbaar van plan is.

Ik denk dat er moet worden gestreefd naar een oplossing die niet alleen geldt voor gans België, maar die ook geharmoniseerd is voor de ons omringende landen en nog verder. A fortiori moet er uiteraard een regelgeving komen die zoveel mogelijk dezelfde is voor de drie Gewesten in ons land. In dat kader zal het overlegcomité een rol kunnen spelen, wanneer zou blijken dat de Gewesten het niet onderling eens geraken over de invoering van een gemeenschappelijk systeem.

Inzake de werkmethode die zal worden gebruikt en de intenties die ik heb met betrekking tot de inwerkingtreding van een systeem van rekeningrijden, wil ik mij hiertoe beperken. Ik wens het initiatief van de Gewesten af te wachten. Ik wil daarover eerst duidelijkheid hebben. Op dat moment zullen wij kunnen

zien op welke manier wij het objectief kunnen bereiken dat een regeling best geharmoniseerd wordt doorgevoerd in ons land. Bovendien wordt deze Belgische regelgeving best op het Europees niveau afgestemd, gelet onder meer op de beperkte oppervlakte van ons grondgebied en de belangrijke logistieke rol die ons land ter zake speelt.

06.04 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, c'est effectivement une question délicate. Le système de la vignette a le mérite de pouvoir être mis en place très rapidement et présente l'inconvénient de ne pas être proportionnel au nombre de kilomètres. Or, dans l'éventualité d'une réforme de la taxation des véhicules, on parle de plus en plus de lier le montant aux kilomètres parcourus. Ce qui est paradoxal, c'est que chacune des trois Régions recherche le moyen de faire contribuer les usagers étrangers au coût d'entretien de nos voiries et que le système de paiement proportionnel au nombre de kilomètres parcourus imposera pour les véhicules étrangers le paiement d'une vignette forfaitaire, soit par trajet, soit à la journée, soit mensuelle.

Le système de taxation proportionnelle prôné par la Flandre et les Pays-Bas, apparemment, va imposer de toute façon un forfait aux conducteurs étrangers alors que le système de la vignette pourrait être mis en place très rapidement, à l'instar de l'eurovignette. Ce qu'il reste à faire, c'est trouver un accord sur la répartition du produit, à l'image de ce qui se fait maintenant.

Je vois le système en deux étapes. Tout d'abord une vignette introduite très rapidement en cas d'accord, dans l'année qui vient. Par contre, le système proportionnel aux kilomètres parcourus va imposer l'adoption de technologies dont la mise en place nécessite du temps. Voyez ce qui s'est passé dans certaines régions italiennes où cela s'est fait aux abords de zones à la circulation très dense et très difficile: entre la décision et son exécution, il a fallu quatre ans.

La question que je me pose et que je vous pose également est la suivante. Ne serait-il pas judicieux d'adopter la vignette dans un premier temps, par exemple pendant trois ou quatre ans, le temps de mettre au point la taxation variable selon les kilomètres parcourus? Aller directement vers un système proportionnel impose la mise au point d'un système technique d'évaluation, de calcul, qui me paraît devoir prendre un certain temps.

06.05 Peter Luykx (CD&V - N-VA): Mijnheer de vice-eerste minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord.

Ik stel vast dat er een verschillende visie bestaat aan Vlaamse en Waalse zijde. Als ik het goed begrepen heb, zat het woordje "slim" niet in de Franse vertaling van het begrip, maar ik wil daarmee niets zeggen. Een slimme kilometerheffing is een heffing die op lange termijn werkt en is een veel correctere vertaling van de kosten die zouden moeten worden geheven op het verbruik.

Ook aan Waalse zijde werden intern al wat argumenten gegeven om toch maar af te zien van een wegenvignet op korte termijn. Dat zou onvoldoende financiële inkomsten realiseren om precies die Waalse wegen te onderhouden. Er blijft ook nog, van Europa, het argument van concurrentievervalsing indien men wel een heffing zou invoeren voor buitenlandse gebruikers en niet voor eigen gebruikers.

06.06 Minister Yves Leterme: Ik wil nog kort twee elementen meegeven.

De bespreking is interessant, maar wij moeten goed voor ogen houden dat het hier een exclusief gewestelijke bevoegdheid betreft. Verder gaan dan nadenken over oplossingen in het Belgisch kader kan niet.

Ik wil nogmaals het volgende benadrukken, vooral ten aanzien van collega Bellot, en dit buiten mijn huidige bevoegdheid, maar vanuit het verleden. Het beleidsobjectief om het globaal niveau van belastingen voor de ingezetenen van het Vlaams Gewest niet te verhogen, kon niet worden bereikt door het invoeren van een vignet omdat de compensatie via een verlaging van de verkeersbelasting als discriminerend dreigde te worden beschouwd door de Europese instanties. Dat is de reden geweest waarom wij uiteindelijk hebben beslist het niet te doen en dit in afspraak met de Nederlanders aan te kondigen.

Het beleidsobjectief om vanuit het vignet ook de ingezetenen in Wallonië mee te laten financieren ad hoc in de aanleg en het onderhoud van de wegen in het Waalse Gewest is verschillend van het Vlaamse objectief dat er alleen in bestaat ervoor te zorgen dat ook niet-ingezetenen van het Vlaams Gewest bijdragen tot de investeringen in en het onderhoud van het wegennet.

06.07 François Bellot (MR): Monsieur le vice-premier ministre, la discrimination existe bel et bien aujourd'hui entre les propriétaires de camions belges et de camions étrangers. De fait, sur certains axes routiers, tant flamands que wallons, 50% du trafic est généré par des donneurs d'ordres étrangers qui ne paient pas pour passer sur notre territoire. La discrimination existe donc bien aujourd'hui car ce sont nos citoyens, nos transporteurs, qui supportent les coûts de ces autoroutes.

Lorsque nous nous rendons en France ou dans d'autres pays, nous payons. Il serait dès lors tout à fait légitime de payer proportionnellement, ni plus ni moins, à l'usage que l'on fait des infrastructures dans notre pays.

Je fais confiance aux gouvernements fédéral et régionaux pour qu'ils se mettent autour de la table et trouvent une solution qui a d'ailleurs été trouvée en Allemagne. En effet, au départ, l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg faisaient partie de l'accord "Eurovignette". L'Allemagne en est sortie ou va en sortir pour pouvoir établir un système de paiement proportionnel, un genre de péage.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Questions jointes de

- **M. François Bellot au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la formation à la conduite" (n° 1130)**

- **Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "l'apprentissage à la conduite par les jeunes conducteurs et leur taux de réussite au permis de conduire" (n° 1443)**

07 Samengevoegde vragen van

- **de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de rijopleiding" (nr. 1130)**

- **mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de rijopleiding voor jonge autobestuurders en hun slaagpercentage voor het rijexamen" (nr. 1443)**

07.01 François Bellot (MR): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, commissaire de la présente commission depuis bien longtemps, je dois vous dire que je nourris de grandes déceptions de la part de l'ancien ministre de la Mobilité, notamment celle liée à la formation à la conduite, particulièrement la conduite des jeunes via la filière libre.

En effet, l'arrêté royal à présent mis en œuvre sur la filière libre aboutit aux craintes évoquées à l'époque auprès du ministre, à savoir la multiplication du nombre d'accompagnateurs, la mise en place d'un permis provisoire souvent rendu définitif à force de répétitions et les manœuvres sur la voie publique prévues dans le nouveau dispositif sont de nature tant à provoquer des accidents qu'à réduire la qualité de l'aptitude à la conduite des stagiaires.

Le permis provisoire renouvelable ne serait d'ailleurs pas en conformité avec la directive européenne et n'autoriserait pas le détenteur à circuler à l'étranger. Pas plus qu'il ne lui permettrait de circuler et de conduire seul.

Monsieur le vice-premier ministre, pouvez-vous m'informer de vos intentions quant à la réforme du système d'apprentissage à la conduite?

Un deuxième élément, et non des moindres, est à souligner: la plupart des autos-écoles sont en grande difficulté aujourd'hui sur le plan économique. Si, demain, une autre orientation ou une correction dans la réglementation de cet apprentissage à la conduite devait être opérée, vous devriez annoncer clairement vos intentions à ce sujet. Il me revient du secteur que plusieurs autos-écoles ont déjà proposé un concordat, voire déposé le bilan, et que toute l'expérience acquise par ces sociétés d'écolage risque d'être anéantie par leurs difficultés économiques. Le jour où une modification verrait le jour, ces outils auront sans doute disparu en grand nombre.

07.02 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, quelques observations au constat de mon collègue: une récente étude du VAB va dans ce sens et semble démontrer

des faiblesses chez les jeunes. Cette étude du comportement de 435 jeunes âgés de 18 à 24 ans indique clairement des problèmes quant aux techniques de freinage, la technique d'observation, la technique de pilotage, la vitesse inadaptée – trop élevée dans les virages et les carrefours –, les distances de sécurité insuffisamment respectées.

Cette étude est pour le moins interpellante, étant donné la modification du système intervenue. Les résultats globaux afficheraient un taux de réussite de 1 sur 2, soit 50%. Ce taux aurait baissé depuis les réformes survenues. Il convient évidemment de rappeler que les jeunes sont surreprésentés dans les statistiques relatives aux accidents de la route, ce qui conforte le caractère interpellant de l'étude.

Mes questions portent sur cette enquête. Que pensez-vous de cette enquête? Vos services peuvent-ils approuver cette méthode? Par ailleurs, disposez-vous de résultats d'autres enquêtes? En effet, il s'agit d'une enquête effectuée par le VAB. Il pourrait donc être suspecté de parti pris. Etes-vous en mesure d'éventuellement confirmer par d'autres chiffres la baisse du taux de réussite aux examens théoriques et pratiques?

Existe-t-il un lien entre la diminution du taux de réussite à l'examen du permis et une baisse de la qualité de la formation et de l'apprentissage à la conduite automobile? Dans ce contexte, quelles mesures préconisez-vous pour améliorer la formation à la conduite?

07.03 Yves Leterme, ministre: Chers collègues, je tenterai de répondre à vos questions. Monsieur Bellot, la réglementation sur la réforme de la formation à la conduite, mise en place par M. Landuyt, est fondée sur l'apprentissage.

Il y a deux types de permis de conduire provisoires: l'un avec guide; l'autre sans guide. Le permis de conduire que vous appelez dans votre question le permis renouvelable est, en fait, le permis de conduire provisoire avec guide. Jusqu'à présent, ce dernier n'a pas fait l'objet d'une interpellation par la Commission européenne.

Par contre, comme vous l'avez à juste titre souligné, certains acteurs du secteur des écoles de conduite ont tiré la sonnette d'alarme par rapport au fait que ce permis étant renouvelable, il pourrait permettre à son détenteur, au-delà des problèmes économiques que ces écoles rencontrent, de conduire ad vitam aeternam sans avoir réussi l'examen pratique, ce qui n'est pas l'objectif.

Il est exact que le permis de conduire provisoire avec guide est renouvelable à son expiration. Cependant, la réussite de l'examen théorique n'est valable que durant trois ans. La conduite sous couvert du permis de conduire provisoire avec guide est soumise à toute une série de restrictions par rapport au permis de conduire définitif. Ainsi, le permis de conduire provisoire ne permet-il pas de conduire à l'étranger. Il en est de même pour tous les permis de conduire provisoires européens.

Afin de répondre à ces critiques-là ainsi qu'à celles, nombreuses, émises par les acteurs de terrain, comme les écoles de conduite, mon administration se charge actuellement de réaliser une évaluation de la réforme mise en place par mon prédécesseur et de proposer, si cela s'avère nécessaire, des améliorations au système de formation à la conduite. Je suis très conscient, de par mes contacts directs avec le secteur des écoles de conduite, que ce qui a été décidé, voici peu, pose problème à tout le secteur, qu'il faut veiller à ne pas déstabiliser, vu l'expérience et la qualité de l'enseignement en question. Avant de prendre de nouvelles mesures et pour ne pas improviser, j'ai demandé qu'on me fournisse les évaluations de la réforme mise en place par M. Renaat Landuyt.

Madame De Bue, les résultats de l'étude de la VAB figurent dans la lignée de ce que nous savons depuis longtemps des comportements à risque, de la capacité anticipative, de la maîtrise du véhicule dans le chef des conducteurs débutants, en particulier chez les jeunes conducteurs. Nous savons qu'un conducteur qui a obtenu son permis de conduire n'est pas encore un conducteur expérimenté: personne ne contestera donc l'utilité d'une période de stage au cours de laquelle on peut acquérir, à certaines conditions, une expérience de la conduite. Les cours complémentaires qui augmentent l'aptitude à la conduite au cours de la période de stage sont considérés comme idéaux. D'ailleurs, on plaide généralement dans le monde de la sécurité routière pour une exécution échelonnée de la formation à la conduite: d'abord l'apprentissage, puis une période pour acquérir de l'expérience à la conduite et enfin une période de formation continue.

Notre formation à la conduite a été modifiée le 1^{er} septembre 2007 et comprend une période de stage qui

s'applique bien après les examens théoriques, selon le système de formation choisi, avec ou sans accompagnateur. S'ensuit l'examen pratique.

Comme je l'ai suggéré tout à l'heure, il est encore trop tôt pour tirer les conclusions d'une réforme très récente, surtout quand il s'agit d'établir le lien entre cette réforme et le pourcentage de réussite à l'examen. En outre, le fait que le pourcentage de réussite soit en diminution ne doit pas amener à la conclusion d'une baisse de la qualité de l'enseignement ni d'un lien causal entre les deux. Cette situation doit être examinée au terme d'un délai suffisant, en tenant compte de tous les paramètres, comme les modifications éventuelles des modalités de l'examen pratique. Ce fut le cas en décembre 2007, quand les manœuvres n'ont plus eu lieu dans un domaine privé mais bien sur la voie publique. C'est seulement lorsque la formation à la conduite pourra être évaluée avec les modifications récemment apportées que des corrections et des améliorations éventuelles pourront y être apportées.

En résumé, un nouveau système a été mis en place par mon prédécesseur en septembre 2007. L'administration pratique une évaluation de ce système. Le moment venu, en fonction des conclusions de cette évaluation, on proposera des modifications, des améliorations. Je suis très conscient des problèmes que cela pose aux écoles de conduite et c'est la raison pour laquelle je porte une attention particulière à ce dossier. Cependant, je ne veux pas m'aventurer à proposer des modifications avant d'être en possession des évaluations en question.

07.04 François Bellot (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, selon moi, la réforme qui a été réalisée ne doit pas être rejetée en bloc.

Cela dit, il y a l'apprentissage avec moniteur ou accompagnant et celui sans accompagnant. Celui avec accompagnant pose sans doute un peu plus de problèmes. En effet, au départ, la formation à la conduite pratique en auto-école était de 3 heures alors que celle sans accompagnant était au minimum de 14 heures.

Les professionnels considèrent que 3 heures d'apprentissage avec accompagnant ultérieurement, c'est beaucoup trop peu, d'autant plus que toute personne en possession d'un permis de conduire depuis 5 ans peut être accompagnant.

J'en arrive au deuxième gros écueil qui nous a été signalé. Il s'agit de la manœuvre sur la voie publique qui, selon des membres de la Commission fédérale de la sécurité routière, a déjà entraîné des accidents mortels.

Monsieur le vice-premier ministre, notre commission a décidé que toute proposition de loi serait d'office transmise pour avis à la Commission fédérale de la sécurité routière qui est un puits d'expériences et de connaissances, qui intègre l'ensemble des acteurs à l'exception - je tiens à le signaler - d'un représentant des autos-écoles. Peut-être faudrait-il remédier à cette lacune en y incluant un représentant des autos-écoles. Toujours est-il que cela nous évitera de prévoir des réformes qui ne seraient pas cautionnées par la Commission fédérale.

En conclusion, il faut donc, selon moi, évaluer l'ancienne réforme plutôt que d'en faire de nombreuses. Le secteur a besoin de stabilité.

Je répète que je plaide en faveur d'une correction des dispositions qui ont été mises en œuvre le 1^{er} septembre. Par ailleurs, dès que vous aurez reçu l'évaluation du système tel qu'il existe actuellement, sans doute serait-il souhaitable que vous ne tardiez pas trop à le mettre en œuvre.

07.05 Valérie De Bue (MR): Monsieur le vice-premier ministre, je vous remercie pour votre réponse. Pourriez-vous cependant encore m'apporter une précision? Un délai a-t-il déjà été fixé en ce qui concerne l'évaluation ou est-ce encore trop tôt? Dans tous les cas, nous suivrons le dossier.

07.06 Yves Leterme, ministre: C'est encore trop tôt.

Je tiens cependant à ajouter que j'ai bien pris note de votre suggestion de compléter la composition de la Commission fédérale. Il paraît en effet anormal que les écoles de conduite ne soient pas représentées.

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

08 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "het voorstel om fietsers te verplichten een fluovestje te dragen" (nr. 1234)

- de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "het fluovestje in het autoverkeer" (nr. 1444)

08 **Questions jointes de**

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la proposition visant à imposer aux cyclistes le port d'un gilet de sécurité réfléchissant" (n° 1234)

- M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "le gilet de sécurité réfléchissant pour les automobilistes" (n° 1444)

08.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-eerste minister, ik ben een beetje verrast dat collega Sabien Lahaye-Battheu hier niet aanwezig is. Ik vrees een beetje dat ze een bepaald idee heeft willen lanceren dat de belangrijkste kranten heeft kunnen halen en dat het daarmee in orde is. Ik vond het toch een iets te delicaat thema om daar zo maar dergelijke voorstellen rond te doen.

Qua mening over het verplicht maken van het fluovestje voor fietsers zou ik graag even willen verwijzen naar een citaat dat ik vandaag las van de burgemeester van Heist-op-den-Berg. Die stelt dat je verkeersveiligheid als overheid niet alleen kan organiseren. Het zijn de mensen die zelf bepalen hoe veilig of onveilig het verkeer is. We kunnen vanuit de overheid hooguit hun gedrag proberen te beïnvloeden. Ik denk dat dit, zeker met betrekking tot dit thema, een wijze raad is. Het is dan ook een CD&V-burgemeester in Heist-op-den-Berg natuurlijk, de heer Luc Vleugels. Ik kom tot mijn vraag.

Hier kwam al een aantal onderwerpen aan bod waarbij bleek dat niet alle beslissingen onder een vorige legislatuur even gelukkig waren. Het dossier met betrekking tot het fluovestje in auto's voor het dragen op de pechstroken is daarvan een voorbeeld. Er werd een resolutie goedgekeurd op initiatief van de VLD – ik meen zelfs unaniem in de commissie en in de plenaire vergadering – om het fluovestje te verplichten bij de veiligheidsuitrusting in de wagen. Minister Landuyt heeft daar een eerder halfslachtige maatregel van gemaakt en heeft enkel verplicht het te dragen op het moment dat je uit de wagen stapt. Op het moment dat je in panne staat op een autosnelweg en je een dergelijk fluovestje niet in de auto hebt liggen – wat dus niet verplicht is – mag je eigenlijk niet uitstappen. Dat creëert een gevaarlijke toestand.

Zaterdagnacht zag ik nog iemand aan de parking in de buurt van Kontich die met een jerrycan over de pechstrook liep zonder fluovestje. Dat is een behoorlijk zwart gegeven en zeker erg gevaarlijk. Politie mensen die bij mensen in nood zijn op een pechstrook hebben ook niet als eerste reactie te bekeuren wegens het niet dragen van een fluovestje. Op dat moment zijn er andere zorgen.

Daarom zou het beter zijn dat fluovestje te verplichten en het toe te voegen aan de verplichte veiligheidsuitrusting van de wagen. Ik wilde u vragen of deze maatregel niet moet worden aangevuld met de verplichting om het vestje steeds in de wagen te hebben.

Président: Bellot François.

Voorzitter: Bellot François.

08.02 Minister **Yves Leterme**: Mijnheer Van den Bergh, het antwoord op uw vraag is: ja. Bij gelegenheid van een toekomstige wijziging van het technisch reglement zullen wij op uw initiatief die aanpassing doorvoeren.

08.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 **Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de problemen met een vliegtuig van touroperator Jetair"** (nr. 1295)

09 **Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "les problèmes liés à un avion du tour-opérateur Jetair"** (n° 1295)

09.01 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de minister, er is de voorbije weken heel wat te doen geweest over een Boeing 767 van de touroperator Jetair. Daarentoent is een onderzoek opgestart door de Geschillencommissie van de Vlaamse Vereniging Reisbureaus. Dat vernamen we vorige week maandag. Dat onderzoek heeft natuurlijk geen betrekking op de veiligheid zelf, maar veeleer op de vertragingen, waardoor de passagiers worden getroffen.

Ik wil het hier niet hebben over de schade die de passagiers daarvan ondervinden, wat uiteraard niet onbelangrijk is. Ik wil het veeleer hebben over de veiligheid van dat toestel in het bijzonder en de veiligheid op onze luchthavens in het algemeen. Ik wil hier een aantal vragen stellen om uw aandacht op de problematiek te vestigen.

Mijnheer de minister, hebt u kennis van de specifieke problemen met dat toestel? Zo ja, van welke aard zijn die problemen? Zijn er redenen – dit is toch belangrijk voor de passagier – om ons daarover zorgen te maken?

Hebt u gegevens hoeveel keer, voor hoeveel personen en hoeveel uur het toestel in 2006 en 2007 vertragingen veroorzaakte?

Meer algemeen, wat alle vliegtuigen betreft, hebt u er kennis van hoeveel uur vertraging wegens technische problemen de passagiersvoertuigen in onze Belgische luchthavens opliepen, zo mogelijk opgesplitst per luchthaven, van 2005 tot en met 2007?

Ten slotte, hoeveel vliegtuigen werden in 2006 en 2007 door de Belgische instanties als vliegongwaardig bestempeld?

09.02 Minister Yves Leterme: Mijnheer De Padt, ik heb een zeer uitgebreid antwoord dat door de diensten is voorbereid. Ik zal mij concentreren op een beknopt antwoord op de vier vragen die u schriftelijk hebt gesteld, en u een kopie bezorgen van het omstandige antwoord.

Wij hebben uiteraard kennis van de problemen met het toestel in kwestie. Het is, zoals u zelf zegt, een Boeing 767 van Jetairfly, een voormalig toestel van Varig, dat wegens financiële problemen van de Braziliaans exploitant uit de running werd genomen en dat lang inactief is gebleven. Die lange periode van inactiviteit zou een van de oorzaken zijn van de problemen die de passagiers herhaaldelijk last hebben berokkend.

De wederinbedrijfstelling ging, zoals het vaak voorkomt bij toestellen die lang uit de running zijn geweest, gepaard met tijdrovende en terugkerende problemen. Die zijn er onder meer geweest met het zogenaamd entertainmentsysteem, dat niet essentieel is om te vliegen, maar wel behoort tot de uitrusting die moet worden nagezien. Er was ook een probleem met een van de motoren, meer bepaald met de straalomkering. Voorts waren er elektrische anomalieën en problemen met de besturing, meer bepaald een veel voorkomende asymmetrie in de besturing.

Voor zover die de luchtvaardigheid van het toestel hebben beïnvloed en in voorkomend geval een tekortkoming van de zogenaamde Minimum Equipment List of MEL uitmaakten, werden ze volgens de gecertificeerde methodes aangepakt, onder het toezicht van het directoraat-generaal Luchtvaart. Het toestel heeft nu opnieuw zijn maturiteit bereikt, hoewel recente berichten nog altijd wijzen op mankementen.

De luchtwaardigheid van het vliegtuig wordt door de Staat gecertificeerd met gevolgen tegenover de andere lidstaten van de ICAO en uiteindelijk ook het publiek. Vandaar denk ik dat het toch normaal is dat het directoraat-generaal Luchtvaart die verantwoordelijkheid niet licht opneemt. Het neemt de verantwoordelijkheid pas weer effectief via goedkeuring wanneer via de ingezette middelen gebleken is dat de vliegveiligheid effectief is gegarandeerd.

Een deel van de vertragingen heeft ook te maken met het feit dat, wat de vervangende vliegtuigen betreft, waarop men soms een beroep moet doen, er soms ook problemen om de hoek komen kijken.

We hebben geen statistieken over het aantal betrokken passagiers. Wat het aantal vertragingen betreft, in 2006 ging het om drie vertragingen van in totaal 23 uur. In 2007, vorig jaar, waren er reeds dertien vertragingen van in totaal 149 uur.

Andere statistieken zijn niet onmiddellijk voorhanden. Het jaarrapport 2006 over vertragingen in Europa van Eurocontrol catalogeert de technische vertragingen wel als belangrijkste oorzaak, namelijk voor meer dan 10%.

Ik kom tot uw laatste vraag. Hoeveel vliegtuigen werden in 2006 en 2007 door de Belgische instanties als vliegongwaardig bestempeld? In 2006 hebben 84 vliegtuigen het voorwerp uitgemaakt van een rapportering en in 2007 100 toestellen. Er zijn verschillende categorieën van rapportering. Te noteren valt dat een opmerking van categorie drie een verbod op vliegen impliceert tot het euvel is hersteld. In 2006 waren er, van de 84 rapporteringen, drie rapporten van categorie drie. In 2007 waren er 16 rapporten van categorie drie.

09.03 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Wanneer men vaststelt dat er in 2007 16 vliegtuigen een rapport van categorie drie hebben gekregen, dan noopt ons dat toch tot waakzaamheid. Die vliegtuigen zijn in feite geland op een ogenblik dat ze niet meer mochten vliegen. Ik meen dat het goed is dat onze overheden en instellingen daarvoor de nodige waakzaamheid aan de dag leggen.

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

10 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de betrouwbaarheid van snelheidsradars" (nr. 1371)

10 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la fiabilité des radars" (n° 1371)

10.01 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de voorbije dagen ontstond naar aanleiding van de verklaring van de directeur van de verkeerspolitie van Brussel Noord onduidelijkheid en verwarring over de betrouwbaarheid van de snelheidsradars. In de media doken uitspraken op dat de analoge radars waarmee de politie nu werkt niet zouden deugen. Volgens de bronnen zouden alleen de nieuwe digitale radars foutloos werken. Ook een firma die deze radars invoert, zou dit bevestigen. Er wordt ook een oproep gelanceerd om telkens een foto op te vragen, indien weggebruikers denken dat ze onterecht zijn geflitst. In een reactie van de verkeerspolitie werden deze uitspraken echter ontkend.

Mijnheer de minister, ik heb hierover de volgende vragen.

Ten eerste, beschikt u over aanwijzingen dat een deel van de analoge snelheidsradars niet naar behoren zou functioneren?

Ten tweede, door welke producenten worden de analoge radars vervaardigd die momenteel op het Belgisch wettenwet in gebruik zijn? Zijn er reeds eerdere klachten geweest over een verschil in performantie tussen deze producenten?

Ten derde, welk percentage van de weggebruikers die voor overdreven snelheid worden geflitst, vragen achteraf een bewijsfoto op bij de politiediensten? Ik weet niet of u daarover gegevens hebt.

Ten vierde, zult u de wegbeheerders oproepen om hun huidige analoge radars versneld te vervangen door meer betrouwbare en efficiëntere digitale snelheidsradars?

Le **président**: J'ai vu à la télévision qu'un parquet aurait décidé de refuser l'utilisation d'un radar analogique de la marque Mesta. Cette décision d'annuler tous les procès-verbaux aurait été prise vendredi.

10.02 Yves Leterme, ministre: Monsieur le président, c'est une information complémentaire dont nous allons tenir compte.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Padt, ik antwoord op uw vragen.

Alle snelheidsradars die door de politie worden gebruikt, moeten het voorwerp van homologatie en periodieke ijking uitmaken. Zij moeten uiteraard ook worden gebruikt volgens de handleiding die specifiek per toestel werd opgesteld.

Gelet op het bovenstaande, heb ik geen aanwijzingen en zelfs geen reden om aan te nemen dat een deel van de analoge snelheidsradars niet naar behoren zou functioneren. Ik meen trouwens te weten dat de woorden van de betrokkene door de pers nogal ongenueanceerd werden gebracht. De betrokken directeur van de verkeerspolitie van Brussel heeft ontkend dat de snelheidsradars die onder zijn verantwoordelijkheid en bevoegdheid vallen, onbetrouwbaar zouden zijn. Het ging hier bovendien over de zogenaamde bemande snelheidsradars van de Brusselse politie. Het gaat dus niet over de onbemande snelheidsradars, die door de Gewesten worden geïnstalleerd.

Ingeval de stand van de technologische evolutie zijn er nu ook digitale snelheidsradars die vooral veel efficiënter zijn dan de analoge radars. Het is logisch en evident dat er in de toekomst een ontwikkeling naar de uitsluitende aanwending van digitale radars zal zijn.

Ik beschik over dit ogenblik jammer genoeg niet over de gevraagde gegevens betreffende de producenten en het aantal opvragingen van bewijsfoto's die onder meer het bewijs van de snelheidsovertredingen zijn. Zodra ik of mijn administratie over de gegevens beschik, zullen ze ter beschikking van de heer De Padt worden gesteld. Op dit moment heb ik de gevraagde informatie niet.

10.03 Guido De Padt (Open Vld): U beschikt waarschijnlijk ook over de gegevens van mensen die de foto's opvragen.

10.04 Minister Yves Leterme: Het is die informatie die mij ontbreekt.

10.05 Guido De Padt (Open Vld): Ik dacht dat het de gegevens over de producenten waren die u ontbraken.

In dat geval heb ik geen verdere vragen.

10.06 Minister Yves Leterme: Indien wij de gegevens verkrijgen, zullen wij ze u bezorgen.

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

11 Vraag van de heer Guido De Padt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de veiligheidsvoorschriften en de reglementering rond paramotoren" (nr. 1421)

11 Question de M. Guido De Padt au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "les consignes de sécurité et la réglementation en ce qui concerne les paramoteurs" (n° 1421)

11.01 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag is gestoeld op een gebeurtenis van een aantal dagen geleden, namelijk het neerstorten van het ULM-vliegtuig in, naar ik meen, West-Vlaanderen, waarbij twee mensen zijn omgekomen. Natuurlijk kunnen we niet vooruitlopen op de resultaten van het onderzoek. Dat neemt niet weg dat er tijdens de vorige legislatuur over dat onderwerp ook al werd gesproken en gedebatteerd in deze commissie. Er is wellicht behoefte aan een aangepaste reglementering en een beter inzicht in de risico's en oorzaken van een ongeval in de paramotorsport.

Bijna een jaar geleden, halfweg februari 2007, werd mijn voorstel van resolutie aangaande de uitwerking van een wetgevend kader rond paramotoren unaniem aangenomen in de Kamer. Er werd in die resolutie gevraagd aan de regering om verder overleg te plegen met alle representatieve organisaties van de paramotorsport in ons land om versneld werk te maken van een specifieke federale reglementering voor paramotoren en werk te maken van de oprichting van een gegevensbank over die sport, die te allen tijde een duidelijk en geactualiseerd beeld biedt en die de veiligheid van die sport kan helpen verzekeren.

Mijnheer de minister, vandaar heb ik de volgende vraag.

Kunt u een stand van zaken geven over de mate van uitvoering van de resolutie die ongeveer een jaar geleden werd goedgekeurd door het Parlement?

11.02 Minister **Yves Leterme**: Mijnheer de voorzitter, de heer De Padt, heeft zelf onderstreept dat bijna een jaar geleden, op 15 februari 2007, de dag na Sint-Valentijn, een van zijn voorstellen werd aangenomen, meer bepaald het voorstel betreffende de uitwerking van een regelgevend kader rond paramotoren; het gaat om het document 51K2459. Om die reden heeft de vorige regering een aanvang gemaakt met de voorbereiding van het regelgevend kader. Het ligt effectief in mijn bedoeling om dat proces binnen afzienbare tijd af te ronden en dus een specifieke regelgeving in te voeren.

Het is goed te melden dat er inmiddels regelmatig overleg wordt gepleegd tussen enerzijds de administratie, namelijk het directoraat-generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer, en anderzijds de Koninklijke Belgische Aeroclub, om zaken aangaande de reglementering en veiligheid te bespreken. Ik hecht groot belang aan dat overleg, omdat daar ook de eigen verantwoordelijkheid van de Koninklijke Belgische Aeroclub, haar verenigingen en de erbij aangesloten leden aan bod kan komen, alsook de verbetering van de veiligheid.

Ik hecht daaraan zeer veel belang en wil daarom, ter stimulering van de veiligheid, dit jaar dan ook een vliegveiligheidsprijs uitreiken aan de vereniging of organisatie binnen de recreatieve luchtvaart, die zich verdienstelijk maakt in dat domein. Ik zal daarover trouwens overleggen met de KBAC. Ik denk dat zulks ook, zij het op een andere manier, tegemoetkomt aan de zorg die aan de basis lag van uw parlementair initiatief, collega De Padt.

De vraag naar een gegevensbank kan ook positief worden beantwoord omdat er binnen de luchtvaart al een databank bestaat waarin alle incidenten en accidenten worden geregistreerd. Er bestaat zelfs een Europese regulering die voorschrijft dat iedere lidstaat van de Europese Unie effectief over een dergelijke databank moet beschikken. Deze databank wordt beheerd door het directoraat-generaal Luchtvaart.

Op basis van de gegevens van deze databank worden ook analyses gemaakt van de cijfers om te zien of men negatieve trends kan waarnemen op het gebied van de veiligheid om desgevallend gepaste maatregelen te kunnen nemen. Ik kan u ook medelen dat een initiatief wordt gestart om de wetgeving inzake het melden van incidenten en accidenten te harmoniseren. Dit is ook een gevolg van Europese regelgeving ter zake.

Er werd wel degelijk werk gemaakt van de uitvoering van uw resolutie. Het regelgevende kader zullen wij binnen afzienbare tijd proberen af te ronden. Wij gaan ook proberen een positieve stimulans te geven aan initiatieven die door verenigingen en mensen zelf worden genomen. Er wordt permanent overleg gepleegd met de betrokken sector. Daarnaast zullen wij de wetgeving inzake het melden van incidenten en accidenten aanpassen teneinde tegemoet te komen aan de Europese regelgeving. Ik heb ter zake verwezen naar de reeds bestaande gegevensbank.

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

12 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de vice-eerste minister en minister van Begroting, Mobiliteit en Institutionele Hervormingen over "de gemeentelijke parkeerkaart" (nr. 1439)**

12 **Question de M. Jef Van den Bergh au vice-premier ministre et ministre du Budget, de la Mobilité et des Réformes institutionnelles sur "la carte de stationnement communale" (n° 1439)**

12.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de vice-eerste minister, mijn vraag is een beetje ingegeven door de stemmen die terug opgaan om dokters en geneesheren een speciaal statuut te geven in het verkeersreglement, namelijk dat zij bepaalde parkeerovertredingen zouden mogen doen in functie van de uitoefening van hun beroep. Het zou een gevaarlijk precedent kunnen zijn om zulke overtredingen toe te staan.

Daarom wilde ik u eerst nog eens vragen hoe het momenteel is gesteld met de gemeentelijke parkeerkaart. Dat is een relatief recent gegeven. Tijdens de vorige legislatuur werd in het verkeersreglement groen licht gegeven aan de gemeenten om een parkeerkaart toe te kennen voor bepaalde categorieën van bestuurders, die zij zelf mogen aanduiden, waarmee die bestuurders hun parkeerschijf niet hoeven te plaatsen, waarmee ze toegang krijgen tot gereserveerde parkeerplaatsen en eventueel kunnen worden vrijgesteld van het betalend parkeren. Onder andere de geneesheren en de dokters waren een beoogde doelgroep van dit systeem.

Alhoewel het nieuwe systeem kan worden toegepast op allerlei categorieën, is het vooral een antwoord op de vraag van dokters en dergelijke.

Bepaalde zaken in de reglementering zijn echter niet echt duidelijk. Zo rijst bijvoorbeeld de vraag of een gemeente deze parkeerkaart moet beperken tot de eigen inwoners, want op die manier zouden natuurlijk medici en paramedici bij een huisbezoek aan patiënten in buurgemeenten worden uitgesloten van het doel van deze parkeerkaarten, zeker als die meer en meer ingang zouden vinden bij meer en meer gemeentebesturen.

Het is ook niet duidelijk of er van bovenaf een bepaalde geldigheidsduur wordt opgelegd. Kunnen de gemeenten deze zelf bepalen, is daarbij de logische vraag.

Met andere woorden, de regelgeving is niet op alle vlakken even duidelijk. Mijn concrete vraag is dan ook de volgende. Hoe moeten die beperking naar plaats en tijd worden geïnterpreteerd met betrekking tot die gemeentelijke parkeerkaart?

12.02 Minister **Yves Leterme**: Mijnheer de voorzitter, collega Van den Bergh, ik onderken in uw vraagstelling en mondelinge toelichting een gevoel van bevrijding dat u niet meer wordt gechaperonneerd door collega's Doornst en Schryvers, die u anders wellicht tot de orde zouden hebben geroepen wegens de latente inbreuk op de gemeentelijke autonomie die u durft te suggereren.

Dit gezegd zijnde, wij moeten ons bewust zijn van het belang van een "speciaal statuut" voor het parkeren van gezondheidswerkers, dokters, verpleegkundigen en anderen.

Evenwel, het parkeerbeleid is effectief grotendeels een stedelijke of gemeentelijke aangelegenheid en – u hebt ernaar verwezen – het verkeersreglement heeft daarop ingespeeld door de gemeentelijke bevoegdheden en mogelijkheden ter zake uit te breiden.

Het lijkt mij logisch dat de gemeenten zich in eerste instantie beperken tot hun grondgebied, waarvoor zij bevoegd zijn, maar ik meen dat u terecht aangeeft dat er enige vorm van coördinatie met de omliggende gemeenten aan de orde is. Ik durf te suggereren als eerste stap eens te kijken – dat kan door leden van de betrokken raden – of het niet in het ruimere raam van de politiezone kan worden bekeken, zodat een eerste stap naar afstemming gebeurt.

Ik meen dat het belangrijk is dat er in de beleidskeuze inzake het parkeerbeleid rekening wordt gehouden met een aantal algemene noden, maar ook met de gemeentelijke realiteit. Vandaar dat ik inzake de geldigheidsduur en dergelijke niet van plan ben bevoogdend op te treden. Ik durf evenwel te suggereren dat men in de verschillende delen van het land binnen de politiezones initiatieven neemt om tegemoet te komen aan uw terechte zorg van non-discriminatie, of van het niet-verhinderen van de gemeentegrensoverschrijdende mobiliteit van gezondheidswerkers.

12.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V - N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wil zeker niet de autonomie van de gemeenten in deze aantasten of zo. Het is eerder vanuit mijn bekommernis dat hier wetgevende initiatieven worden genomen die bepaalde parkeerovertredingen zouden toestaan voor die doelgroep.

Ik meen dat wij dat in de mate van het mogelijke moeten vermijden en dat wij moeten zoeken naar correcte manieren om het op te lossen. Daarvoor is de gemeentelijke parkeerkaart natuurlijk een nuttig instrument, op voorwaarde natuurlijk dat zij op een goede en efficiënte manier wordt gebruikt.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.07 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.07 heures.*