



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

03-07-2006

Après-midi

maandag

03-07-2006

Namiddag

SOMMAIRE

INHOUD

Questions jointes de	1	Samengevoegde vragen van	1
- M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "le tuning des voitures" (n° 11681)	1	- de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "het tunen van wagens" (nr. 11681)	1
- M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "la nouvelle circulaire relative au 'tuning' de voitures" (n° 12249)	1	- de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe omzendbrief betreffende de tuning van wagens" (nr. 12249)	1
<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "l'incorporation du permis de conduire dans la carte d'identité électronique" (n° 12257)	3	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "de integratie van het rijbewijs op de eID" (nr. 12257)	3
<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Ordre des travaux	4	Regeling van de werkzaamheden	4
Question et interpellations jointes de	4	Samengevoegde vraag en interpellaties van	4
- M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "la conformité de la réglementation en matière de permis de conduire par rapport aux règles européennes" (n° 11971)	4	- de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de overeenstemming van de rijbewijsreglementering met de Europese regels" (nr. 11971)	4
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la disparition de la formule auto-école/stage accompagné comme principe de base de l'apprentissage de la conduite automobile" (n° 887)	4	- de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "het verdwijnen van de combinatie rijkschool-begeleide stage als model van de rijopleiding" (nr. 887)	4
- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "ses projets de réforme de l'apprentissage de la conduite" (n° 888)	4	- de heer Jan Mortelmans tot de minister van Mobiliteit over "zijn plannen tot hervorming van de rijopleiding" (nr. 888)	4
<i>Orateurs:</i> François Bellot, Jef Van den Bergh, Jan Mortelmans, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> François Bellot, Jef Van den Bergh, Jan Mortelmans, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
<i>Motions</i>	9	<i>Moties</i>	9
Question de Mme Véronique Ghenne au ministre de la Mobilité sur "le câble ABS" (n° 12008)	10	Vraag van mevrouw Véronique Ghenne aan de minister van Mobiliteit over "de ABS-kabel" (nr. 12008)	10
<i>Orateurs:</i> Véronique Ghenne, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Véronique Ghenne, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	11	Samengevoegde vragen van	11
- Mme Hilde Vautmans à la vice-première ministre et ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "un service de médiation à l'aéroport" (n° 12163)	11	- mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Consumentenzaken over "een ombudsdienst op de luchthaven" (nr. 12163)	11
- Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "un service de médiation à l'aéroport" (n° 12164)	11	- mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "een ombudsdienst op de luchthaven" (nr. 12164)	11

<i>Orateurs:</i> Hilde Vautmans, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Hilde Vautmans, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de Mme Nathalie Muylle au ministre de la Mobilité sur "la présence d'un tachygraphe digital" (n° 12030)	12	Vraag van mevrouw Nathalie Muylle aan de minister van Mobiliteit over "de aanwezigheid van een digitale tachograaf" (nr. 12030)	12
<i>Orateurs:</i> Nathalie Muylle, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Nathalie Muylle, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de Mme Nathalie Muylle au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation du tachygraphe digital en cas de location d'un véhicule" (n° 12029)	13	Vraag van mevrouw Nathalie Muylle aan de minister van Mobiliteit over "het gebruik van de digitale tachograaf bij een gehuurd voertuig" (nr. 12029)	13
<i>Orateurs:</i> Nathalie Muylle, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Nathalie Muylle, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Ortwin Depoortere au ministre de la Mobilité sur "les indemnités d'expropriation à octroyer à des propriétaires riverains de la ligne de chemin de fer 50A" (n° 12172)	14	Vraag van de heer Ortwin Depoortere aan de minister van Mobiliteit over "de onteigeningsvergoedingen aan eigenaars langs de spoorlijn 50A" (nr. 12172)	14
<i>Orateurs:</i> Ortwin Depoortere, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Ortwin Depoortere, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de Mme Talbia Belhouari au ministre de la Mobilité sur "la consultation publique lancée par la Commission européenne portant sur les droits des voyageurs dans le transport international par autobus et autocar" (n° 12242)	15	Vraag van mevrouw Talbia Belhouari aan de minister van Mobiliteit over "de openbare raadpleging door de Europese Commissie over de rechten van de passagiers in het internationaal vervoer per autobus en autocar" (nr. 12242)	15
<i>Orateurs:</i> Talbia Belhouari, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Talbia Belhouari, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de Mme Talbia Belhouari au ministre de la Mobilité sur "les plaintes des voyageurs aériens" (n° 12243)	16	Vraag van mevrouw Talbia Belhouari aan de minister van Mobiliteit over "de klachten van luchtreizigers" (nr. 12243)	16
<i>Orateurs:</i> Talbia Belhouari, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Talbia Belhouari, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "les séparateurs installés à Auderghem" (n° 12262)	18	Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe afscheidingen in Oudergem" (nr. 12262)	18
<i>Orateurs:</i> Valérie De Bue, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Valérie De Bue, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "les vols dans les couloirs prévus à cet effet" (n° 12272)	19	Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "het vliegen in de daartoe voorziene corridors" (nr. 12272)	19
<i>Orateurs:</i> Simonne Creyf, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Simonne Creyf, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de Mme Katrien Schryvers, reprise par M. Jef Van den Bergh, au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "le financement de la signalisation variable des zones 30 aux abords des écoles par le fonds de la sécurité routière" (n° 12085)	20	Vraag van mevrouw Katrien Schryvers, overgenomen door de heer Jef Van den Bergh, aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "de financiering met middelen uit het verkeersveiligheidsfonds van variabele borden voor de zone-30 in de schoolomgevingen" (nr. 12085)	20
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Ordre des travaux	21	Regeling van de werkzaamheden	21
Question de Mme Muriel Gerkens au ministre de	21	Vraag van mevrouw Muriel Gerkens aan de	21

la Mobilité sur "le contrôle des émissions des moteurs de péniches" (n° 12259)

Orateurs: **Muriel Gerkens, Renaat Landuyt,**
ministre de la Mobilité

minister van Mobiliteit over "de controle van de uitstoot door de motoren van binnenvaartuigen" (nr. 12259)

Sprekers: **Muriel Gerkens, Renaat Landuyt,**
minister van Mobiliteit

Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les autorisations de transport exceptionnel" (n° 12266)

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

22

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "vergunningen voor uitzonderlijk vervoer" (nr. 12266)

22

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

Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'interdiction de dépassement pour les camions sur les autoroutes comptant 2 x 2 bandes de circulation" (n° 12274)

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

23

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het inhaalverbod voor vrachtwagens op autosnelwegen met 2 x 2 rijstroken" (nr. 12274)

23

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

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

du

LUNDI 03 JUILLET 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 03 JULI 2006

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 22 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Questions jointes de

- M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "le tuning des voitures" (n° 11681)
- M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "la nouvelle circulaire relative au 'tuning' de voitures" (n° 12249)

01.01 **Roel Deseyn** (CD&V) : La nouvelle circulaire relative aux voitures transformées par tuning a été publiée le 15 mai dernier. Toutes les règles définies dans la circulaire précédente sont-elles dès lors caduques ?

La nouvelle circulaire comporte de nombreuses modifications. Le contrôle distinct et non périodique des véhicules non tunés n'existera-t-il plus ? Ne sera-t-il plus procédé qu'à un contrôle technique périodique et combien coûtera-t-il ? La circulaire n'opère plus de distinction que sur la base des frais administratifs afférents à une transformation donnée. Ainsi, une attestation d'homologation, un rapport de validation ou un manuel de montage sera requis dans certains cas. Le ministre peut-il indiquer pour chaque procédure les formalités et les procédures requises et préciser où l'adepte du tuning doit s'adresser à cet effet ?

Les voitures pour lesquelles vaut encore un agrément national font l'objet d'un régime d'exception pour ce qui concerne les pièces détachées, selon que celles-ci sont agréées ou non au niveau européen. Un rapport de validation sera requis dans ce cas de figure à partir du

De vergadering wordt geopend om 14.22 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "het tunen van wagens" (nr. 11681)
- de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe omzendbrief betreffende de tuning van wagens" (nr. 12249)

01.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Op 15 mei verscheen een nieuwe circulaire betreffende de getunede wagens. Vervallen daarmee alle regels van de vorige rondzendbrief?

De nieuwe circulaire bevat heel wat wijzigingen. Is er geen aparte niet-periodieke tuningkeuring meer, maar alleen een periodieke, en hoeveel kost die? De circulaire maakt alleen nog een onderscheid op basis van de administratieve lasten die gepaard gaan met een bepaalde verbouwing. Zo zijn in verschillende gevallen een homologatieattest, een validatieverslag of een montagehandleiding nodig. Kan de minister voor elke procedure uitleggen welke formaliteiten en handelingen nodig zijn en waar de tuner daarvoor terecht kan?

Voor wagens die nog een nationale goedkeuring hebben geldt soms een uitzonderingsregime voor de onderdelen, naargelang ze wel of niet Europees goedgekeurd zijn. Hiervoor heeft men vanaf 1 september 2007 een validatieverslag nodig. Producenten hebben tot 31 augustus 2006 de tijd

1^{er} septembre 2007. Les producteurs pourront obtenir un agrément auprès du SPF Mobilité jusqu'au 31 août 2006 et certaines pièces seraient interdites à partir du 1^{er} septembre 2006 si elles n'ont pas encore été agréées. Quel est le but de cette réglementation ?

Les adeptes du tuning doivent-ils faire contrôler leur voiture après chaque transformation ou uniquement lors du contrôle périodique ? Combien coûte le contrôle du tuning ?

Comment peut-on obtenir les attestations d'homologation, les rapports de validation et les manuels de montage ? Quelle réglementation s'applique aux voitures qui font l'objet d'un agrément national ? Les producteurs de pièces non agréées au niveau européen disposeront-ils de suffisamment de temps pour obtenir un rapport de validation et le SPF Finances peut-il garantir qu'il communiquera une décision avant le 1^{er} septembre 2006 ?

01.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Ceux que la chose intéresse peuvent suivre l'évolution de ce dossier sur le site web how2tune.be. La circulaire du 15 mai 2006 a effectivement remplacé celle du 15 février 2006.

Le rapport de tuning, qui peut être délivré lors d'un contrôle technique, périodique ou non, établit la conformité des transformations du véhicule avec les dispositions de la circulaire. A toute transformation correspond un certificat de tuning dont le surcoût se monte à 6 EUR.

Il existe trois procédures de validation. Des attestations d'homologation peuvent être exigées pour les sièges, tuyaux d'échappement et ceintures de sécurité qui ne sont pas d'origine mais répondent aux normes européennes. Pour les composants non agréés e ou E, un rapport de validation établi par des laboratoires agréés est exigé. Enfin, il est également possible de valider des transformations sur la base d'un mode d'emploi de montage, surtout en ce qui concerne la cage de sécurité de la cabine.

Les véhicules qui sont l'objet d'un agrément national mais non d'un certificat de conformité européen, mis en circulation avant le 15 mai 1968, doivent répondre aux principes de base uniquement. Les véhicules avec agrément national et mis en circulation avant le 15 mai 1981 ne sont pas soumis à des procédures de validation pour les pièces transformées mais doivent satisfaire aux conditions énumérées dans la circulaire. Pour les véhicules avec agrément national et mis en circulation à partir du 15 mai 1981, un certificat

om een goedkeuring te bekomen van de FOD Mobiliteit en vanaf 1 september 2006 zouden bepaalde onderdelen verboden worden indien er nog geen goedkeuring is. Wat is de bedoeling van deze regeling?

Moeten de tuners hun wagen laten keuren na iedere verbouwing of enkel bij de periodieke keuring? Hoeveel kost de tuningkeuring?

Hoe geraakt men aan de homologatieattesten, validatieverslagen en montagehandleidingen? Wat is de regeling voor wagens met een nationale goedkeuring? Zullen de producenten van niet e- of E-goedgekeurde onderdelen voldoende tijd hebben om een validatieverslag te bekomen en kan de FOD Financiën garanderen dat hij vóór 1 september 2006 een beslissing meedeelt?

01.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): De evolutie in dit dossier kan worden gevolgd op de website www.how2tune.be. De circulaire van 15 mei 2006 heeft inderdaad deze van 15 februari 2006 vervangen.

Het tuningrapport kan worden afgeleverd bij een periodieke of een niet-periodieke keuring en stelt de conformiteit van de verbouwingen met de bepalingen van de circulaire vast. Aan elke verbouwing is een tuningattest verbonden waarvan de meerkosten 6 euro bedragen.

Er zijn drie verschillende validatieprocedures. Er kunnen homologatieattesten worden geëist voor niet originele zetels, uitlaten en veiligheidsgordels die beantwoorden aan Europese normen. Voor niet e- of E-goedgekeurde onderdelen wordt een validatieverslag geëist van erkende laboratoria. Tot slot kan er ook aan de hand van de montagehandleiding worden gevalideerd, vooral voor de veiligheidskooi.

Wagens met een nationale goedkeuring, maar zonder Europees gelijkvormigheidsattest, die voor 15 juni 1968 in dienst werden gesteld, moeten enkel voldoen aan de basisprincipes. Wagens met een nationale goedkeuring in dienst gesteld voor 15 mei 1981 zijn voor de verbouwde onderdelen niet onderworpen aan validatieprocedures, maar moeten wel voldoen aan de voorwaarden vermeld in de rondzendbrief. Voertuigen met een nationale goedkeuring in dienst gesteld vanaf 15 mei 1981 hebben een homologatieattest nodig als de

d'homologation est requis si les ceintures de sécurité sont remplacées ; seuls les phares sont soumis aux conditions d'agrément e et E.

Il a été tenu compte lors de la rédaction de la circulaire des intérêts des tuners et des producteurs de pièces. Des délais plus importants leur seraient défavorables.

01.03 Roel Deseyn (CD&V) : La circulaire ne précise pas quand un véhicule doit être soumis au contrôle technique. Il subsiste une grande marge d'interprétation et les décisions sont laissées au propriétaire. La précédente circulaire était plus claire à cet égard.

Le rapport de validation établi par des laboratoires agréés doit être pris en considération mais comment l'obtenir ? Peut-on s'adresser directement à ces instances ou faut-il demander les rapports par l'entremise d'un établissement belge ? Il faut espérer que le site internet précisera ce point et que l'utilisateur pourra ainsi faire mettre tous les documents en ordre.

01.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : M. Deseyn estime donc que la première directive est meilleure que la deuxième. Je me réfère au site internet.

01.05 Roel Deseyn (CD&V) : La deuxième est méritoire mais elle est incomplète en ce qui concerne le contrôle des véhicules.

L'incident est clos.

02 Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "l'incorporation du permis de conduire dans la carte d'identité électronique" (n° 12257)

02.01 Roel Deseyn (CD&V) : Le ministre a déclaré précédemment que la Belgique s'efforce à l'échelle européenne de ne pas faire obstacle à la combinaison de la carte d'identité électronique et du permis de conduire. Lors du Conseil de ministres européen du 27 mars 2006, il a été décidé d'instaurer un permis de conduire uniformisé sous la forme d'une carte de crédit d'ici à 2013. Les États membres sont libres d'appliquer ou non un microprocesseur au permis de conduire.

Quelles données doivent-elles être visibles extérieurement sur le permis de conduire européen et figureront-elles sur la carte d'identité électronique ? Quelles initiatives ont-elles déjà été prises pour intégrer le permis de conduire et la

veiligheidsgordels werden vervangen; enkel de lichten zijn onderworpen aan de e- en E-goedkeuringsvoorwaarden.

Bij het opstellen van de rondzendbrief werd rekening gehouden met de belangen van de tuners en de producenten van de onderdelen. Langere termijnen zouden voor hen nadelig zijn.

01.03 Roel Deseyn (CD&V) : De rondzendbrief verduidelijkt niet wanneer een wagen moet worden gekeurd. Er is veel ruimte voor interpretatie en men laat beslissingen over aan de eigenaar. De vorige richtlijn was op dat vlak duidelijker.

Een validatieverslag dat werd opgesteld door erkende laboratoria moet in aanmerking worden genomen, maar hoe kan het worden bekomen? Kan men zich rechtstreeks tot deze instanties wenden of moet men de verslagen aanvragen via een Belgische instelling? Hopelijk brengt de website meer duidelijkheid en kan de gebruiker daar alle documenten in orde te brengen.

01.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands) : De heer Deseyn vindt dus de eerste richtlijn beter dan de tweede. Ik verwijs naar de website.

01.05 Roel Deseyn (CD&V) : De tweede is verdienstelijk, maar is onvolledig inzake de keuring van de wagens.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "de integratie van het rijbewijs op de eID" (nr. 12257)

02.01 Roel Deseyn (CD&V) : De minister zei eerder dat België op Europees niveau tracht om niet te verhinderen dat de eID en het rijbewijs worden gecombineerd. Op de Europese ministerraad van 27 maart 2006 werd besloten om een eenvormig rijbewijs in de vorm van een kredietkaart in te voeren tegen 2013. Lidstaten zijn vrij om al dan niet een microchip op het rijbewijs aan te brengen.

Welke gegevens moeten uiterlijk zichtbaar zijn op het Europese rijbewijs, en zullen die op de eID worden opgenomen? Welke stappen werden reeds ondernomen voor de integratie van het rijbewijs en

carte d'identité électronique ? Quand le permis de conduire intégré entrera-t-il en vigueur ?

02.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : La directive européenne ne modifie nullement les dispositions relatives aux données qui apparaissent sur un permis de conduire.

Cette donnée anticipe les faits car la directive ne peut être exécutée à ce jour. La publication de la directive est attendue pour début 2007 au plus tard. La directive entrera en vigueur vingt jours après sa publication et devra ensuite être transposée en droit belge dans un délai de quatre ans.

Les États membres disposeront ensuite encore d'un délai de deux ans pour appliquer les dispositions. Le nouveau permis de conduire sera donc en usage en Belgique en 2014 au plus tard.

02.03 Roel Deseyn (CD&V) : Contrairement au passé, on s'exprime actuellement avec une certaine réserve. On a donné l'impression jadis que la Belgique se préparait déjà à l'intégration. À présent que l'affaire a été remportée au niveau européen grâce au lobbying belge, on adopte une attitude attentiste. Étant donné que le permis de conduire ne sera plus introduit au cours de cette législature, j'espère que l'on maintiendra cette attitude au cours des prochains mois.

02.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Il s'agit là d'une remarque déplacée dans le cadre de la politique européenne.

L'incident est clos.

03 Ordre des travaux

Le **président** : La question n°11792 de Mme Annick Saudoyer et les questions n°11937 et n°12111 de Mme Magda De Meyer sont transformées en questions écrites.

La question n°11990 de M. Melchior Wathelet est reportée.

La question n°12201 de M. Guido De Padt est transformée en question écrite.

04 Question et interpellations jointes de
 - M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "la conformité de la réglementation en matière de permis de conduire par rapport aux règles européennes" (n° 11971)
 - M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la disparition de la formule auto-école/stage accompagné comme principe de base de

de eID? Wanneer zal het geïntegreerde rijbewijs worden ingevoerd?

02.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De Europese richtlijn brengt geen verandering aan de bepalingen inzake de zichtbare gegevens op een rijbewijs.

Deze vraag komt voor de feiten, want de richtlijn kan nog niet worden uitgevoerd. De publicatie van de richtlijn wordt ten laatste tegen begin 2007 verwacht. De datum van inwerkingtreding is twintig dagen na publicatie, waarna de omzetting in Belgische regelgeving binnen vier jaar moet gebeuren.

De lidstaten hebben daarna nog twee jaar om de bepalingen toe te passen. Ten laatste in 2014 zal het nieuwe rijbewijs dus in België worden gebruikt.

02.03 Roel Deseyn (CD&V): In tegenstelling tot vroeger wordt er nu met enige reserve gesproken. In het verleden gaf men de indruk dat België zich al aan het voorbereiden was op de integratie. Nu de zaak op Europees niveau werd gewonnen dankzij Belgisch gelobby, neemt men een afwachtende houding aan. Aangezien het rijbewijs niet meer wordt ingevoerd tijdens deze regeerperiode, hoop ik dat men deze houding tijdens de volgende maanden aanhoudt.

02.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Dat is een misplaatste opmerking in het raam van de Europese politiek.

Het incident is gesloten.

03 Regeling van de werkzaamheden

De **voorzitter**: Vraag nr. 11792 van mevrouw Annick Saudoyer en de vragen nrs. 11937 en 12111 van mevrouw Magda De Meyer worden in schriftelijke vragen omgezet.

Vraag nr. 11990 van de heer Melchior Wathelet wordt verdaagd.

Vraag nr. 12201 van de heer Guido De Padt wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

04 Samengevoegde vraag en interpellaties van
 - de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de overeenstemming van de rijbewijsreglementering met de Europese regels" (nr. 11971)
 - de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "het verdwijnen van de combinatie rijkschool-begeleide stage als model van de

"l'apprentissage de la conduite automobile" (n° 887)

- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "ses projets de réforme de l'apprentissage de la conduite" (n° 888)

04.01 François Bellot (MR): En avril, la Commission européenne a demandé aux autorités belges des explications sur la conformité à la directive 91/439CE de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, qui autorise des personnes n'ayant pas encore réussi toutes les épreuves du permis, et notamment l'épreuve pratique, à conduire sans guide dans le cadre du permis provisoire modèle 2.

Quelle réponse avez-vous adressée à la Commission ? Quelles sont les conséquences de la procédure de la Commission vis-à-vis de la Belgique ? L'arrêté royal relatif au permis de conduire devra-t-il être modifié pour être conforme à cette directive européenne ?

04.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Le ministre a toujours l'intention d'appliquer la réforme de la formation à la conduite à partir du 1er septembre, malgré les nombreuses interrogations qui subsistent à ce propos. Il ferait bien de réexaminer l'ensemble du dossier, à moins que cette réforme ne soit qu'une opération de séduction en vue des élections communales. Les objectifs du ministre sont clairs : la formation à la conduite doit être plus facile et meilleur marché mais la sécurité routière fait-elle dans ces conditions encore partie des objectifs ?

Même le VAB, initialement partisan de la réforme, se montre sceptique aujourd'hui, le modèle qui combine une formation à la conduite professionnelle à une longue période d'apprentissage - de plus de trois mois - ne figurant plus dans le projet d'arrêté royal. Il est encore possible de combiner la filière libre à des leçons de conduite mais cette dernière option n'est que facultative.

À la suite des critiques formulées par le VAB, on peut se demander si la proposition est encore soutenue par les différents acteurs concernés par la problématique de la circulation routière. Il semble en tout état de cause que la commission fédérale pour la sécurité routière ne la soutienne plus.

Je préconise dès lors de reporter la réforme, pour que nous puissions encore examiner l'arrêté royal ensemble au Parlement.

"rijopleiding" (nr. 887)

- de heer Jan Mortelmans tot de minister van Mobiliteit over "zijn plannen tot hervorming van de rijopleiding" (nr. 888)

04.01 François Bellot (MR): In april vroeg de Europese Commissie de Belgische overheid om uitleg over de overeenstemming met richtlijn 91/439/EEG van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, waarbij personen die voornamelijk niet geslaagd zijn voor alle examens met het oog op het verkrijgen van een rijbewijs, en die meer bepaald het praktische examen niet met goed gevolg hebben afgelegd, zonder begeleider mogen rijden met een voorlopig rijbewijs model 2.

Wat heeft u de Commissie geantwoord? Wat zijn de consequenties van de procedure die de Commissie ten aanzien van België heeft ingesteld? Moet het koninklijk besluit betreffende het rijbewijs worden gewijzigd om in overeenstemming met de voormelde Europese richtlijn te worden gebracht?

04.02 Jef Van den Bergh (CD&V): De minister blijft bij zijn voornemen om de hervorming van de rijopleiding door te voeren op 1 september, ondanks de vele twijfels die hier nog over bestaan. Hij zou er goed aan doen om alles nog eens te heroverwegen, tenzij deze hervorming alleen maar bedoeld is als verkiezingsstunt voor de gemeenteraadsverkiezingen. De doelstellingen van de minister zijn duidelijk: het moet makkelijker en goedkoper. De vraag is of ook verkeersveiligheid nog wel een doelstelling is.

Zelfs een van de oorspronkelijke voorstanders van de hervorming, de VAB, krijgt twijfels nu ook het model dat een professionele rijopleiding combineert met een lange oefenperiode - van meer dan 3 maanden - uit het ontwerp-KB verdwenen is. De vrije begeleiding gecombineerd met rijnschool kan wel nog, maar de rijnschool is daarbij slechts een optie.

Na de kritiek van de VAB kan men zich afvragen of het voorstel nog gedragen wordt door de verschillende actoren van de verkeerswereld. In de federale commissie verkeersveiligheid schijnt dat in elk geval niet meer het geval te zijn.

Ik pleit er dan ook voor om de hervorming uit te stellen, zodat we het KB in het Parlement samen nog eens kunnen bekijken.

04.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Il n'a guère été tenu compte des observations formulées par notre groupe politique à la suite des auditions, notamment en ce qui concerne l'ordre à respecter au niveau de la formation à la conduite et de l'examen, la qualité et la durée de la formation, la période d'apprentissage pratique et le maintien du modèle 2. Le seul point positif est que la durée du permis provisoire est limitée à 3 ans. De plus, personne ne peut accompagner le titulaire d'un permis de conduire provisoire moyennant paiement. On peut réellement se demander si cette dernière disposition produira des effets, puisqu'il est impossible de contrôler cet état de fait. Loin de se contenter d'une lutte contre le travail au noir, il convient également de tenir compte d'un autre aspect, à savoir la confusion que risque de provoquer la multiplicité des accompagnateurs au niveau du processus d'apprentissage.

La période d'apprentissage pratique de 3 mois est beaucoup trop courte pour acquérir une base sérieuse. Il est également regrettable que le meilleur modèle, à savoir la conduite anticipée, soit supprimé. Seul le pire des modèles subsiste aujourd'hui. Ce n'est pas nous qui le disons, mais bien tous les experts. Selon le professeur Pauwels, ce choix va à l'encontre des données scientifiques et du bon sens.

À cela s'ajoutent à présent les objections de l'Europe.

Le ministre est-il disposé à reporter cette réforme et à modifier radicalement ses propositions ?

04.04 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Il y a une différence entre la question de M. Bellot et les autres questions.

La question de M. Bellot porte sur une lettre de la DG Énergie et Transports de l'Europe adressée au président de l'administration de la Mobilité et des Transports.

Selon la directive de 1991, un permis de conduire résulte d'un examen théorique et pratique. Notre modèle 2 de permis de conduire, obtenu après 18 heures de formation par une école, n'est pas un réel permis, mais une étape de la formation. Après cet éclairage donné par mon administration, il ne subsistera que de légers problèmes.

04.05 François Bellot (MR) : L'administration européenne indique cependant que les personnes

04.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Na de hoorzittingen heeft onze fractie een reeks opmerkingen geformuleerd, onder meer over de volgorde rijopleiding-examen, de kwaliteit van de rijopleiding, de duur ervan, de oefenperiode, het behoud van model 2 enzovoort. Daar is bitter weinig rekening mee gehouden. Het enige positieve punt is, dat de duur van het voorlopig rijbewijs beperkt wordt tot 3 jaar. Ook mag niemand de houder van een voorlopig rijbewijs tegen betaling begeleiden. Het is zeer de vraag of die laatste bepaling veel effect zal hebben, al was het maar omdat dit niet te controleren valt. Het gaat er niet alleen om zwartwerk tegen te gaan, men moet er ook rekening mee houden dat verschillende begeleiders tijdens het leerproces voor verwarring kunnen zorgen.

De oefenperiode van 3 maanden is veel te kort om een goede basis te verwerven. Het is ook jammer dat het beste model, namelijk de vervroegde rijopleiding, geschrapt wordt. Alleen het slechtste model blijft nu over. Dat zeggen wij niet, dat zeggen alle experts. Volgens professor Pauwels gaat deze keuze in tegen alle wetenschappelijke gegevens en het gezond verstand.

Daarbij komen nu ook nog eens de bezwaren van Europa.

Is de minister bereid de hervorming uit te stellen en zijn voorstellen drastisch aan te passen?

04.04 Minister Renaat Landuyt (*Frans*) : De vraag van de heer Bellot verschilt van de andere vragen.

De vraag van de heer Bellot gaat over een brief van het DG Energie en Vervoer van de EU aan de voorzitter van de Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

De Europese richtlijn van 1991 zegt dat een rijbewijs behaald wordt na een theoretisch en een praktisch examen. Ons voorlopig rijbewijs model 2, dat afgegeven wordt na 18 uur rijopleiding bij een rijsschool, is geen echt rijbewijs, maar een stadium in de opleiding. Mijn administratie zal in die zin opheldering verschaffen; daarna moeten enkel nog een paar kleinere problemen aangepakt worden.

04.05 François Bellot (MR) : De Europese administratie laat verstaan dat personen met een

disposant d'un tel permis provisoire conduiraient sans guide.

04.06 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : C'est notre système depuis des années !

04.07 François Bellot (MR) : Mais la Commission nous le reproche !

04.08 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : La Commission ne peut se baser que sur sa directive de 1991.

Le fait qu'on puisse conduire seul après la formation ne signifie pas qu'on possède un permis au sens de la directive de 1991. C'est ce que nous avons expliqué.

04.09 François Bellot (MR) : Mais l'arrêté royal de 1998 indique qu'une personne qui ne dispose pas d'un permis définitif ne peut conduire sans guide sur la voie publique !

04.10 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : La seule directive dont nous disposons et qui parle du permis de conduire est celle de 1991. On ne peut se baser que sur cela.

04.11 François Bellot (MR) : Je comprends la nuance mais on ne peut lancer quelqu'un dans le trafic sans permis. La directive de 1991 dit que nul ne peut conduire seul sans avoir de permis.

Je suppose que l'arrêté royal en préparation tiendra compte de l'observation.

04.12 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Le gouvernement a convenu de conserver le système d'écolage, en l'allongeant à 20 heures à la demande des libéraux, alors que l'Europe a un point de vue plutôt socio-démocrate.

04.13 François Bellot (MR) : Mais tous sont tenus de respecter les directives européennes !

04.14 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Je suis bien de votre avis !

(*En néerlandais*) : Il ne saurait bien entendu être question de reporter ou d'abandonner la réforme, qui entrera en vigueur comme prévu le 1^{er} septembre. Il serait stupide de remettre tout en question à la suite des déclarations d'un groupe d'action isolé, qui s'est transformé récemment en une école de conduite.

dergelijk voorlopig rijbewijs zonder begeleider zouden autorijden.

04.06 Minister Renaat Landuyt (*Frans*) : Zo werkt ons systeem al sinds jaar en dag!

04.07 François Bellot (MR) : Maar de Commissie verwijt ons dat!

04.08 Minister Renaat Landuyt (*Frans*) : De Commissie kan zich enkel op haar richtlijn uit 1991 beroepen.

Het feit dat men na de opleiding alleen de baan op mag, betekent niet dat men een over een rijbewijs in de zin van de richtlijn van 1991 beschikt. We hebben de Commissie daarop gewezen.

04.09 François Bellot (MR) : Maar in het koninklijk besluit van 1998 staat dat iemand die niet over een definitief rijbewijs beschikt, niet zonder begeleider een voertuig mag besturen!

04.10 Minister Renaat Landuyt (*Frans*) : De enige richtlijn waarover we beschikken en waarin over het rijbewijs wordt gesproken, is die uit 1991. We kunnen ons dus enkel daarop baseren.

04.11 François Bellot (MR) : Ik begrijp de nuance, maar je kan iemand niet zonder rijbewijs loslaten in het verkeer. De richtlijn van 1991 zegt dat niemand alleen mag rijden zonder rijbewijs.

Ik veronderstel dat er in het koninklijk besluit dat in aantocht is, rekening zal worden gehouden met de opmerking.

04.12 Minister Renaat Landuyt (*Frans*) : De regering heeft afgesproken dat de rijopleiding behouden blijft en op verzoek van de liberalen met 20 uur verlengd wordt. Europa volgt veeleer een sociaal-democratisch standpunt.

04.13 François Bellot (MR) : Maar iedereen moet de Europese richtlijnen naleven!

04.14 Minister Renaat Landuyt (*Frans*) : Welzeker!

(*Nederlands*) : Van uitstel of afstel kan natuurlijk geen sprake zijn. Alles treedt zoals voorzien in werking op 1 september. Het zou niet verstandig zijn om alles terug op de helling te zetten omwille van de uitspraken van één actiegroep, die zich onlangs heeft omgeturnd tot rijsschool.

Na de hoorzitting is er een tweede lezing geweest

Après l'audition, une seconde lecture a eu lieu au sein du gouvernement et nous avons apporté les adaptations qui nous ont semblé utiles.

04.15 Jef Van den Bergh (CD&V) : Le manque de considération du ministre pour le Parlement atteint un nouveau sommet.

Il n'est pas sérieux d'affirmer que nous formulons cette proposition en nous basant sur un seul groupe d'action. Il a d'ailleurs été le dernier à se rallier aux critiques émises. L'organisation en question soutenait les réformes au départ.

04.16 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Une chose a changé, à savoir que le Vlaamse Automobilistenbond (VAB) a été agréé comme auto-école après la deuxième lecture. Subitement, le VAB s'est opposé à la nouvelle réglementation, bien que son contenu n'ait pas été modifié. Il est hallucinant de constater qu'une telle organisation change ainsi d'avis en l'espace d'une semaine.

04.17 Jef Van den Bergh (CD&V) : Le ministre joue ici l'homme plutôt que la balle.

04.18 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : La vérité a ses droits. Le VAB a applaudi au nouveau système à l'issue de la première décision. Tout ceci est navrant. Le VAB est largement intervenu après cette première décision.

04.19 Jef Van den Bergh (CD&V) : Il ne subsiste plus guère de partisans de la réforme.

04.20 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : C'est faux, car nous sommes confrontés à de nombreuses questions de personnes qui attendent de commencer une formation, d'écoles qui demandent un soutien sur le plan du contenu pour la formule de six heures et d'instructeurs à la conduite qui souhaitent apporter leur collaboration au système.

04.21 Jef Van den Bergh (CD&V) : Il serait regrettable que des instructeurs à la conduite et des auto-écoles dynamiques ne réagissent pas au cadre qui sera créé à partir du 1^{er} septembre. L'ensemble de la réforme porte sur l'aspect économique et la simplicité et non pas sur la sécurité routière. Il faudrait attendre la réponse de la Commission européenne avant d'appliquer le nouvel arrêté royal. Un report de trois mois, par exemple, permettrait de déterminer clairement les contours du nouvel examen à la conduite. Les nouveaux candidats commenceront en effet leur formation à la conduite en septembre sans que des

in de schoot van de regering en hebben we de aanpassingen aangebracht die ons wijs leken.

04.15 Jef Van den Bergh (CD&V): De desinteresse van de minister voor het Parlement bereikt een nieuw hoogtepunt.

Het is niet ernstig om te zeggen dat we dit voorstel doen op basis van één actiegroep. Deze actiegroep sluit zich als laatste aan bij de kritiek. Deze organisatie steunde aanvankelijk de hervormingen.

04.16 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Er is één ding veranderd, namelijk dat de Vlaamse Automobilistenbond na de tweede lezing erkend is als rijsschool. Plots ging VAB niet meer akkoord met de nieuwe reglementering, hoewel er inhoudelijk niets veranderde. Het is hallucinant dat een dergelijke organisatie op een week tijd van opinie verandert.

04.17 Jef Van den Bergh (CD&V): De minister speelt hier op de man.

04.18 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): De waarheid heeft haar rechten. VAB juichte het systeem na de eerste beslissing toe. Dit is ontgoochelend. Ze zijn heel uitgebreid tussenbeide gekomen na de eerste beslissing.

04.19 Jef Van den Bergh (CD&V): Het hele verkeersmiddenveld is nu tegen.

04.20 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Dit is niet zo, want we krijgen veel vragen van mensen die wachten met de opleiding, van scholen die inhoudelijke steun vragen voor het zesurenpakket en van rij-instructeurs die aan het systeem willen meewerken.

04.21 Jef Van den Bergh (CD&V): Het zou erg zijn als dynamische rij-instructeurs en -scholen niet inspelen op het kader dat men vanaf 1 september creëert. De hele hervorming gaat over goedkoper en gemakkelijker, niet over verkeersveiligheid. Men zou moeten wachten op het antwoord van de Europese Commissie, alvorens het nieuwe KB van kracht te laten worden. Met een uitstel van bijvoorbeeld drie maanden zou meteen ook duidelijk zijn hoe het nieuwe rijexamen er exact zal uitzien. Nieuwe kandidaat-chauffeurs beginnen immers in september aan hun rijopleiding zonder dat hierover duidelijkheid bestaat. Ik dien een motie

précisions n'aient été apportées en la matière. Je dépose une motion en conclusion de ce non-débat.

04.22 Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Je regrette vraiment que sur le fond le ministre maintienne ses projets initiaux. Cette question est devenue purement idéologique. La sécurité routière et la formation de bons conducteurs sont passés au second plan.

Je dépose une motion de recommandation pour demander au gouvernement de reporter l'entrée en vigueur du projet et de répondre aux objections fondamentales, dont la suppression de la formation anticipée à la conduite, et le maintien du modèle 2.

04.23 Jef Van den Bergh (CD&V) : Le ministre s'était engagé à discuter du texte de l'arrêté royal au sein de cette commission.

04.24 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Le document pourra être discuté dans le cadre de la loi qui doit régler la première année de fonctionnement du nouveau système.

04.25 Jef Van den Bergh (CD&V) : Nous pensions que cela aurait été possible avant l'été.

04.26 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Moi aussi.

Le **président** : Le texte a été présenté mais le projet de loi n'a pas été déposé.

04.27 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : M. Van den Bergh a reçu le texte.

04.28 Jef Van den Bergh (CD&V) : J'ai une version du texte mais je ne l'ai pas reçue par l'intermédiaire du ministre.

04.29 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Je l'enverrai par recommandé avec accusé de réception.

Motions

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une première motion de recommandation a été déposée par MM. Roel Deseyn et Jef Van den Bergh et est libellée comme suit:

"La Chambre, ayant entendu les interpellations de MM. Jef Van den Bergh et Jan Mortelmans

in als besluit van deze non-discussie.

04.22 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Ik blijf het betreuren dat de minister ten gronde vasthoudt aan zijn oorspronkelijke plannen. Het is puur een ideologische kwestie geworden. Verkeersveiligheid en chauffeurs die de knepen van het vak kennen, zijn bijkomstig geworden.

Ik vraag in een motie van aanbeveling aan de regering om de plannen uit te stellen en tegemoet te komen aan de fundamentele bezwaren, waaronder de afschaffing van de vervroegde rijopleiding en het behoud van het model 2.

04.23 Jef Van den Bergh (CD&V): De minister had zich geëngageerd om de tekst van het KB hier te bespreken.

04.24 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Het document zal kunnen worden besproken in het kader van de wet die dat eerste jaar moet regelen.

04.25 Jef Van den Bergh (CD&V): We gingen ervan uit dat dit voor de zomer kon.

04.26 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik ook.

De **voorzitter** : De tekst is voorgelegd, maar de wet is niet ingediend.

04.27 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De heer Van den Bergh heeft de tekst gekregen.

04.28 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik heb een versie van de tekst, maar ik heb hem niet via de minister gekregen.

04.29 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik zal hem aangetekend met ontvangstbewijs versturen.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Roel Deseyn en Jef Van den Bergh en luidt als volgt:

"De Kamer, gehoord de interpellaties van de heren Jef Van den Bergh en Jan Mortelmans

et la réponse du ministre de la Mobilité,
 - déplore la nouvelle baisse de qualité de la formation à la conduite;
 - demande au gouvernement de reporter la réforme afin de se donner une période de réflexion de manière à pouvoir prendre également en considération, d'une part, la modification légale concernant l'année probatoire et la réforme de l'examen du permis de conduire et, d'autre part, la position définitive de la Commission européenne concernant le Modèle 2."

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par MM. Jan Mortelmans et Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:

"La Chambre,
 ayant entendu les interpellations de MM. Jef Van den Bergh et Jan Mortelmans
 et la réponse du ministre de la Mobilité,
 demande au gouvernement
 de différer et de revoir entièrement ses projets de réforme de manière à tenir compte de toutes les objections fondamentales, parmi lesquelles en particulier la suppression de l'apprentissage anticipé de la conduite automobile et le maintien du permis de conduire Modèle 2."

Une motion pure et simple a été déposée par Mmes Véronique Ghenne et Valérie De Bue.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

05 Question de Mme Véronique Ghenne au ministre de la Mobilité sur "le câble ABS" (n° 12008)

05.01 Véronique Ghenne (PS): Il est indispensable qu'un câble ABS relie le tracteur et la remorque pour que les systèmes de freinage électroniques de la remorque fonctionnent. Connaît-on le nombre de semi-remorques déjà équipées de ce système? Combien de poids lourds impliqués dans des accidents n'en étaient-ils pas équipés? Combien l'étaient? Quelle suite allez-vous donner à la proposition d'Agoria de rendre ce système obligatoire? Outre les Pays-Bas, d'autres pays voisins européens, l'ont-ils déjà rendu obligatoire?

05.02 Renaat Landuyt, ministre: (en français) Les chiffres demandés ne sont pas disponibles. Les dispositions de la directive 71/320, modifiée par la directive 88/194, imposent l'ABS à certaines catégories de véhicules et sont obligatoires pour les voitures mises en service à partir du 1^{er} janvier 1993.

en het antwoord van de minister van Mobiliteit,
 - betreurt de bijkomende daling van de kwaliteit van de rijopleiding;
 - dringt er bij de regering op aan de hervorming uit te stellen, teneinde een reflectieperiode te verkrijgen om zo ook de wetswijziging met betrekking tot het proefjaar en de hervorming van het rijexamen mee in overweging te kunnen nemen, alsook het uiteindelijke standpunt van de Europese Commissie met betrekking tot Model 2."

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Jan Mortelmans en Francis Van den Eynde en luidt als volgt:

"De Kamer,
 gehoord de interpellaties van de heren Jef Van den Bergh en Jan Mortelmans
 en het antwoord van de minister van Mobiliteit,
 vraagt de regering
 de hervormingsplannen uit te stellen en volledig te herzien opdat tegemoet gekomen wordt aan alle fundamentele bezwaren waaronder in het bijzonder de afschaffing van de VERO-opleiding en het behoud van het Model 2."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de dames Véronique Ghenne en Valérie De Bue.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Véronique Ghenne aan de minister van Mobiliteit over "de ABS-kabel" (nr. 12008)

05.01 Véronique Ghenne (PS): De trekker en de aanhangwagen moeten met een ABS-kabel verbonden zijn opdat het elektronische remsysteem van de aanhangwagen zou werken. Hoeveel opleggers zijn reeds met zo'n systeem uitgerust? Hoeveel vrachtwagens die bij ongevallen betrokken zijn geweest, waren er niet mee uitgerust? Hoeveel wel? Welk gevolg zal u geven aan het voorstel van Agoria om dat systeem verplicht te maken? Hebben andere Europese buurlanden dan Nederland het reeds verplicht gemaakt?

05.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): De door u gevraagde cijfers zijn niet beschikbaar. De bepalingen van richtlijn 71/320, gewijzigd bij richtlijn 88/194, maken ABS verplicht voor bepaalde categorieën van voertuigen en gelden voor voertuigen die vanaf 1 januari 1993 in gebruik zijn genomen.

Aucune obligation ne peut être imposée via le règlement technique, mais lors du contrôle technique prévu pour septembre, on peut vérifier si le chauffeur a relié les deux véhicules dans les règles de l'art et participe donc à la circulation dans les meilleures conditions.

La Grande-Bretagne, a rendu la liaison obligatoire. L'Allemagne a l'intention de le faire.

05.03 Véronique Ghenne (PS): Pour quels véhicules le système est-il obligatoire ? Envisagez-vous une étude sur le nombre de camions équipés ou non du câble ABS impliqués dans des accidents ?

05.04 Renaat Landuyt, ministre (en français): Je vous donnerai ces précisions par écrit. Il me semble logique, en effet, de m'informer plus avant au sujet du contrôle sur les routes des poids lourds.

L'incident est clos.

06 Questions jointes de

- Mme Hilde Vautmans à la vice-première ministre et ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "un service de médiation à l'aéroport" (n° 12163)

- Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "un service de médiation à l'aéroport" (n° 12164)

06.01 Hilde Vautmans (VLD): Nombre de personnes partent en vacances actuellement. *Test-Achats* s'est penché sur le degré de satisfaction des passagers aériens. Les aéroports belges enregistrent de très bons résultats mais en cas de problème, les voyageurs ne sont pas convenablement pris en charge.

Les droits des voyageurs sont régis par le Traité de Montréal et un certain nombre de règlements complémentaires. L'enquête indique que ces dispositions ne sont nullement respectées, en particulier en cas de refus d'embarquement. L'enquête montre également qu'il a été proposé à seulement 1,3 % des passagers de renoncer volontairement à leur siège, alors qu'il s'agit de la première mesure à prendre.

Un service de médiation devrait être instauré au sein de l'aéroport. Il existe aujourd'hui de nombreuses instances qui enregistrent nombre de plaintes mais les voyageurs ne savent généralement pas à qui s'adresser en cas de

Via het technisch reglement kan geen enkele verplichting worden opgelegd, maar bij de technische keuring in september kan men nagaan of de chauffeur de twee voertuigen volgens de regels van de kunst heeft verbonden en dus in optimale omstandigheden aan het verkeer deelneemt.

In Groot-Brittannië is de verbinding door middel van de ABS-kabel reeds verplicht. Duitsland is van plan het systeem in te voeren.

05.03 Véronique Ghenne (PS): Voor welke voertuigen is het systeem verplicht? Bent u voornemens een studie te laten uitvoeren over het aantal vrachtwagens met of zonder ABS-kabel dat in ongevallen verwickeld raakt?

05.04 Minister Renaat Landuyt: (Frans): Ik zal u die preciseringen schriftelijk bezorgen. Het lijkt me inderdaad logisch dat ik nadere inlichtingen inwin over de controle op de weg van de vrachtwagens.

Het incident is gesloten.

06 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Consumentenzaken over "een ombudsdienst op de luchthaven" (nr. 12163)

- mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "een ombudsdienst op de luchthaven" (nr. 12164)

06.01 Hilde Vautmans (VLD): Heel veel mensen vertrekken nu op reis. *Test-Aankoop* onderzocht de tevredenheid bij luchthavenpassagiers. De Belgische luchthavens scoren heel goed, maar als er problemen zijn, worden reizigers niet opgevangen zoals het hoort.

De rechten van reizigers worden geregeld door het Verdrag van Montreal en een aantal verordeningen. De enquête toont aan dat die regels helemaal niet gerespecteerd worden, in het bijzonder bij een instapweigering. Uit het onderzoek blijkt dat slechts 1,3 procent van de passagiers het aanbod kreeg om vrijwillig zijn of haar plaats af te staan, wat eerst moet gebeuren.

Er zou op de luchthaven een ombudsdienst moeten komen. Nu zijn er heel wat instanties die heel wat klachten krijgen, maar vaak weten reizigers niet waar ze precies terecht moeten met hun probleem. Een ombudsdienst kan de diverse initiatieven

problème. Un service de médiation pourrait centraliser les différentes initiatives et informer le passager sur ses droits.

centraliseren en de reiziger wegwijs maken in zijn rechten.

Que pense le ministre de ma proposition ?

Wat vindt de minister van mijn voorstel?

06.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Il faut un service de médiation ou une coordination, sous l'une ou l'autre forme. La modernisation fondamentale de l'aviation ne porte pas uniquement sur la sécurité mais aussi sur le service dans sa globalité.

06.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Er is nood aan een of andere vorm van ombudsdienst of coördinatie. De inhoudelijke vernieuwing inzake luchtvaart betreft niet enkel veiligheidsaspecten, maar de totale dienstverlening.

Dans le cadre de l'exécution des directives européennes, nous apprenons à intervenir dans le souci du consommateur. Un bilan est établi par nos soins afin de déterminer de qui relèvent les différentes missions. Le volet relatif aux agences de voyages est partiellement organisé au niveau régional. La politique de protection du consommateur et celle relative au transport entrent également en ligne de compte. Les acteurs privés ont aussi un rôle à jouer. Je prépare une coordination sous la forme d'un service de médiation et de plaintes, créé dans le cadre du droit à la mobilité. J'applaudis dès lors à la proposition de Mme Vautmans.

Via de uitvoering van de Europese richtlijnen leren we consumentgericht op te treden. We maken nu zelf een balans op en onderzoeken wie wat zou moeten doen. Het aspect reisagentschappen wordt deels regionaal georganiseerd. Daarnaast is er het consumentenbeleid en het vervoersbeleid. Ook de privé-spelers hebben een rol. Ik werk aan een vorm van coördinatie in de vorm van ombuds- of klachtendienst, opgericht in het kader van het recht op mobiliteit. Ik sta dus positief tegenover het voorstel van mevrouw Vautmans.

06.03 Hilde Vautmans (VLD) : J'espère que le nouveau service sera présent de manière manifeste à l'aéroport et que les passagers pourront être renseignés correctement. Un calendrier est-il prévu ?

06.03 Hilde Vautmans (VLD): Ik hoop dat de nieuwe dienst zichtbaar aanwezig zal zijn op de luchthaven en dat mensen er op een correcte manier zullen worden doorverwezen. Is er een timing?

06.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Je m'efforcerai de présenter des propositions au début de l'année parlementaire. Le fait que l'administration de la Mobilité doive apprendre à travailler en fonction du client et non plus du produit est en quelque sorte une révolution copernicienne.

06.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik probeer bij de start van het parlementaire jaar voorstellen te doen. Dat de administratie Mobiliteit klant- in plaats van productgericht moet leren werken, is een soort Copernicaanse revolutie.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de Mme Nathalie Muylle au ministre de la Mobilité sur "la présence d'un tachygraphe digital" (n° 12030)

07 Vraag van mevrouw Nathalie Muylle aan de minister van Mobiliteit over "de aanwezigheid van een digitale tachograaf" (nr. 12030)

07.01 Nathalie Muylle (CD&V) : L'arrêté royal du 14 juillet 2005, portant exécution d'une directive européenne, précise que le tachygraphe digital est obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2006. Un grand nombre de nos entreprises de construction d'autocars construisent toutefois des cars montés sur le châssis de constructeurs de pays européens – tels que l'Allemagne – où le tachygraphe n'est pas encore obligatoire. Ces constructeurs ne sont donc pas en mesure de livrer le tachygraphe digital

07.01 Nathalie Muylle (CD&V): Het KB van 14 juli 2005, ter uitvoering van een Europese verordening, bepaalt dat de digitale tachograaf sinds 1 januari 2006 verplicht is. Heel wat van onze autobusbedrijven bouwen echter bussen op het chassis van constructeurs uit Europese landen - bijvoorbeeld Duitsland - waar de tachograaf nog niet verplicht is. Die constructeurs kunnen de digitale tachograaf en de monterkit dus niet leveren. Onze busbedrijven hebben problemen om

et le kit d'installation. Nos entreprises d'autocars rencontrent des problèmes pour faire agréer leurs véhicules sans tachygraphe digital. Quel est le commentaire du ministre à ce sujet ?

L'annexe 1 à l'arrêté royal stipule que certains véhicules doivent être équipés d'un tachygraphe mais qu'il ne doit pas être utilisé. Le ministre estime-t-il cette disposition utile ? Un tachygraphe analogique n'est-il dès lors pas suffisant ?

07.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : La question spécifique relative au constructeur d'autobus scolaires ne figurait pas dans la version de la question écrite qui a été déposée et elle n'a donc pas été préparée. Je n'oserai pas m'exprimer à ce sujet. En revanche, il existe effectivement un arrêté royal comprenant un aperçu des véhicules qui doivent répondre aux prescriptions.

07.03 Nathalie Muylle (CD&V) : Le ministre pourrait-il tout de même procéder aux vérifications nécessaires ? J'avais d'abord déposé une question écrite qui faisait état du problème spécifique mais je n'avais toujours pas reçu de réponse après cinq mois. Seules trois à quatre entreprises sont concernées en Flandre mais elles souhaitent évidemment savoir à quoi s'en tenir. Elles doivent à présent construire des nouveaux véhicules et septembre approche. Il s'agit de châssis Mercedes. Dois-je déposer une nouvelle question écrite ?

07.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Je propose de poser la question par courriel, de sorte que nous puissions contacter le service compétent.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Nathalie Muylle au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation du tachygraphe digital en cas de location d'un véhicule" (n° 12029)

08.01 Nathalie Muylle (CD&V) : Pour utiliser un véhicule équipé d'un tachygraphe digital, chaque conducteur doit être en possession d'une carte de conducteur personnelle. En outre, les entreprises doivent posséder une ou plusieurs cartes d'entreprise en fonction du nombre de véhicules et du nombre de personnes qui introduisent des données dans le tachygraphe digital.

Cette mesure ne pose aucun problème pour les entreprises de transport professionnelles mais bien pour les sociétés de location. Un bureau de comptabilité qui déménage et qui dispose d'un

de voertuigen zonder digitale tachograaf gekeurd te krijgen. Wat is het commentaar van de minister?

Bijlage 1 van het KB bepaalt dat bepaalde voertuigen moeten zijn uitgerust met een tachograaf, maar dat die niet moet worden gebruikt. Vindt de minister die bepaling zinvol? Kan een analoge tachograaf dan niet volstaan?

07.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De specifieke vraag over de schoolbusconstructeur stond niet in de schriftelijk ingediende versie en werd dus niet voorbereid. Ik durf terzake geen uitspraken te doen. Er bestaat wel een KB met een overzicht van voertuigen die aan de voorschriften moeten voldoen.

07.03 Nathalie Muylle (CD&V): Kan de minister een en ander alsnog nagaan? Ik had eerst een schriftelijke vraag ingediend waarin het specifieke probleem wel was verwerkt, maar na vijf maanden was die nog steeds niet beantwoord. In Vlaanderen zijn maar drie of vier bedrijven betrokken, maar ze willen wel een antwoord. Ze moeten nu nieuwe voertuigen bouwen met september in zicht. Het gaat om chassis van Mercedes. Dien ik een nieuwe schriftelijke vraag in?

07.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik stel voor dat de vraag per mail wordt gesteld, zodat we de bevoegde dienst kunnen raadplegen.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van mevrouw Nathalie Muylle aan de minister van Mobiliteit over "het gebruik van de digitale tachograaf bij een gehuurd voertuig" (nr. 12029)

08.01 Nathalie Muylle (CD&V): Om gebruik te maken van een voertuig met een digitale tachograaf, moet elke bestuurder in het bezit zijn van een persoonlijke bestuurderskaart. Daarnaast moeten bedrijven een of meer bedrijfskaarten hebben, naargelang van het aantal voertuigen en het aantal personen dat gegevens invoert in de digitale tachograaf.

Voor professionele transportbedrijven is dat geen probleem, maar voor verhuurfirma's wel. Een boekhoudkantoor dat verhuist en over een chauffeur beschikt, kan makkelijk een

chauffeur peut aisément obtenir une carte de conducteur mais pas une carte d'entreprise. Un groupe de la KSA qui a loué un camion équipé d'un tachygraphe digital pour l'organisation d'un week-end festif n'a pas reçu de carte d'entreprise de la firme de location. La KSA doit-elle dès lors se procurer une telle carte d'entreprise ? Les sociétés de location n'étaient pas en mesure de nous fournir des informations correctes. Les services du ministre ont également fourni une réponse peu précise et ont finalement renvoyé au ministre lui-même.

08.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Peu importe que le camion soit loué, acheté ou acquis en leasing. Le chauffeur et l'exploitant de l'entreprise doivent tous deux disposer d'une carte. Si une société de location loue un véhicule avec chauffeur, elle est responsable de la carte. Un mouvement de jeunesse ou un bureau comptable qui utilise occasionnellement un camion n'est pas une entreprise qui nécessite une carte. Celui qui effectue des transports à titre professionnel doit en revanche bel et bien être détenteur d'une carte. Il ne s'agit donc pas d'imposer des charges supplémentaires à des associations ou à des déménageurs occasionnels.

08.03 Nathalie Muylle (CD&V) : Lorsqu'un bureau de comptabilité loue un véhicule, le chauffeur titulaire d'un permis de conduire de type C doit disposer d'une carte de conducteur et la société doit demander une carte d'entreprise. Les particuliers ou les associations doivent seulement se procurer une carte de conducteur. Mon résumé est-il exact ?

08.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Si une personne loue un camion qui est conduit par le détenteur d'un permis C et que le transport a lieu à des fins privées telles qu'un déménagement, il n'est guère utile de disposer d'un tachygraphe. Le travail volontaire n'est pas entravé. La question est de savoir s'il s'agit ou non d'une entreprise.

08.05 Nathalie Muylle (CD&V) : Je vous remercie pour cette réponse claire.

L'incident est clos.

Le **président** : MM. Vernick et Depoortere avaient une question sur le même sujet. Monsieur Vernick s'est excusé.

09 Question de M. Ortwin Depoortere au ministre de la Mobilité sur "les indemnités d'expropriation à octroyer à des propriétaires riverains de la

bestuurderskaart bekomen, maar geen bedrijfskaart. Een KSA-groep die voor een feestweekend een vrachtwagen met digitale tachograaf huurde, kreeg van de verhuurfirma geen bedrijfskaart mee. Moet de KSA dan nog wel voor een bedrijfskaart zorgen? De verhuurfirma's konden ons geen correcte informatie geven. Ook de diensten van de minister gaven een onduidelijk antwoord en verwezen uiteindelijk door naar de minister zelf.

08.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Eigenlijk maakt het niets uit of de vrachtwagen gehuurd, gekocht of geleast is. De chauffeur en de bedrijfsexploitant moeten allebei een kaart hebben. Als een verhuurfirma een wagen met chauffeur verhuurt, is de firma verantwoordelijk voor de kaart. Een KSA-vereniging of een boekhoudkantoor dat eenmalig een vrachtwagen gebruikt, is geen onderneming die een kaart moet hebben. Wie professioneel rijdt, moet wel een kaart hebben. Het gaat er dus niet om verenigingen of eenmalige verhuizers met bijkomende lasten op te zadelen.

08.03 Nathalie Muylle (CD&V): Wanneer een boekhoudkantoor een wagen huurt, moet de chauffeur met rijbewijs C een bestuurderskaart hebben en moet het bedrijf een bedrijfskaart aanvragen. Particulieren of vereniging moeten enkel voor de bestuurderskaart zorgen. Klopt mijn samenvatting?

08.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Als iemand om privé-redenen, zoals een verhuizing, een vrachtwagen huurt die wordt bestuurd door iemand met rijbewijs C, dan heeft de tachograaf weinig nut. Vrijwilligerswerk wordt niet afgeremd. De vraag is of het om een onderneming gaat of niet.

08.05 Nathalie Muylle (CD&V): Dat is een duidelijk antwoord.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De heren Vernick en Depoortere hadden een vraag over hetzelfde onderwerp. De heer Vernick liet zich echter verontschuldigen.

09 Vraag van de heer Ortwin Depoortere aan de minister van Mobiliteit over "de onteigeningsvergoedingen aan eigenaars langs

ligne de chemin de fer 50A" (n° 12172)*Président : M. Jan Mortelmans.*

09.01 Ortwin Depoortere (Vlaams Belang) : Fin mars, j'ai demandé pourquoi l'arrêté ministériel relatif aux expropriations à réaliser pour l'extension de la ligne ferroviaire à Tronchiennes n'avait pas encore été signé. Trois mois se sont écoulés, depuis.

Quel est l'état du dossier ? Pourquoi cet arrêté n'est-il toujours pas signé ?

09.02 Renaat Landuyt, ministre (*néerlandais*) : Le dossier est toujours en délibération. Il convient de le considérer dans le cadre de l'extension de la capacité entre Zeebrugge et Anvers. La réalisation de certains projets dont il a été décidé pour cette ligne n'est pas encore clairement définie. Le ministre flamand compétent n'a pas encore répondu en ce qui concerne le plan d'exécution spatiale du port de Zeebrugge. Pour la courbe de Ter Doest, les questions posées à l'administration flamande sur le rapport EIE restent sans réponse. En ce qui concerne la troisième voie, le ministre flamand n'a pas encore donné de réponse définitive quant à la validité de l'étude d'incidence réalisée en 1998. L'échéancier des expropriations à Beernem en est à la phase de consultation. Le dossier des expropriations à Tronchiennes restera en délibération tant que l'administration flamande ne se prononcera pas clairement.

09.03 Ortwin Depoortere (Vlaams Belang) : L'administration flamande se fait attendre. Je peux comprendre que le ministre ne puisse aller de l'avant dans ce dossier mais je pense qu'il ne devrait pas perdre de vue son aspect humain. Ceux qui se sont vu notifier leur expropriation sont aujourd'hui dans l'incertitude.

L'incident est clos.

10 Question de Mme Talbia Belhouari au ministre de la Mobilité sur "la consultation publique lancée par la Commission européenne portant sur les droits des voyageurs dans le transport international par autobus et autocar" (n° 12242)

10.01 Talbia Belhouari (PS) : Actuellement, les mesures de protection des droits des voyageurs se limitent aux transports aériens. En juillet 2005, la Commission s'est engagée à étudier la meilleure façon de garantir les droits des voyageurs dans les services internationaux d'autobus et d'autocar. Elle

de spoorlijn 50A" (nr. 12172)*Voorzitter: de heer Jan Mortelmans.*

09.01 Ortwin Depoortere (Vlaams Belang): Ik vroeg eind maart waarom het ministerieel besluit betreffende de onteigeningen voor de uitbreiding van de spoorlijn te Drongen nog niet werd ondertekend. We zijn nu drie maand verder.

Wat is de stand van zaken? Waarom werd dit besluit nog altijd niet ondertekend?

09.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Het dossier is nog steeds in beraad. Dit moet gezien worden in het kader van de capaciteitsuitbreiding tussen Zeebrugge en Antwerpen. Er is nog geen duidelijkheid over de uitvoering van bepaalde besliste projecten op die lijn. De bevoegde Vlaamse minister gaf nog geen antwoord inzake het ruimtelijk uitvoeringsplan voor de haven van Zeebrugge. Voor de bocht van Ter Doest blijven de vragen aan de Vlaamse administratie over de MER-studie onbeantwoord. Wat het derde spoor betreft, heeft de Vlaamse minister nog geen uitsluitel gegeven over de geldigheid van de MER-studie die in 1998 werd uitgevoerd. De planning van de onteigeningen in Beernem zitten in de consultatiefase. Zolang de Vlaamse administratie geen duidelijkheid geeft, blijft het dossier van de onteigeningen in Drongen in beraad.

09.03 Ortwin Depoortere (Vlaams Belang): De Vlaamse administratie laat op zich wachten. Ik begrijp dat men niet vooruit kan, maar de minister mag de menselijke kant van het dossier niet uit het oog verliezen. De mensen die het bericht kregen dat ze zouden worden onteigend, bevinden zich in een onzekere situatie.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van mevrouw Talbia Belhouari aan de minister van Mobiliteit over "de openbare raadpleging door de Europese Commissie over de rechten van de passagiers in het internationaal vervoer per autobus en autocar" (nr. 12242)

10.01 Talbia Belhouari (PS): Op dit ogenblik zijn de maatregelen tot bescherming van de rechten van de reizigers tot het luchtverkeer beperkt. In juli 2005 heeft de Commissie zich ertoe verbonden na te gaan hoe de rechten van de reizigers in de internationale autobus- en autocardiensdiensten het best

a lancé une consultation qui est aujourd'hui terminée.

Pourquoi la Belgique n'a-t-elle pas participé à cette consultation ? Estime-t-on qu'il n'y a pas de problèmes ? Les utilisateurs des autres modes de transport bénéficient de droits spécifiques au terme de réglementations communautaires et nationales. Etes-vous d'avis qu'il conviendrait d'accorder les mêmes droits aux usagers d'autobus et d'autocars ?

En cas de décès ou de blessure de voyageur, le régime d'assurance obligatoire dans notre pays est-il satisfaisant ? Avez-vous eu écho de plaintes quant au refus d'embarquement de personnes à mobilité réduite ? En cas d'interruption de voyage, existe-t-il une obligation d'assistance ? Dans l'affirmative, à qui revient cette responsabilité ? Etes-vous favorable à la mise en place de normes de qualité et de fiabilité ?

10.02 Renaat Landuyt, ministre (en français) : La Belgique a participé à la consultation. Seule la société flamande De Lijn a répondu entièrement. Mon administration n'a pas encore fourni toutes les réponses. Après votre demande, j'ai souligné l'importance de collaborer en ce sens.

Je suis favorable à l'établissement de normes européennes, vu que nous sommes un pays de transit.

Quant à votre deuxième question, je suis entièrement d'accord avec vous.

J'ai demandé à mon administration des informations au sujet des droits des consommateurs dans ce domaine.

Le contrat d'assurance responsabilité civile de toutes les entreprises belges de transport de voyageurs par route prévoit une couverture illimitée, ce qui n'est pas le cas dans d'autres pays. Mon administration n'a pas été saisie de plaintes quant au refus d'embarquement de personnes à mobilité réduite.

Les problèmes relatifs à l'exécution du contrat de transport sont, en premier ressort, de la compétence des Régions lorsqu'un des contractants est une agence de voyages agréée. Lorsque ce n'est pas le cas, les tribunaux sont compétents.

Cela dit, à la suite des événements qui se sont produits avec une firme marocaine qui effectue la liaison Belgique-Maroc, j'ai demandé à mon administration d'être plus sévère en ce qui concerne la sécurité. Pour la première fois, nous avons retiré le permis d'une firme marocaine établie en Belgique parce qu'elle n'était pas en règle en ce qui concerne son gérant. Il y a une semaine, nous avons retiré le permis d'une société marocaine pour

kunnen worden gewaarborgd. Ze heeft een raadpleging gestart, die ondertussen werd afgerond.

Waarom heeft België daaraan niet deelgenomen? Wordt er van uitgegaan dat er geen problemen zijn? Wie van andere vervoermiddelen gebruik maakt, geniet specifieke rechten in toepassing van Europese en nationale regelgevingen. Meent u dat aan de autobus- en autocarreizigers dezelfde rechten moeten worden toegekend?

Volstaat de verplichte verzekeringsregeling in ons land wanneer een reiziger overlijdt of gewond raakt? Kwamen u klachten ter ore in verband met het weigeren van de toegang aan minder mobiele personen? Bestaat er een verplichting tot bijstand in geval de reis wordt onderbroken? Zo ja, bij wie berust die verantwoordelijkheid? Bent u voor de invoering van kwaliteits- en betrouwbaarheidsnormen gewonnen?

10.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): België heeft aan die raadpleging deelgenomen. Enkel de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn heeft een volledig antwoord verstrekt. Mijn administratie heeft nog niet alle antwoorden gegeven. Nadat ik uw vraag heb ontvangen, heb ik op het belang van een goede samenwerking gewezen.

Ik ben voorstander van de invoering van Europese normen, aangezien België een doorreisland is.

Wat uw tweede vraag betreft, ben ik het helemaal met u eens.

Ik heb mijn administratie om inlichtingen betreffende de consumentenrechten op dit vlak gevraagd.

Het verzekeringscontract burgerrechtelijke aansprakelijkheid van alle Belgische bedrijven die voor het personenvervoer over de weg instaan, voorziet in een onbeperkte dekking. In andere landen is dat niet het geval.

Mijn administratie heeft geen klachten ontvangen over minder mobiele personen die niet aan boord mochten gaan.

Indien een van de contracterende partijen een erkend reisbureau is, vallen de problemen inzake de uitvoering van het vervoerscontract in de eerste plaats onder de bevoegdheid van de Gewesten. Als dat niet het geval is, zijn de rechtbanken bevoegd.

Dit gezegd zijnde, heb ik mijn administratie verzocht strenger op te treden bij de veiligheidscontrole, en dit naar aanleiding van het ongeval met een Marokkaanse firma die de verbinding tussen België en Marokko verzorgt. Zo hebben we voor het eerst de vergunning van een in België gevestigde Marokkaanse firma ingetrokken omdat de bedrijfsleiding niet in orde was. Een week

non-respect des droits des consommateurs.

geleden hebben we de vergunning van een Marokkaans bedrijf ingetrokken omdat het de rechten van de consumenten met de voeten had getreden.

10.03 Talbia Belhouari (PS) : Je suis ravie que votre administration ait pu poser un geste fort.

10.03 Talbia Belhouari (PS): Het verheugt me ten zeerste dat uw administratie daadkrachtig is opgetreden.

Cela va se savoir. Je vous invite à rester très attentif. Il y a encore de la fraude dans ce secteur. À la veille des vacances, cela vaut la peine de contrôler davantage.

Uiteraard. Ik vraag u zeer aandachtig te zijn. Er is nog fraude in die sector. Op de vooravond van het verlof lijkt een strengere controle aangewezen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Question de Mme Talbia Belhouari au ministre de la Mobilité sur "les plaintes des voyageurs aériens" (n° 12243)

11 Vraag van mevrouw Talbia Belhouari aan de minister van Mobiliteit over "de klachten van luchtreizigers" (nr. 12243)

11.01 Talbia Belhouari (PS) : Le mécontentement suscité par la piètre prestation des services et la méconnaissance par les passagers de leurs droits ont incité la Commission européenne à agir en vue de rééquilibrer les intérêts des passagers et ceux des compagnies aériennes et des aéroports.

11.01 Talbia Belhouari (PS): Het ongenoegen veroorzaakt door de gebrekkige dienstverlening en het miskennen van de rechten van de passagiers hebben de Europese Commissie ertoe aangezet te reageren om aldus een evenwicht tot stand te brengen tussen de belangen van de reizigers en die van de luchtvaartmaatschappijen en van de luchthavens.

Le règlement n° 261/2004 du Conseil a ainsi établi en 2005 des règles communes d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol. Chaque Etat membre doit désigner un organisme chargé de l'application du règlement et prendre les mesures nécessaires au respect des droits des passagers. Ceux-ci peuvent, en effet, déposer plainte au cas où l'organisme précédemment désigné violerait le règlement.

Verordening 261/2004 van de Raad heeft in 2005 gemeenschappelijke regels vastgesteld voor de vergoeding en de bijstand aan de reizigers wanneer deze niet mogen inschepen of wanneer een vlucht een aanzienlijke vertraging oploopt. Elke lidstaat moet een orgaan aanwijzen dat met de toepassing van de verordening wordt belast en moet de nodige maatregelen nemen om de rechten van de reizigers te doen naleven. Die laatste kunnen een klacht indienen wanneer voormeld orgaan de verordening met voeten zou treden.

La Belgique a attribué cette tâche à la Direction générale Transport aérien, laquelle ne traiterait pas les plaintes des voyageurs de façon satisfaisante. De combien de plaintes cette Direction a-t-elle déjà été saisie ?

België heeft die opdracht aan het Directoraat-generaal Luchtvaart toevertrouwd, die de klachten echter niet naar behoren zou afhandelen. Hoeveel klachten werden er al ingediend?

De quelle manière y a-t-elle donné suite ?

Welk gevolg werd daaraan gegeven?

Quelle est la durée moyenne de traitement d'un dossier?

Wat is de gemiddelde behandelingsduur van een dossier?

Comment la Direction assure-t-elle la publicité de sa mission?

Hoe geeft het Directoraat-generaal ruchtbaarheid aan zijn opdracht?

Estimez-vous qu'un passager aérien lambda dont les droits ont été bafoués bénéficie, d'une part, de l'information lui permettant de porter plainte auprès de l'organisme compétent et, de l'autre, d'une garantie de voir sa plainte traitée de manière satisfaisante ?

Meent u dat een gegeven vliegtuigreiziger waarvan de rechten werden geschonden over voldoende informatie beschikt om bij het bevoegde orgaan een klacht in te dienen, enerzijds, en over voldoende waarborgen beschikt met betrekking tot een gedegen afhandeling van zijn klacht, anderzijds?

11.02 Renaat Landuyt, ministre (en français) : Le travail de la Direction générale Transport aérien, la DGTA, en tant qu'organisme chargé de l'application du règlement 261/2004, s'inscrit dans le cadre d'une procédure de médiation extrajudiciaire.

Au 20 juin 2006, la DGTA a reçu 640 plaintes, lesquelles ont toutes fait l'objet d'une réponse.

Selon le cas, elle informe le passager, soit qu'elle contacte la compagnie aérienne pour connaître sa version des faits, soit qu'elle ne peut donner une suite favorable à sa plainte avec indication des motifs, soit encore que celle-ci a été transmise à l'organisme national de contrôle d'un autre Etat membre, compétent pour traiter la plainte.

La durée de traitement d'un dossier varie entre deux semaines ou plusieurs mois, en fonction de la réactivité des compagnies aériennes ou de la complexité des dossiers.

La publicité de la mission de la DGTA est assurée par le site Internet du SPF Mobilité et Transports, le site Internet de la Commission européenne et les sites Internet des organismes de protection du consommateur. D'autres actions de publicité ont également été initiées par le SPF Mobilité et Transports et par les autorités fédérales comme le Belgopocket.

Le règlement européen relatif à l'obligation d'informer les passagers de leurs droits stipule que le transporteur aérien effectif qui refuse l'embarquement ou qui annule un vol, présente à chaque passager concerné une notice écrite reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance, conformément aux dispositions du règlement. Il présente aussi cette notice à tout passager subissant un retard d'au moins deux heures. Un avis reprenant ce texte doit être affiché de façon lisible dans la zone d'enregistrement.

Le passager dispose donc des informations nécessaires pour s'adresser à l'organisme compétent pour l'application du règlement européen.

Pour ce qui concerne la motivation des décisions de la DGTA, on peut déduire de la rareté des réactions, qu'une majorité des passagers comprend les motifs de la décision qui leur a été communiquée.

L'incident est clos.

11.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): Als orgaan belast met de toepassing van verordening 261/2004 maakt het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) gebruik van de buitengerechtelijke bemiddeling.

Op 20 juni 2006 had het DGLV 640 klachten ontvangen, die alle werden beantwoord.

Naargelang het geval, deelt het DGLV de passagier mee, hetzij dat het met de luchtvaartmaatschappij contact opneemt om haar versie van de feiten te vernemen, hetzij dat het geen gunstig gevolg kan geven aan de klacht, met mededeling van de redenen van die beslissing, of nog dat de klacht werd overgezonden aan het nationaal toezichtorgaan van een andere lidstaat die voor de behandeling van de klacht bevoegd is.

De behandelingstermijn van een dossier bedraagt twee weken tot meerdere maanden, afhankelijk van de snelheid waarmee de luchtvaartmaatschappijen reageren of van de complexiteit van de dossiers.

Aan de opdracht van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) wordt de nodige ruchtbaarheid gegeven via de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer, de website van de Europese Commissie en de websites van de consumentenorganisaties. Daarnaast hebben de FOD Mobiliteit en Vervoer en de federale overheid nog andere acties voor meer bekendheid opgezet, zoals de Belgopocket.

Artikel 14 van de Europese verordening nr. 261/2004 met betrekking tot de verplichting om de passagiers over hun rechten te informeren bepaalt dat een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert die overgaat tot instapweigering of annulering van een vlucht, iedere daardoor getroffen passagier een schriftelijke mededeling bezorgt waarin de regels voor compensatie en bijstand overeenkomstig deze verordening zijn uiteengezet. Ook passagiers wier vlucht minstens twee uur vertraging heeft, krijgen een soortgelijke mededeling. Bovendien moet bij het inchecken een goed leesbaar bericht duidelijk zichtbaar voor de passagiers uitgehangen worden, zodat de luchtreiziger over alle nodige informatie beschikt om zich tot de bevoegde instantie te wenden met het oog op de toepassing van de Europese verordening.

Wat de motivering van de beslissingen van het DGLV betreft, komen er zo weinig reacties dat men er redelijkerwijs mag van uitgaan dat de meeste passagiers de redenen van de meegedeelde beslissing wel begrijpen.

Het incident is gesloten.

12 Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "les séparateurs installés à Auderghem" (n° 12262)

12.01 Valérie De Bue (MR): D'après les associations de motards et l'ISBR, les nouveaux séparateurs, installés notamment à Auderghem, seraient aussi dangereux que les anciens. Ils constituent également un danger pour les cyclistes. Dans un souci de sécurité routière, les associations proposent plutôt de mettre deux larges bandes en peinture blanche à la place de ces délimiteurs. Peut-on envisager ce remplacement ? Quelle est votre position à ce sujet ?

12.02 Renaat Landuyt, ministre (en français): Nous tentons de convaincre chaque Région ou commune, notamment au moyen de la brochure de l'ISBR, d'adapter l'infrastructure à la sécurité des motards. Je ne peux donner mon opinion concernant une situation spécifique. Je ne suis pas membre du Parlement bruxellois.

12.03 Valérie De Bue (MR): Il semblerait quand même que les recommandations de l'ISBR ne sont pas suivies.

12.04 Renaat Landuyt, ministre(en français): Le fédéral n'a pas de tutelle sur les Régions ni sur les communes en ce qui concerne les choix qu'ils font en matière d'infrastructure.

L'incident est clos.

13 Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "les vols dans les couloirs prévus à cet effet" (n° 12272)

13.01 Simonne Creyf (CD&V): Certains groupes d'action se demandent pourquoi les avions n'empruntent pas toujours les couloirs prévus. Les atterrissages sur la piste 07 s'effectuent par le couloir habituel mais les décollages se font suivant un autre itinéraire, les avions négociant alors un virage à droite. Pourquoi les avions ne volent-ils pas tout droit ? Des groupes d'action ont-ils déjà attiré l'attention du ministre sur ce problème ?

Selon certains groupes, les avions volent parfois à côté des couloirs, ce qui fait qu'ils ne survolent plus des zones inhabitées. Le ministre pourrait-il présenter un plan avec des itinéraires programmés et les directions réellement suivies ?

13.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais):

12 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe afscheidingen in Oudergem" (nr. 12262)

12.01 Valérie De Bue (MR): Volgens de verenigingen van motorrijders en het BIVV zijn de nieuwe afscheidingen in Oudergem even gevaarlijk als de vorige. Ook voor fietsers houden ze risico's in. Teneinde de verkeersveiligheid te vrijwaren, stellen de verenigingen voor om de afscheidingen door twee brede, witte stroken te vervangen. Kan u die maatregel in overweging nemen? Wat is uw standpunt ter zake?

12.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): We trachten alle Gewesten en gemeenten ertoe aan te zetten de weginfrastructuur aan te passen teneinde de veiligheid van motorrijders te bevorderen, met name door middel van de brochure van het BIVV. Over een specifieke situatie kan ik me niet uitspreken. Ik ben geen lid van het Brussels parlement.

12.03 Valérie De Bue (MR): Toch worden de aanbevelingen van het BIVV blijkbaar niet gevolgd.

12.04 Minister Renaat Landuyt (Frans): De federale overheid houdt geen toezicht op de Gewesten en de gemeenten voor wat hun keuzes op het stuk van de infrastructuur betreft.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "het vliegen in de daartoe voorziene corridors" (nr. 12272)

13.01 Simonne Creyf (CD&V): Actiegroepen vragen zich af waarom vliegtuigen niet steeds in de geplande corridor vliegen. Landingen op baan 07 gebeuren via de gebruikelijke corridor, maar het opstijgen gebeurt via een andere route, waarbij een bocht naar rechts wordt gemaakt. Waarom wordt er niet rechtdoor gevlogen? Werd de minister door sommige groeperingen al op dit probleem gewezen?

Volgens bepaalde groepen wordt er soms naast corridors gevlogen, waardoor men niet meer boven onbewoond gebied vliegt. Kan de minister een plan voorleggen met de geplande routes en de werkelijk gevolgde koersen?

13.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Ik

Je renvoie à la réponse que j'ai donnée à une question identique posée le 12 juin 2006 par Mme Nagy. C'est uniquement pour des raisons de sécurité qu'il est dévié d'une route aérienne fixe.

13.03 **Simonne Creyf** (CD&V) : Pourquoi les avions décollant à partir de la piste 07 virent-ils en direction de Huldenberg ?

13.04 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Il convient de tenir compte des avions en phase d'atterrissage.

13.05 **Simonne Creyf** (CD&V) : Pourriez-vous nous fournir des cartes des routes aériennes ?

13.06 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Les traces radar des vols peuvent être consultées quotidiennement.

13.07 **Simonne Creyf** (CD&V) : Existe-t-il des plans structurels pour les couloirs aériens ?

13.08 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : La Flandre ne dispose pas de plans structurels.

L'incident est clos.

14 Question de Mme Katrien Schryvers, reprise par M. Jef Van den Bergh, au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "le financement de la signalisation variable des zones 30 aux abords des écoles par le fonds de la sécurité routière" (n° 12085)

Président: M. Francis Van den Eynde.

14.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V) : Le 16 mars 2005, il a été demandé si les panneaux variables visant à limiter la vitesse pouvaient être financés par le fonds de la sécurité routière. Le ministre Dewael a déclaré que les moyens du fonds ne pouvaient pas être affectés aux investissements en matière d'infrastructure, tels que les panneaux de signalisation. Dès lors, plusieurs communes ont puisé dans leurs fonds propres pour l'installation des panneaux.

Or, il ressort d'une circulaire déjà consultable par le biais du bulletin d'information électronique de l'Union flamande des villes et communes que les panneaux variables seront bien financés par le fonds de la sécurité routière en 2006. Les communes ayant déjà installé cette signalisation peuvent-elles prétendre à une compensation pour les investissements effectués ?

verwijs naar mijn antwoord op dezelfde vraag van mevrouw Nagy van 12 juni 2006. Enkel om veiligheidsredenen wordt er afgeweken van een vaste route.

13.03 **Simonne Creyf** (CD&V) : Waarom buigen vertrekkende vluchten vanop baan 07 af naar Huldenberg?

13.04 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*) : Er moet rekening worden gehouden met dalende vliegtuigen.

13.05 **Simonne Creyf** (CD&V) : Is het mogelijk om kaarten van de vliegroutes te geven?

13.06 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*) : Dagelijks kunnen de radarwaarnemingen van de vluchten worden opgevraagd.

13.07 **Simonne Creyf** (CD&V) : Bestaan er structuurplannen voor de corridors?

13.08 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*) : Vlaanderen heeft geen structuurplannen.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van mevrouw Katrien Schryvers, overgenomen door de heer Jef Van den Bergh, aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "de financiering met middelen uit het verkeersveiligheidsfonds van variabele borden voor de zone-30 in de schoolomgevingen" (nr. 12085)

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

14.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V) : Op 16 maart 2005 werd gevraagd of de variabele snelheidsbeperkende borden konden worden gefinancierd uit het Verkeersveiligheidsfonds. Minister Dewael zei dat verkeerssignalisatie niet wordt bekostigd door het Fonds, waarna verschillende gemeenten zelf de borden financierden.

Uit een rondzendbrief die reeds beschikbaar is via de elektronische nieuwsbrief van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, blijkt dat dit jaar de variabele borden wel uit het Verkeersveiligheidsfonds worden gefinancierd. Kunnen de gemeenten die de borden reeds plaatsten, worden vergoed voor de gedane investering?

14.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Les factures pour la signalisation fixe et variable des zones 30 remises depuis le 1^{er} janvier 2006 peuvent être financées par les moyens du Fonds de sécurité routière, pour autant que la police locale les inscrive dans son plan d'action 2006.

14.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Cela signifie donc que les investissements consentis par les communes après l'introduction des zones 30 mais avant le 1^{er} janvier 2006, ne pourront pas être financés par le Fonds de sécurité routière.

14.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Les choses sont plus compliquées que cela: l'investissement doit être inscrit au nom de la zone de police.

14.05 Jef Van den Bergh (CD&V) : Les communes pourraient vendre la signalisation aux zones de police.

14.06 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Comment le formuler avec diplomatie ... cela nécessite mon autorisation.

L'incident est clos.

15 Ordre des travaux

Le **président** : Ma question n° 12173 est transformée en question écrite. Elle a été déposée comme question orale par erreur.

16 Question de Mme Muriel Gerken au ministre de la Mobilité sur "le contrôle des émissions des moteurs de péniches" (n° 12259)

16.01 Muriel Gerken (ECOLO) : Tout en promouvant le transport fluvial, il faut veiller au respect des normes d'émissions des moteurs diesel des péniches. En 2005, quelle a été l'ampleur et le pourcentage des contrôles de ces bateaux ? Quels en ont été les résultats ? Les péniches respectent-elles les normes d'émission de particules fines et de CO₂ ? Les services de contrôle du SPF Mobilité et Transports disposent-ils d'un personnel et de budgets suffisants ? Combien de personnes sont affectées à ces tâches ?

Une concertation a-t-elle eu lieu entre le fédéral et les Régions ?

14.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*) : De facturen voor de vaste en variabele signalisatie van zones 30, die vanaf 1 januari 2006 zijn ingebracht, mogen met middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds worden betaald voor zover de lokale politie ze inschrijft in haar actieplan 2006.

14.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Dat betekent dat de investeringen die de gemeentes gedaan hebben tussen de invoering van de zones 30 en 1 januari 2006, niet uit het Verkeersveiligheidsfonds gefinancierd kunnen worden.

14.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*) : Het is complexer dan dat: de investering moet op de zones staan, niet op de gemeenten.

14.05 Jef Van den Bergh (CD&V) : De gemeenten zouden de signalisatie kunnen verkopen aan de zones.

14.06 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*) : Hoe zal ik het diplomatisch uitdrukken? Dat moet goedgekeurd worden door mij.

Het incident is gesloten.

15 Regeling van de werkzaamheden

De **voorzitter** : Mijn eigen vraag nr. 12173 wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Zij werd per vergissing als mondelinge vraag ingediend.

16 Vraag van mevrouw Muriel Gerken aan de minister van Mobiliteit over "de controle van de uitstoot door de motoren van binnenvaartuigen" (nr. 12259)

16.01 Muriel Gerken (ECOLO) : Dat men de binnenscheepvaart moet bevorderen, spreekt voor zich. Maar men moet er evengoed op toezien dat de dieselmotoren van de binnenschepen de emissienormen eerbiedigen. Hoeveel controles (in cijfers en in procent) werden er in 2005 op die schepen uitgevoerd? Wat waren de resultaten van die controles? Eerbiedigen de binnenschepen de emissienormen voor fijne stofdeeltjes en CO₂? Beschikken de controlediensten van de FOD Mobiliteit en Vervoer over voldoende personeel en financiële middelen? Hoeveel ambtenaren worden bij die controles ingezet?

Vindt er overleg plaats tussen de federale en de gewestelijke overheden?

Des mesures sont-elles prévues pour soutenir ce mode de transport tout en veillant au respect des normes d'émission ?

16.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Les visites, 719 en 2005, se font sur demande, en vue de la délivrance d'un certificat attestant du respect des exigences réglementaires. Le projet existe d'équiper les inspecteurs d'ordinateurs portables qui les mettront en relation avec la banque de données, ce qui permettra d'évaluer les résultats des contrôles.

D'autre part, les inspections, 1 346 en 2005, ne sont pas annoncées et portent sur la présence des certificats exigés et sur l'état technique du bateau. La police maritime en effectue aussi. Il y a un projet de baser les inspections sur une analyse de risques ; des accords seront passés avec la police maritime.

La direction générale Transport maritime vérifie le respect de l'arrêté royal du 10 août 2005, et plus particulièrement de l'article 15, qui prévoit les visites périodiques. Les bateaux sont soumis à une visite approfondie tous les cinq ans. Chaque modification donne lieu à une visite. Un certificat est délivré lors de la construction du bateau ou du placement d'un nouveau moteur.

Les visites et inspections sont exécutées par deux groupes de fonctionnaires. En général, ils sont au nombre de 22.

Les aspects budgétaires sont totalement pris en compte par le budget global du SPF.

Les inspections se font en concertation et en collaboration avec la police maritime.

Au niveau fédéral, le Conseil des ministres a donné récemment son accord pour l'exonération fiscale des plus-values réalisées sur certains bateaux, à condition que le réinvestissement réponde à une série de normes écologiques

16.03 Muriel Gerken (ECOLO) : Votre réponse implique-t-elle que les bateaux en circulation sur nos fleuves sont munis de certificats qui peuvent dater de cinq ans ?

16.04 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Oui.

Staan er maatregelen op stapel om dit vervoermiddel te promoten en er tegelijkertijd op toe te zien dat de emissienormen niet worden overschreden?

16.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): In 2005 vonden 719 bezoeken plaats. Een en ander gebeurt op aanvraag, met het oog op de uitreiking van een attest waaruit blijkt dat de reglementaire voorschriften worden nageleefd. Er bestaan plannen om de inspecteurs met laptops uit te rusten, waardoor ze de databank zouden kunnen raadplegen en ze de resultaten van de controles zouden kunnen beoordelen.

Daarnaast zijn er de inspecties; in 2005 werden er 1 346 uitgevoerd. Ze worden niet aangekondigd en betreffen de aanwezigheid van verplichte attesten en de technische toestand van de boot. De zeevaartpolitie voert eveneens inspecties uit. Er bestaan plannen om de inspecties op een risicoanalyse te baseren. Daarover zullen met de zeevaartpolitie akkoorden worden gesloten.

Het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer waakt over de naleving van het KB van 10 augustus 2005, in het bijzonder van artikel 15, dat voorziet in periodieke bezoeken. De boten worden om de vijf jaar grondig gecontroleerd. Elke wijziging geeft aanleiding tot een bezoek. Er wordt een attest uitgereikt wanneer het vaartuig wordt gebouwd of wanneer een nieuwe motor wordt geplaatst.

De bezoeken en inspecties worden door twee groepen ambtenaren uitgevoerd. Gewoonlijk zijn ze met 22.

De begrotingsmiddelen vallen integraal binnen de globale begroting van de FOD.

De inspecties gebeuren in overleg en samenwerking met de zeevaartpolitie.

Op federaal niveau heeft de ministerraad onlangs ingestemd met de belastingaftrek van de meerwaarden die op sommige schepen worden gerealiseerd, op voorwaarde dat de herinvestering aan een reeks milieunormen voldoet.

16.03 Muriel Gerken (ECOLO): Moet ik uit uw antwoord afleiden dat de schepen waarmee onze waterlopen worden bevaren, over attesten beschikken die vijf jaar oud kunnen zijn?

16.04 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Inderdaad.

L'incident est clos.

17 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les autorisations de transport exceptionnel" (n° 12266)

17.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : M. Verhaegen n'ayant récemment pas reçu de réponse satisfaisante à sa question concernant les autorisations pour les convois exceptionnels, je me permets de revenir sur le sujet.

Y a-t-il du progrès en ce qui concerne le délai moyen de traitement des demandes?

Dans sa réponse à une question que je lui ai posée il y a un an, le ministre avait annoncé que des efforts seraient faits pour séparer les demandes d'autorisation réelles des demandes dites fantômes. Parvient-on effectivement à faire ce tri? Quel est le cas échéant le gain de temps?

Envisage-t-on toujours le paiement d'une redevance pour chaque demande? A combien s'élèverait une telle redevance? Sera-t-elle contrebalancée par la garantie d'un traitement diligent de la demande?

Pourquoi l'arrêté royal annoncé par le ministre dans sa note de politique générale 2005-2007 se fait-il toujours attendre? Il s'agissait de corriger la réglementation, par la voie de cet arrêté royal, pour offrir de meilleures garanties de sécurité et garantir une plus grande efficacité dans la délivrance des documents. Cette situation s'expliquerait-elle par le fait que la réglementation relative aux convois exceptionnels est en fait, comme l'avance la Région flamande, une compétence régionale?

17.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : A quelle question exactement n'ai je pas de donné de réponse satisfaisante?

17.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : A une question de M. Verhaegen, posée il y a trois semaines.

17.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Tout d'abord, il y a une évolution positive, à savoir un raccourcissement du délai de cinq à trois semaines.

Une rétribution peut réduire le nombre de demandes introduites pour la forme, que M. Van den Bergh qualifie de « demandes fantômes ».

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "vergunningen voor uitzonderlijk vervoer" (nr. 12266)

17.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Omdat collega Verhaegen onlangs geen bevredigend antwoord kreeg op zijn vraag over de vergunningen voor uitzonderlijk vervoer, kom ik hier nog eens op terug.

Is er verbetering merkbaar wat betreft de gemiddelde duur van de behandeling van de aanvragen?

In zijn antwoord op een vraag die ik hem een jaar geleden stelde, kondigde de minister aan, dat er gestreefd zou worden naar een schifting tussen de reële vergunningsaanvragen en de spookaanvragen. Lukt dat? Welke tijdswinst levert dit op?

Wordt er nog steeds gedacht aan een retributie voor elke aanvraag? Over welk bedrag gaat het dan? Staat daar de garantie van een vlotte afhandeling tegenover?

Waarom laat het KB dat de minister in zijn beleidsnota 2005-2007 aankondigde, nog steeds op zich wachten? Dit KB moest de reglementering bijsturen met het oog op betere veiligheidsgaranties en een efficiëntere uitreiking. Ligt de verklaring misschien hierin, dat de regeling van het uitzonderlijk vervoer, zoals het Vlaams Gewest betoogt, eigenlijk een gewestelijke bevoegdheid is?

17.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Op welke vraag had ik een gebrekkig antwoord gegeven?

17.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Op een vraag van de heer Verhaegen, drie weken geleden.

17.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Er is vooreerst een positieve evolutie, namelijk een verbetering van de termijn van vijf naar drie weken.

Een retributie kan het aantal pro forma aanvragen, die de heer Van den Bergh omschrijft als spookaanvragen, inperken.

Il a été décidé le 16 juin d'introduire une rétribution, mais celle-ci ne sera pas d'application si aucune décision ne peut être prise dans un délai de cinq à dix jours ouvrables.

Le projet d'arrêté royal a été soumis aux Régions. Son éventuelle adoption et sa publication dépendent donc des négociations avec celles-ci.

17.05 Jef Van den Bergh (CD&V) : Nous nous réjouissons en tout état de cause de constater que le dossier évolue enfin. Les entreprises qui souhaitent un traitement rapide de leur demande peuvent-elles introduire une demande spéciale ?

17.06 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Si, en principe, la rétribution doit être payée, elle n'est pas due en cas de décision tardive.

L'incident est clos.

18 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'interdiction de dépassement pour les camions sur les autoroutes comptant 2 x 2 bandes de circulation" (n° 12274)

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Il semble que le gouvernement a décidé d'introduire une interdiction de dépasser pour les poids lourds. Le fait de devoir se traîner pendant des minutes derrière un poids lourd qui est en train de dépasser constitue, en effet, une source d'irritation pour de nombreux conducteurs. D'autre part, il est évident qu'une interdiction de dépassement agace les camionneurs. L'effet positif de l'interdiction de dépassement sur la fluidité de la circulation et la sécurité routière est surtout important sur les axes à forte densité du trafic, à condition cependant qu'il y ait moins de véhicules qui se rabattent pour emprunter les bretelles d'accès.

Le ministre peut-il me donner de plus amples explications sur la dérogation prévue à l'interdiction de dépassement sur les tronçons à bretelles d'accès ?

L'interdiction de dépassement sur les autoroutes à plus de deux voies ne concernerait que la bande de circulation située le plus à gauche.

Le ministre peut-il confirmer cette information ?

Conformément au Code de la route actuel, aucune interdiction de dépassement générale ne peut être imposée et les exceptions doivent être signalées par le biais de panneaux de signalisation adéquats.

Op 16 juni is beslist dat er een retributie zal worden ingevoerd, maar die zal niet gelden wanneer we er niet in slagen binnen de vijf à tien werkdagen een beslissing te nemen.

De ontwerptekst van het KB werd voorgelegd aan de Gewesten. De eventuele goedkeuring en publicatie hangen dus af van de onderhandelingen met de Gewesten.

17.05 Jef Van den Bergh (CD&V) : Wij juichen alleszins toe dat er schot in de zaak komt. Kunnen bedrijven een speciale aanvraag doen wanneer zij een snelle afhandeling van hun aanvraag wensen?

17.06 Minister Renaat Landuyt (Nederlands) : Principieel moet de retributie worden betaald, maar ze moet niet worden betaald als de beslissing te laat wordt genomen.

Het incident is gesloten.

18 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het inhaalverbod voor vrachtwagens op autosnelwegen met 2 x 2 rijstroken" (nr. 12274)

18.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Blijkbaar heeft de regering beslist om een inhaalverbod voor vrachtwagens in te voeren. Veel burgers worden inderdaad geïrriteerd wanneer zij minutenlang achter een inhalende vrachtwagen moeten rijden. Anderzijds is een inhaalverbod voor vrachtwagens natuurlijk ook storend voor de vrachtwagenbestuurders. Een inhaalverbod heeft vooral een positief effect op de doorstroming en de verkeersveiligheid wanneer het erg druk is, maar dat is enkel het geval wanneer er minder afslaand verkeer is naar op- en afritten.

Graag had ik meer uitleg van de minister betreffende een geplande uitzondering op het inhaalverbod op trajecten met op- en afritten.

Het inhaalverbod zou op autosnelwegen met meer dan twee rijstroken enkel gelden voor de meest linkse rijstrook.

Kan de minister dit bevestigen?

Volgens het huidige verkeersreglement kan geen algemeen inhaalverbod worden opgelegd en kunnen er geen uitzonderingen worden aangeduid zonder de gepaste verkeersborden. Welke nieuwe

Quels nouveaux panneaux de signalisation seront-ils introduits ? Des panneaux signalant une exception seront-ils apposés ? Actuellement, des interdictions de dépassement limitées qui dépendent de la densité de la circulation sont en effet en vigueur en Flandre.

Il s'agit d'un bon système, mais peut-être pourrait-on envisager un élargissement des critères.

Est-il cependant opportun d'instaurer également une interdiction de dépassement pendant la nuit ? L'interdiction pourrait entraîner une diminution de la capacité sur les autoroutes sur lesquelles la circulation est moins dense. Une exception sera-t-elle également prévue dans ce cas ? Je suis également curieux de connaître l'échéancier en la matière.

18.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Tout d'abord, J'apprécie que l'auteur de la question se désolidarise des déclarations du ministre Peeters. Par ailleurs, l'interdiction générale de dépassement ne s'appliquera pas uniquement sur les autoroutes, mais également sur les autres routes comportant deux fois deux bandes de circulation. J'ignore si une règle semblable existe dans un autre pays européen.

18.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Peut-être cette interdiction est-elle dans d'autres pays uniquement imposée au moyen d'un panneau de signalisation.

18.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Je vais me renseigner auprès de mes collègues qui ont les Transports dans leurs attributions. Les gestionnaires des routes régionaux seront évidemment autorisés à instaurer des dérogations locales à la règle générale.

Je montre à présent à la commission les nouveaux panneaux de signalisation, le premier autorisant le dépassement et le second mettant fin à cette autorisation.

Les textes ont été transmis aux Régions, mais le principe de l'interdiction de dépassement est maintenu. Une concertation pourra ensuite avoir lieu à propos des dérogations qui pourraient être accordées. Il n'en demeure pas moins que beaucoup d'accidents peuvent être évités par le biais d'une interdiction de dépassement.

18.05 Jef Van den Bergh (CD&V) : Il y a autant d'études qui démontrent le contraire et qui ont d'ailleurs poussé les politiques néerlandais à

verkeersborden zullen er komen? Zullen er uitzonderingsverkeersborden worden geplaatst? Momenteel werkt men in Vlaanderen immers met beperkte inhaalverboden die afhangen van de verkeersdensiteit.

Dat is een goed systeem, maar misschien kunnen de criteria uitgebreid worden.

Is het echter zinvol om ook 's nachts een inhaalverbod op te leggen? Op rustiger snelwegen kan het inhaalverbod een capaciteitsverlaging tot gevolg hebben. Zal ook dan een uitzondering overwogen worden? Uiteindelijk ben ik ook benieuwd naar de timing.

18.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Vooreerst apprecieer ik het dat de vraagsteller zich distantieert van de uitspraken van minister Peeters. Verder zal het algemeen inhaalverbod niet enkel gelden op autosnelwegen, maar ook op andere wegen met 2 maal 2 rijstroken. Ik weet niet in welk ander Europees land een dergelijke regel bestaat.

18.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Misschien wordt het elders enkel opgelegd via verkeersborden.

18.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik moet het navragen bij mijn collega's van Transport. Uiteraard zullen de gewestelijke wegbeheerders de toelating krijgen om lokaal af te wijken van de algemene regel.

Ik toon de commissie hierbij de nieuwe verkeersborden, één voor de inhaaltoelating en één voor het einde van de inhaaltoelating.

De teksten werden doorgestuurd naar de Gewesten, maar het principe blijft het inhaalverbod. Daarna kan overlegd worden welke uitzonderingen kunnen worden ingevoerd. Het blijft een feit dat veel ongevallen kunnen worden vermeden door een inhaalverbod.

18.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Er zijn evenveel onderzoeken die het tegengestelde aantonen, daarom is men in Nederland ook van het

abandonner cette idée. Si l'interdiction peut favoriser l'écoulement du trafic routier à des heures de pointe, cette mesure est beaucoup moins utile pendant la nuit.

18.06 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Les accidents les plus graves se produisent précisément pendant la nuit, parce que le conducteur se croit seul sur l'autoroute. Le même principe vaut pour l'interdiction de dépassement et les vitesses maximales. Il ne faut pas faire de distinction entre le jour et la nuit.

18.07 Jef Van den Bergh (CD&V) : Il serait préférable d'opérer une distinction sur la base de l'intensité du trafic routier. La solution optimale consisterait à généraliser l'installation de panneaux électroniques capables d'effectuer un comptage du nombre de véhicules et d'imposer le cas échéant une interdiction de dépassement. Grâce aux progrès technologiques, des caméras automatiques permettraient de contrôler le respect de cette interdiction.

Le ministre n'a pas précisé si une dérogation pourrait être accordée pour le tunnel du Liefkenshoek. À certains moments de la journée, les camions représentent 80 % du trafic sur la Scheldelaan et la Noorderlaan. Si on introduit une interdiction de dépassement à ces endroits, le trafic des poids lourds risque d'être complètement paralysé. Qu'en est-il pour les zones spécifiques à deux fois deux bandes où circulent un nombre important de poids lourds ? Des critères relatifs à des zones de dépassement ont-ils déjà été définis ou le seront-ils dans un proche avenir ?

18.08 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : La concertation avec les Régions en tant que gestionnaires des routes, ainsi que l'échéancier relatif à la récente décision gouvernementale instaurant des contrôles effectifs de l'interdiction de dépassement pour les camions sont essentiels. L'interdiction de dépassement par temps de pluie a été techniquement modifiée en interdiction de dépassement en cas de précipitations. Ce terme figure en effet dans le Code de la route et l'on devrait dès lors s'atteler à un meilleur contrôle. Les effets de celui-ci devraient être perceptibles dès l'automne. Il s'agit en effet d'améliorer la sécurité sur les routes en instaurant des contrôles effectifs de l'interdiction de dépassement pour les camions.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 33.

idee afgestapt. Het verbod kan de verkeerssituatie verbeteren bij grote drukte, maar heeft veel minder zin 's nachts.

18.06 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De zwaarste ongevallen gebeuren 's nachts, omdat men denkt dat niemand anders onderweg is. Hetzelfde geldt voor het inhaalverbod en de snelheden. Men moet geen onderscheid maken tussen dag en nacht.

18.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Men maakt beter een onderscheid op basis van verkeersintensiteit. Het optimale is dat men overal elektronische borden heeft die het voorbijrijdend verkeer kunnen tellen en desgevallend een inhaalverbod opleggen. Inzake handhaving is het technologisch stilaan mogelijk om dit met camera's automatisch te detecteren.

De minister heeft niet aangegeven of er voor de Liefkenshoektunnel een uitzondering kan komen. Op de Schelde- en Noorderlaan bestaat 80 procent van het verkeer op bepaalde uren van de dag uit vrachtwagens. Als men daar een inhaalverbod invoert, komt het vrachtwagenverkeer niet meer vooruit. Ik wil graag een antwoord betreffende de specifieke 2 maal 2-zones met een groot aantal vrachtwagens. Zijn er criteria op komst voor inhaalzones of zijn die er al?

18.08 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Essentieel zijn de overleggesprekken met de Gewesten als wegbeheerder en de planning rond de recente regeringsbeslissing voor effectieve controles op het inhaalverbod voor vrachtwagens. De regel voor het inhaalverbod bij 'regenweer' is technisch veranderd in een inhaalverbod bij 'neerslag'. Omdat die term in de wegcode voorkomt, zou er sprake moeten zijn van een betere bewaking. In het najaar moeten de effecten op het terrein blijken. Het komt erop aan de veiligheid op de wegen te verbeteren door het inhaalverbod voor vrachtwagens effectief te controleren.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.33 uur.

