



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

16-04-2007

Après-midi

maandag

16-04-2007

Namiddag

SOMMAIRE

- Question de M. Carl Devlies au ministre de la Mobilité sur "les crédits non ordonnancés au 31 décembre 2006" (n° 14609)
Orateurs: **Carl Devlies, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "l'expansion de Brussels Airport" (n° 14697)
Orateurs: **François-Xavier de Donnea, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de Mme Zoé Genot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "Belgocontrol" (n° 14533)
Orateurs: **Zoé Genot, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la représentation du secteur des auto-écoles dans la Commission fédérale pour la Sécurité routière" (n° 14355)
Orateurs: **Melchior Wathelet**, président du groupe cdH, **Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la continuité de la numérotation des plaques d'immatriculation des véhicules automobiles" (n° 14654)
Orateurs: **Melchior Wathelet**, président du groupe cdH, **Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la problématique de restitution du certificat d'immatriculation d'origine d'un véhicule historique lors de son immatriculation en Belgique" (n° 14834)
Orateurs: **Melchior Wathelet**, président du groupe cdH, **Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la vignette routière" (n° 14894)
Orateurs: **Guido De Padt, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les troubles du sommeil des chauffeurs" (n° 14984)
Orateurs: **Guido De Padt, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Questions jointes de

INHOUD

- Vraag van de heer Carl Devlies aan de minister van Mobiliteit over "de niet-geordonnanceerde kredieten op 31 december 2006" (nr. 14609)
Spreekers: **Carl Devlies, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit over "de uitbreiding van Brussels Airport" (nr. 14697)
Spreekers: **François-Xavier de Donnea, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van mevrouw Zoé Genot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "Belgocontrol" (nr. 14533)
Spreekers: **Zoé Genot, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de vertegenwoordiging van de autorijscholen in de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid" (nr. 14355)
Spreekers: **Melchior Wathelet**, voorzitter van de cdH-fractie, **Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de continuïteit in de nummering van de kentekenplaten van auto's" (nr. 14654)
Spreekers: **Melchior Wathelet**, voorzitter van de cdH-fractie, **Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "het probleem van de teruggave van het oorspronkelijk inschrijvingsbewijs van een oldtimer bij de inschrijving ervan in België" (nr. 14834)
Spreekers: **Melchior Wathelet**, voorzitter van de cdH-fractie, **Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "het wegenvignet" (nr. 14894)
Spreekers: **Guido De Padt, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de slaapproblemen van chauffeurs" (nr. 14984)
Spreekers: **Guido De Padt, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Samengevoegde vragen van

- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "les dernières statistiques en matière de réussite du permis de conduire" (n° 14987)	12	- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de jongste statistieken over het slaagpercentage voor het rijexamen" (nr. 14987)	12
- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "les dernières statistiques en matière de réussite du permis de conduire" (n° 15014) <i>Orateurs:</i> Melchior Wathelet , président du groupe cdH, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	12	- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de jongste statistieken over het slaagpercentage voor het rijexamen" (nr. 15014) <i>Sprekers:</i> Melchior Wathelet , voorzitter van de cdH-fractie, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	12
Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "l'état de la voie ferrée à Zillebeke" (n° 15017) <i>Orateurs:</i> Roel Deseyn , Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	13	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "de toestand van de spoorweg in Zillebeke" (nr. 15017) <i>Sprekers:</i> Roel Deseyn , Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	13
Question de M. Francis Van den Eynde au ministre de la Mobilité sur "le recours aux services du bureau d'avocats de M. Marc Uyttendaele, professeur à l'ULB" (n° 15026) <i>Orateurs:</i> Francis Van den Eynde , Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	14	Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Mobiliteit over "het beroep dat werd gedaan op het advocatenkantoor van ULB-professor Marc Uyttendaele" (nr. 15026) <i>Sprekers:</i> Francis Van den Eynde , Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	14
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les problèmes d'étalonnage des appareils utilisés pour les contrôles d'alcoolémie" (n° 15038) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh , Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	15	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "problemen met de ijking van toestellen voor alcoholcontrole" (nr. 15038) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh , Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	15
Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "les aptitudes professionnelles des chauffeurs professionnels" (n° 15055) <i>Orateurs:</i> Hilde Vautmans , Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	17	Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de vakbekwaamheid van beroepschauffeurs" (nr. 15055) <i>Sprekers:</i> Hilde Vautmans , Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	17
Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "les projets visant à réduire le nombre d'accidents dus à l'angle mort" (n° 15056) <i>Orateurs:</i> Hilde Vautmans , Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	17	Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "projecten om het aantal dodehoekongevallen te verminderen" (nr. 15056) <i>Sprekers:</i> Hilde Vautmans , Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	17
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la simplification du Code de la route" (n° 15057) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh , Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	18	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de vereenvoudiging van het verkeersreglement" (nr. 15057) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh , Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	18
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la fraude aux plaques Z" (n° 15058) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh , Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	19	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "fraude met Z-platen" (nr. 15058) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh , Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	19

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

du

LUNDI 16 AVRIL 2007

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 16 APRIL 2007

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 23 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Carl Devlies au ministre de la Mobilité sur "les crédits non ordonnancés au 31 décembre 2006" (n° 14609)

01.01 Carl Devlies (CD&V) : À ma question écrite concernant les factures n'ayant pas encore fait l'objet d'un ordonnancement au 31 décembre 2006, le ministre a répondu que toutes les factures ont été ordonnancées à charge du budget 2006 tant que la banque de données de la Trésorerie était disponible. En ce qui concerne le SPF Mobilité et Transports, l'accessibilité serait prolongée. Conformément aux instructions de la Trésorerie, les ordonnancements de paiement devaient être rentrés pour le 14 décembre 2006 au plus tard.

Quel était le délai ultime pour le SPF Mobilité et Transports ? Quels ordonnancements de paiement n'ont pas été communiqués à temps à la Trésorerie ? De combien de factures s'agit-il ? Quels sont les montants concernés ? Quelle était l'enveloppe d'ordonnancement pour le SPF Mobilité et Transports en 2006 ? Comment se présentait-elle par rapport aux possibilités de paiement imposés par le principe de l'ancre ? Quel montant total a finalement été ordonnancé au budget 2006 ? Quels ordonnancements ont été reportés à 2007 ?

01.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Le dernier jour de 2006 pour lequel des ordonnancements ont été envoyés à la Trésorerie concernant des paiements du SPF Mobilité et Transports était le 15 décembre. Pour les

De vergadering wordt geopend om 14.23 uur en voorgezeten door de heer Francis Van den Eynde.

01 Vraag van de heer Carl Devlies aan de minister van Mobiliteit over "de niet-geordonnanceerde kredieten op 31 december 2006" (nr. 14609)

01.01 Carl Devlies (CD&V): Op mijn schriftelijke vraag betreffende de facturen waarvoor op 31 december 2006 nog geen ordonnanciering was gebeurd, antwoordde de minister dat alle facturen werden geordonnanceerd ten laste van de begroting 2006 zolang de gegevensbank van de Thesaurie toegankelijk was. Voor de FOD Mobiliteit en Vervoer zou de toegankelijkheid verlengd zijn. Volgens de instructies van de Thesaurie moest men de betalingsordonnanties ten laatste binnenbrengen op 14 december 2006.

Wat was de deadline voor de FOD Mobiliteit en Vervoer? Welke betalingsordonnanties werden niet tijdig bezorgd aan de Thesaurie? Over hoeveel facturen gaat het? Welke bedragen zijn ermee gemoeid? Welke ordonnanceringsenveloppe gold er voor de FOD Mobiliteit en Vervoer in 2006? Hoe verhiel deze zich tot de betalingsmogelijkheden opgelegd door het ankerprincipe? Welk totaal bedrag werd op de begroting 2006 uiteindelijk geordonnanceerd? Welke ordonnancieringen werden overgedragen naar 2007?

01.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De laatste dag in 2006 dat ordonnancieringen werden verstuurd naar de Thesaurie betreffende betalingen van de FOD Mobiliteit en Vervoer, was 15 december. Voor de betalingen aan de NMBS was

paiements à la SNCB il s'agissait du 20 décembre.

dit 20 december.

Au SPF Mobilité et Transports, les factures sont ordonnancées par le biais du programme informatique Cobra. Le service d'encadrement Budget et Contrôle de gestion le fait après un dernier contrôle de la régularité et de l'exactitude des données introduites. Le service d'encadrement demande chaque année aux services de gestion de ne plus introduire de factures pour l'année budgétaire en cours environ une semaine avant la date ultime à laquelle les services de gestion transmettent leurs dossiers de paiement pour l'année budgétaire au service d'encadrement. C'était le 8 décembre 2006.

Bij de FOD Mobiliteit en Vervoer worden de facturen geordnancéerd via het informaticaprogramma Cobra. De stafdienst Begroting en Beheerscontrole doet dit na een laatste controle op de regelmatigheid en correctheid van de ingevoerde gegevens. De stafdienst vraagt de beheersdiensten jaarlijks om geen facturen meer op het lopende begrotingsjaar in te voeren ongeveer één week voor de laatste datum waarop de beheersdiensten hun betalingsdossiers voor het begrotingsjaar aan de stafdienst bezorgen. Dat was 8 december 2006.

Le montant total des factures reçues avant cette date, communiquées à la Trésorerie avant l'expiration du délai, est de 254.797 euros. Il s'agit de 43 factures. Un certain nombre de ces factures ont néanmoins été payées dans le délai réglementaire de cinquante jours.

Het totale bedrag aan vóór deze datum ontvangen facturen, die na de deadline aan de Thesaurie werden bezorgd, belooft 254.797 euro. Het gaat om 43 facturen. Een aantal van deze facturen is niettemin binnen de reglementaire termijn van vijftig dagen betaald.

01.03 Carl Devlies (CD&V) : Quel était le montant total de l'ordonnancement et son rapport au principe de l'ancre ?

01.03 Carl Devlies (CD&V): Wat was de totale ordonnanceringsenveloppe en de verhouding tot het ankerprincipe?

01.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Il doit s'agir de 3.500.000 kilos-euros.

01.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Dat moet ongeveer 3.500.000 'kilo-euro' zijn.

Le **président** : « Kilos-euros », je ne connais pas cette unité. Je propose que le ministre communique les chiffres précis à l'auteur de la question.

01.05 De voorzitter: 'Kilo-euro', dat ken ik niet. Ik stel voor dat de minister de precieze cijfers schriftelijk bezorgt aan de vraagsteller.

01.06 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Aucun problème.

01.06 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Geen probleem.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "l'expansion de Brussels Airport" (n° 14697)

02 Vraag van de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit over "de uitbreiding van Brussels Airport" (nr. 14697)

02.01 François-Xavier de Donnea (MR) : L'actionnaire majoritaire de la Brussels Airport Company semble avoir l'intention de faire de l'aéroport de Bruxelles un des aéroports les plus importants d'Europe en affichant une hausse de 6% du nombre de passagers chaque année.

02.01 François-Xavier de Donnea (MR): De meerderheidsaandeelhouder van Brussels Airport Company heeft blijkbaar grootse plannen met de luchthaven van Brussel en wil dat die een van de belangrijkste luchthavens van Europa wordt, met een jaarlijkse stijging van het aantal passagiers met 6 procent.

Pour ce faire, il est notamment prévu d'ouvrir davantage de liaisons intercontinentales, d'attirer les compagnies *low-cost*, d'augmenter les activités de fret et de desservir d'ici 2012 plus d'une vingtaine des 30 destinations-clés du trafic aérien, au lieu de neuf à l'heure actuelle.

Te dien einde komen er meer intercontinentale vluchten, wil men de lowcostmaatschappijen aantrekken, meer vrachtvervoer afhandelen en tegen 2012 meer dan twintig van de dertig sleutelbestemmingen van het luchtverkeer aandoen, in plaats van 9 vandaag.

Tout ceci aurait pour conséquence qu'il y aurait

Als al die plannen hun beslag krijgen, zou het aantal

450.000 mouvements d'avion par an. Tout ceci me semble parfaitement irréaliste.

Depuis le début des années 90, la politique aéroportuaire de tous les gouvernements qui se sont succédé a été catastrophique.

Ils se sont enfoncés dans une politique à courte vue plutôt que de tenter de développer une stratégie visionnaire à long terme, avec évidemment les graves problèmes politiques que nous avons connus et dont vous avez dû payer, pour partie, les pots cassés. Vous avez d'ailleurs peut-être mieux réussi que certains de vos prédécesseurs qui étaient moins adroits et probablement moins intelligents que vous.

Les investissements qui ont été consentis en 1994, en 1995 et en 1996 à Zaventem étaient ridicules. Si ces sommes avaient été investies dans un aéroport alternatif, nous ne serions pas confrontés aux problèmes que nous connaissons aujourd'hui. Je ne suis pas le seul à le penser.

Vendredi passé, l'aéroport a été bloqué parce que 40 "gusses" ne sont pas contents du montant des chèques-repas. Nous vivons dans un pays de fous ! Cette compagnie n'est pas digne de gérer un tel aéroport.

La compagnie gestionnaire de l'aéroport a-t-elle oublié la faillite de la Sabena ? Avec le développement des liaisons TGV, la concurrence des aéroports européens s'intensifie. Nous allons droit dans le mur.

De telles prévisions sont sociologiquement et politiquement insupportables et il faut faire savoir aux gestionnaires de l'aéroport qu'une autre politique est nécessaire.

Que vous inspirent ces nouveaux projets d'investissement ? Si cela continue, des émeutes vont bientôt se produire à l'aéroport de Zaventem.

Faudra-t-il qu'un accident dramatique se produise à Zaventem pour que vos successeurs fassent le nécessaire ?

Comment pensez-vous pouvoir gérer, vous ou vos successeurs, les nuisances qui découleraient de 450.000 mouvements vis-à-vis de riverains qui sont déjà sur les dents en raison des quelque 260.000 mouvements actuels ?

Je m'excuse d'avoir été virulent mais, dans le dossier aéroportuaire, on a commis d'énormes conneries depuis quinze ans et, malheureusement, cela continue !

02.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en français*) : Brussels Airport Company est une société anonyme qui vise, en toute logique, la croissance de ses activités. Elle doit néanmoins respecter les règles fixées par les pouvoirs publics. Le permis

vliegbewegingen oplopen tot 450.000 per jaar. Dat lijkt me allemaal totaal onrealistisch.

Sinds het begin van de jaren 90 hebben de opeenvolgende regeringen een ronduit rampzalig luchthavenbeleid gevoerd.

In plaats van te trachten een visionaire langetermijnstrategie te ontwikkelen zijn ze in een kortzichtig beleid verstrikt geraakt. Dat heeft uiteraard recent tot ernstige politieke problemen geleid waarvoor u voor een deel het gelag heeft moeten betalen. U heeft trouwens misschien meer succes gehad dan sommige van uw voorgangers die minder handig en waarschijnlijk ook minder intelligent dan u waren.

In 1994, 1995 en 1996 werden er belachelijk lage bedragen in Zaventem geïnvesteerd. Indien die bedragen in een alternatieve luchthaven zouden geïnvesteerd zijn, zouden we niet met de huidige problemen geconfronteerd worden. En ik sta met die zienswijze niet alleen.

Vorige vrijdag lag de luchthaven lam, omdat 40 "pipo's" niet tevreden zijn met het bedrag van de maaltijdcheques. In wat voor apenland leven wij? Die maatschappij verdient het niet om een dergelijke luchthaven te beheren.

Is de luchthavenbeheerder het faillissement van Sabena al vergeten? Door de ontwikkeling van de HST-verbindingen neemt de concurrentie tussen de Europese luchthavens toe. We stevenen recht op een ramp af.

Dergelijke vooruitzichten zijn maatschappelijk en politiek onaanvaardbaar en we moeten de luchthavenbeheerders duidelijk maken dat ze een ander beleid moeten voeren.

Wat denkt u van die nieuwe investeringsprojecten? Als het zo voortgaat, zullen er op de luchthaven van Zaventem weldra relletjes uitbreken.

Moet er eerst een dramatisch ongeval in Zaventem gebeuren opdat uw opvolgers de nodige maatregelen zouden treffen?

Hoe denken u of uw opvolgers de hinder die gepaard zou gaan met 450.000 vliegbewegingen in de hand te kunnen houden voor de omwonenden, die al op hun tandvlees zitten wegens de circa 260.000 huidige bewegingen?

Gelieve mij te verontschuldigen voor mijn heftige uitval, maar in het luchthavendossier heeft men de afgelopen vijftien jaar al veel geblunderd en jammer genoeg blijft dat maar duren!

02.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Brussels Airport Company is een naamloze vennootschap die logischerwijze een groei van haar activiteiten nastreeft. Zij dient zich niettemin te houden aan de regels die door de overheid worden vastgesteld. De

d'environnement actuel prévoit déjà une limitation du nombre de mouvements nocturnes et impose la réalisation d'une étude pour déterminer un quota de bruit maximum par an en journée.

J'ai proposé aux Régions un accord de coopération qui contient tous les instruments nécessaires pour gérer le bruit aux alentours de l'aéroport.

Le comité de concertation du 7 octobre a fixé les limites d'exploitation pour 2008-2020. Elles seront établies sur base de la directive 2002/30 relative à la restructuration d'exploitations.

02.03 François-Xavier de Donnea (MR) : Votre réponse est purement legaliste. Elle est sans doute formellement exacte mais je reste choqué par l'absence de vision des gouvernements successifs - y compris celui-ci.

Cela fait dix ans que les gens les plus lucides plaident en faveur d'un dédoublement de l'aéroport national, afin d'en installer un qui soit situé loin de Bruxelles et des quartiers habités. Personne n'a jamais voulu lancer cette étude. Ce sera mon testament, non pas politique mais pour cette législature. Notre pays fait preuve d'étroitesse de vue et d'un grave manque d'ambition.

Ce genre de réponse legaliste ne satisfait évidemment pas les riverains, qui se révolteront un jour, avec les conséquences qui en découleront pour l'ordre public.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Zoé Genot au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "Belgocontrol" (n° 14533)

03.01 Zoé Genot (ECOLO) : Belgocontrol est une entreprise publique autonome depuis 1998. Or, à ce jour, ni le statut ni les cadres organiques et linguistiques de Belgocontrol ne sont parus au *Moniteur belge* comme l'impose la loi du 21 mars 1991.

Confirmez-vous cet état des choses ? Dans l'affirmative, pourquoi les statuts de cette entreprise

huidige milieuvergunning voorziet al in een beperking van het aantal nachtelijke vliegbewegingen en legt de uitvoering op van een studie met het oog op het bepalen van een maximum geluidsquotum per jaar voor de vliegbewegingen tijdens de dag.

Ik heb de Gewesten een samenwerkingsakkoord voorgesteld dat alle nodige instrumenten omvat om de geluidshinder in de omgeving van de luchthaven aan te pakken.

Het overlegcomité heeft op 7 oktober de exploitatiebeperkingen voor de periode 2008-2020 vastgelegd. Zij worden vastgesteld op grond van richtlijn 2002/30/EG betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluidgerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap.

02.03 François-Xavier de Donnea (MR) : Dat is een zuiver legalistisch antwoord. Formeel zal dat allemaal wel juist zijn, maar het gebrek aan visie van de opeenvolgende regeringen, deze regering meegerekend, blijf ik stuitend vinden.

De mensen met het meeste inzicht in dit dossier pleiten al tien jaar voor een opsplitsing van de nationale luchthaven, met een tweede poot ver van Brussel en van de woonwijken. Niemand heeft opdracht willen geven voor zo'n studie. Laat dit dus mijn testament zijn, niet mijn politieke testament, maar mijn testament voor deze zittingsperiode. Ons land pakt dit erg kortzichtig aan en is veel te weinig ambitieus.

Uiteraard nemen de omwonenden geen genoegen met een dergelijk legalistisch antwoord. Op een dag zullen ze echt in opstand komen, met alle gevolgen van dien voor de openbare orde.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Zoé Genot aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "Belgocontrol" (nr. 14533)

03.01 Zoé Genot (ECOLO) : Belgocontrol is sinds 1998 een autonoom overheidsbedrijf. Tot heden zijn echter noch het statuut, noch de personeelsformatie, noch de taalkaders overeenkomstig de wet van 21 maart 1991 in het Belgisch Staatsblad verschenen.

Kan u dat bevestigen? Zo ja, waarom zijn de statuten van dat overheidsbedrijf nog niet

publique n'ont-ils pas encore été publiés ?

D'autre part, en 2000, l'administrateur délégué de Belgocontrol a lancé un projet d'*upgrading* de CANAC. En 2006, l'administrateur délégué a mis fin à ce projet, qui aurait coûté 75 millions d'euros. Un nouvel *upgrading* serait en cours.

Pourquoi l'administrateur de Belgocontrol a-t-il abandonné ce projet après six ans d'investissements en matériel, en études et en personnel ? Combien cela a-t-il coûté à Belgocontrol ? À combien est évalué le nouveau projet ? Comment Belgocontrol va-t-il financer ce nouvel *upgrading* ? Quel est l'avenir de Belgocontrol dans ces conditions ?

03.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : La loi prévoit que les membres du personnel d'une entreprise publique autonome sont recrutés et employés en vertu du cadre et du statut du personnel arrêtés par le conseil d'administration.

Le conseil d'administration de Belgocontrol a fixé, en novembre 2001, le premier statut du personnel et le premier statut syndical.

La loi ne prévoit pas que les statuts de la société, le statut du personnel et le statut syndical doivent être publiés au *Moniteur belge*.

En ce qui concerne le cadre du personnel, le conseil d'administration de Belgocontrol n'y a pas apporté de modification.

Quant à la deuxième question, le conseil d'administration de Belgocontrol a décidé, en 1999, de lancer un grand projet d'évaluation de CANAC.

La commande a été passée par décision du conseil d'administration du 6 novembre 2003, dans le respect de la législation sur les marchés publics, pour un montant de 7.668.050 euros.

Après quelques temps, des difficultés sont apparues. Malgré les efforts déployés pour tenter d'amener l'équipe du fournisseur au niveau de ses exigences, Belgocontrol a dû se rendre à l'évidence. Le conseil d'administration a décidé, le 18 octobre 2005, de résilier le contrat.

La stratégie a été reconsidérée sur la base de trois critères : les délais, les risques, les budgets.

Le 21 juin 2006, le conseil d'administration a décidé de lancer un marché pour la fourniture d'un nouveau centre « clé sur porte » par procédure négociée avec publicité préalable. Les évaluations des candidats sont en cours et la commande devrait être passée au cours du deuxième trimestre 2007.

bekendgemaakt?

Anderzijds heeft de gedelegeerd bestuurder van Belgocontrol in 2000 een project opgestart om het verkeersleidingscentrum CANAC te upgraden. In 2006 heeft de gedelegeerd bestuurder dat project dat 75 miljoen euro gekost heeft, stopgezet. Er zou momenteel een nieuwe upgrading worden uitgevoerd.

Waarom heeft de bestuurder van Belgocontrol dat project stopgezet, nadat er gedurende zes jaar in materieel, studies en personeel werd geïnvesteerd? Hoeveel heeft dat alles Belgocontrol gekost? Wat is de kostprijs van het nieuwe project? Hoe zal Belgocontrol die nieuwe upgrading financieren? Welke toekomst heeft Belgocontrol tegen deze achtergrond?

03.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): De wet bepaalt dat de personeelsleden van een autonoom overheidsbedrijf worden geworven en tewerkgesteld op grond van de personeelsformatie en het personeelsstatuut die door de raad van bestuur worden vastgesteld.

De raad van bestuur van Belgacom heeft in november 2001 het eerste personeelsstatuut en het eerste syndicaal statuut vastgesteld.

De wet bepaalt dat de statuten van de vennootschap, het statuut van het personeel en het vakbondsstatuut in het Belgisch Staatsblad moeten worden gepubliceerd.

De raad van bestuur van Belgocontrol heeft niets gewijzigd aan de personeelsformatie.

Wat de tweede vraag betreft is het zo dat de raad van bestuur in 1999 beslist heeft een groot project ter evaluatie van CANAC te lanceren.

De bestelling voor een bedrag van 7.668.050 euro werd geplaatst krachtens een beslissing van de raad van bestuur van 6 november 2003 waarbij de wetgeving inzake de overheidsopdrachten in acht werd genomen.

Na enige tijd deden er zich moeilijkheden voor. Belgacom heeft getracht het team van de leverancier ertoe te bewegen de kwaliteitseisen na te leven, maar kwam tot de vaststelling dat zulks onmogelijk was. De raad van bestuur heeft op 18 oktober 2005 beslist het contract op te zeggen.

De strategie werd herzien op grond van drie criteria: de termijnen, de risico's en de begrotingsmiddelen.

Op 21 juni 2006 besliste de raad van bestuur om een aanbesteding uit te schrijven voor de levering van een nieuw sleutelklaar centrum, middels een onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking. De kandidaten worden momenteel geëvalueerd en de bestelling zou tijdens het tweede kwartaal van 2007 worden geplaatst.

Le coût estimé de ce projet est de 23 millions d'euros. L'impact de l'arrêt du projet initial est de 1,5 million d'euros. Pour le surplus, Belgocontrol est bien gérée et suit de manière proactive les évolutions du secteur sur le plan européen. Il ne semble donc pas qu'il y ait du souci à se faire pour son avenir.

03.03 Zoé Genot (ECOLO) : Pour les travailleurs de Belgocontrol, voir que des projets n'aboutissent pas toujours, alors qu'il s'agit de sommes importantes, est assez angoissant. Un des contrats a dû être résilié. Les 10 millions ont-ils quand même été payés ?

03.04 Renaat Landuyt, ministre (en français) : Non. Étant donné qu'il s'agit d'une résiliation dans l'intérêt de la firme, ces dix millions n'ont pas été payés. Je ne peux pas vous répondre au centime près car je ne dispose pas des chiffres.

03.05 Zoé Genot (ECOLO) : J'espère que vous avez raison. Il faut éviter que des sommes faramineuses soient engagées pour des projets, de nature à hypothéquer l'entreprise, qui n'aboutissent pas.

L'incident est clos.

04 Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la représentation du secteur des auto-écoles dans la Commission fédérale pour la Sécurité routière" (n° 14355)

04.01 Melchior Wathelet (cdH) : Aucun représentant du secteur des auto-écoles n'est associé aux travaux de la commission fédérale pour la sécurité routière, qui est rattachée au Service public fédéral Mobilité et Transports. Envisagez-vous de réparer cet oubli ? Dans la négative, pourquoi ?

04.02 Renaat Landuyt, ministre (en français) : Le rapport au Roi, qui accompagne l'arrêté royal du 26 juin 2002, mentionne la possibilité d'associer les fédérations d'auto-écoles à la discussion de certains dossiers par la commission fédérale pour la sécurité routière. J'ignore les raisons des choix effectués par le ministre de la Mobilité et des Transports de l'époque lors de la composition de la commission.

Les fédérations des auto-écoles font partie des organisations qui possèdent des connaissances et des capacités à prendre en compte lors des discussions concernant la formation à la conduite.

De kostprijs van het project wordt op 23 miljoen euro geraamd. De impact van de stopzetting van het oorspronkelijke project bedraagt 1,5 miljoen euro. Voor het overige wordt Belgocontrol goed beheerd en speelt het op een proactieve manier in op de Europese ontwikkelingen in de sector. Over de toekomst van het bedrijf hoeven we ons dus geen zorgen te maken.

03.03 Zoé Genot (ECOLO) : Voor de werknemers van Belgocontrol is het nogal beangstigend te moeten vaststellen dat projecten waarmee grote bedragen zijn gemoeid, niet altijd tot een goed einde worden gebracht. Een van de contracten moest zelfs worden opgezegd. Dat bedrag van tien miljoen werd toch uitbetaald?

03.04 Minister Renaat Landuyt (Frans) : Neen. Vermits het om een opzegging in het belang van de firma gaat, werd die tien miljoen niet betaald. Ik kan u het bedrag niet tot op de eurocent nauwkeurig meedelen omdat ik niet over de cijfers beschik.

03.05 Zoé Genot (ECOLO) : Ik hoop dat u gelijk hebt. Men moet voorkomen dat er fabelachtige bedragen worden gepompt in projecten die zonder resultaat blijven en de toekomst van het bedrijf in het gedrang brengen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de vertegenwoordiging van de autorij scholen in de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid" (nr. 14355)

04.01 Melchior Wathelet (cdH) : Geen enkele vertegenwoordiger uit de sector van de rij scholen neemt deel aan de werkzaamheden van de federale commissie voor de verkeersveiligheid die van de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer afhangt. Zal u die vergetelheid rechtzetten? Zo nee, waarom niet?

04.02 Minister Renaat Landuyt (Frans) : In het verslag aan de Koning dat bij het koninklijk besluit van 26 juni 2002 hoort, staat dat de federaties van rij scholen bij de bespreking van bepaalde dossiers door de federale commissie voor de verkeersveiligheid kunnen betrokken worden. Ik weet niet op grond van welke criteria de toenmalige minister van Mobiliteit en Vervoer die commissie heeft samengesteld.

De federaties van de rij scholen behoren tot de organisaties die over kennis en competentie beschikken waarmee tijdens de gesprekken over de rijopleiding rekening moet worden gehouden. Ik

Toutefois, je sais par expérience qu'elles défendent avant tout leurs propres intérêts.

La formation à la conduite n'a été abordée que de manière épisodique pendant les réunions de la commission. Vu l'impossibilité de laisser siéger toutes les fédérations spécialisées et les difficultés qu'entraînerait une représentation équilibrée du secteur de la formation à la conduite au sein de la commission, je plaide pour le statu quo, en invitant les fédérations des auto-écoles aux discussions qui les concernent directement.

J'ajouterai que, jusqu'à présent, leur point de vue a été défendu avec détermination par Touring.

04.03 Melchior Wathelet (cdH) : Selon le ministre, les auto-écoles feraient donc passer leurs intérêts avant la sécurité routière. Ce point de vue est pour le moins réducteur. La position des auto-écoles aurait apporté une plus-value au sein de la commission.

04.04 Renaat Landuyt, ministre (en français) : M. Wathelet n'a pas tout à fait tort. J'ai d'ailleurs fait en sorte que le point de vue de l'ensemble des organisations soit toujours pris en considération.

04.05 Melchior Wathelet (cdH) : Puisque vous reconnaissez la plus-value de leur contribution, autant leur permettre de prendre part aux discussions !

L'incident est clos.

05 Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la continuité de la numérotation des plaques d'immatriculation des véhicules automobiles" (n° 14654)

05.01 Melchior Wathelet (cdH) : L'actuelle disposition des caractères sur les plaques d'immatriculation (trois lettres suivies de trois chiffres) arrive à la limite des combinaisons possibles. Quelles seront les prochaines configurations ?

Par ailleurs, les essais réalisés de couleurs et de formats déboucheront-ils sur une modification des plaques ? Le drapeau européen et l'indicatif « B » figureront-ils sur les nouvelles plaques ?

Enfin, pourrait-on envisager un système comparable à celui en vigueur en Allemagne, où une vignette apposée sur la plaque atteste que le véhicule est en règle en matière d'assurance, de contrôle technique et de taxe d'immatriculation ? Il serait logique de profiter de la modification du système d'immatriculation pour mener à bien des

weet echter uit ervaring dat ze vooral hun eigen belangen verdedigen.

De rijopleiding is slechts terloops aan bod gekomen tijdens de vergaderingen van de commissie. Aangezien het onmogelijk is om alle beroepsfederaties zitting te laten hebben en een evenwichtige vertegenwoordiging van de rij scholen in de commissie moeilijk is, pleit ik voor een status-quo en stel ik voor de federaties van de rij scholen uit te nodigen voor de debatten die hen rechtstreeks aanbelangen.

Ik wil daaraan toevoegen dat Touring hun standpunt tot op heden krachtig heeft verdedigd.

04.03 Melchior Wathelet (cdH) : Volgens de minister laten de rij scholen hun belangen primeren op de verkeersveiligheid. Die zienswijze is al te eng. Het standpunt van de rij scholen had in de commissie een meerwaarde betekend.

04.04 Minister Renaat Landuyt (Frans) : De heer Wathelet heeft niet helemaal ongelijk. Ik heb er trouwens voor gezorgd dat er altijd met de mening van alle organisaties rekening werd gehouden.

04.05 Melchior Wathelet (cdH) : Als u de meerwaarde van hun bijdrage erkent, ware het interessant ze aan de besprekingen te laten deelnemen!

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de continuïteit in de nummering van de kentekenplaten van auto's" (nr. 14654)

05.01 Melchior Wathelet (cdH) : Het aantal mogelijke combinaties van tekens op de nummerplaten (drie letters gevolgd door drie cijfers) raakt stilaan uitgeput. Hoe zullen die configuraties er in de toekomst uitzien?

Zullen de tests met verschillende kleuren en formaten die werden uitgevoerd aanleiding geven tot een aanpassing van de nummerplaten? Zullen de Europese vlag en de letter 'B' op de nieuwe nummerplaten staan?

Zal men tevens een systeem zoals in Duitsland overwegen, waar een vignet op de nummerplaat aangeeft of een voertuig in orde is met de verzekering, de technische controle en de inschrijvingstaks? Het ware logisch dat men de wijziging van de nummerplaten met dergelijke hervormingen zou combineren.

réformes de ce type.

Je conclurai en disant qu'une harmonisation au niveau européen serait hautement souhaitable.

05.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : En attendant la décision relative à la nouvelle plaque européenne, nous inverserons les lettres et les chiffres. C'est le choix le moins cher.

05.03 Melchior Wathelet (cdH) : Quels sont les délais prévus au niveau européen ? Indépendamment de la question de la configuration des caractères, on ne peut continuer indéfiniment à prendre des mesures transitoires alors que de nouveaux formats et couleurs ont été testés avec succès.

05.04 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Au niveau des ministres européens, nous avons commencé par l'uniformisation du permis de conduire. Les plaques suivront.

05.05 Melchior Wathelet (cdH) : Des mécanismes sont-ils envisagés pour le contrôle technique ou les assurances ?

05.06 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Une certaine harmonisation du fond est nécessaire avant d'envisager une harmonisation des contrôles. Nous harmonisons le contrôle des poids lourds mais nous n'en sommes pas encore aux voitures personnelles, notamment en raison des difficultés liées à l'harmonisation fiscale.

L'incident est clos.

06 Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la problématique de restitution du certificat d'immatriculation d'origine d'un véhicule historique lors de son immatriculation en Belgique" (n° 14834)

06.01 Melchior Wathelet (cdH) : Lors de l'immatriculation de véhicules provenant de l'étranger, la DIV applique strictement les dispositions européennes, dont celle qui précise que, pour la nouvelle immatriculation d'un tel véhicule, les autorités compétentes exigent toujours l'ancien certificat d'immatriculation.

La DIV ne distinguant pas l'immatriculation d'un véhicule étranger récent de celle d'un véhicule de plus de 25 ans (considéré comme « ancêtre »), elle détruit les anciens documents malgré leur caractère historique. Or, les documents d'origine

Ten slotte wil ik er nog op wijzen dat een harmonisatie op Europees vlak bijzonder wenselijk zou zijn.

05.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*) : In afwachting van de beslissing over de nieuwe Europese nummerplaat zullen we de cijfers en letters omkeren. Dat is de goedkoopste oplossing.

05.03 Melchior Wathelet (cdH) : Wanneer zal er op Europees niveau een beslissing vallen? Los van de kwestie van de volgorde van de tekens kan men niet eeuwig overgangsmaatregelen blijven treffen, terwijl er nieuwe formaten en kleuren met succes getest werden.

05.04 Minister Renaat Landuyt (*Frans*) : Samen met de andere bevoegde Europese ministers werken we momenteel aan de invoering van een eenvormig rijbewijs. De nummerplaten zullen volgen.

05.05 Melchior Wathelet (cdH) : Moeten er geen mechanismen worden ingevoerd voor de technische controle of de verzekeringen?

05.06 Minister Renaat Landuyt (*Frans*) : Eerst moeten de basisregels op elkaar worden afgestemd en pas dan kan er aan een harmonisatie van de controles gedacht worden. We werken aan een harmonisatie van de controles op de vrachtwagens, maar voor de personenauto's staan we nog niet zover. Dat heeft onder meer te maken met de moeilijkheden op het stuk van de fiscale harmonisatie.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "het probleem van de teruggave van het oorspronkelijk inschrijvingsbewijs van een oldtimer bij de inschrijving ervan in België" (nr. 14834)

06.01 Melchior Wathelet (cdH) : Bij de inschrijving van voertuigen uit het buitenland past de DIV strikt de Europese richtlijnen toe, waaronder de bepaling dat de bevoegde overheden voor de nieuwe inschrijving van een dergelijk voertuig steeds het oude inschrijvingsbewijs moeten eisen.

Vermits de DIV geen onderscheid maakt tussen de inschrijving van een recent buitenlands voertuig en van een voertuig ouder dan 25 jaar (dat als een oldtimer wordt beschouwd), vernietigt ze er de oude documenten van, hoewel die een historische

d'un véhicule ancien représentent un intérêt historique pour le collectionneur. Par ailleurs, ce carnet d'immatriculation est la fiche historique de l'automobile. Savoir que les documents historiques d'immatriculation sont inmanquablement détruits pour respecter la directive européenne semble triste alors que des personnes peuvent être attachées à ce type de documents.

Pourquoi ne pas simplement annuler ces carnets d'immatriculation, par un cachet par exemple ? Ou les trouser comme on le faisait avec les carnets d'épargne dans certaines banques ? Pourquoi ne pas trouver une solution respectant la directive et la conservation de ces documents ?

06.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : J'ai une réponse assez négative de l'administration, mais je vous propose de lui demander d'étudier les différentes possibilités, tout en respectant la directive.

06.03 Melchior Wathelet (cdH) : Si l'on trouve une solution optimale qui peut convenir à tout le monde, j'en serai très content.

L'incident est clos.

07 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la vignette routière" (n° 14894)

07.01 Guido De Padt (VLD) : Sous la pression des Néerlandais, le ministre-président flamand a écarté l'idée de l'instauration d'une vignette routière. Il ne s'agit pas en l'occurrence d'une compétence fédérale, mais l'accord de gouvernement prévoit néanmoins qu'en matière de transport, le gouvernement fédéral opérerait un glissement des coûts fixes vers des coûts variables et qu'il entamerait avec les entités fédérées des négociations en vue du remplacement, pour les poids lourds, de l'eurovignette par une cotisation variable.

Le gouvernement fédéral avait-il entamé avec les Pays-Bas des négociations relatives à la vignette routière avant la déclaration du ministre-président flamand annonçant le rejet de ladite vignette ? Quel est le résultat de ces négociations ? Le ministre est-il toujours opposé à l'instauration d'une taxe kilométrique « intelligente » ?

07.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : J'ai également suivi l'évolution de la situation par l'intermédiaire des médias. Que je sache, aucune négociation – pas même entre les gouvernements

ont eu lieu. De oorspronkelijk boorddocumenten van een oldtimer hebben echter een historische betekenis voor de verzamelaar. Dat inschrijvingsboekje is trouwens de historische fiche van het voertuig. Het is jammer dat de historische inschrijvingsbewijzen onherroepelijk vernietigd worden om de Europese richtlijn na te leven, terwijl sommige mensen aan dat soort documenten gehecht kunnen zijn.

Waarom kan men die inschrijvingsboekjes niet gewoonweg bijvoorbeeld met een stempel ongeldig maken? Of door er een gaatje in te knippen zoals sommige banken dat vroeger met een spaarboekje deden? Waarom streeft men niet naar een oplossing die de richtlijn respecteert én de vernietiging van die documenten verhindert?

06.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Ik beschik over een eerder negatief antwoord van de administratie, maar ik stel voor hen te vragen de diverse mogelijkheden te onderzoeken die zich mits naleving van de richtlijn aanbieden.

06.03 Melchior Wathelet (cdH): Als men een optimale oplossing kan vinden die iedereen schikt, zal ik erg tevreden zijn.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "het wegvignet" (nr. 14894)

07.01 Guido De Padt (VLD): Door toedoen van de Nederlanders werd het wegvignet door de Vlaamse minister-president afgeblazen. Dit is geen federale bevoegdheid, maar in het regeerakkoord staat toch dat inzake vervoer de federale regering een verschuiving zou doorvoeren van de vaste naar de variabele kosten en dat de federale regering overleg zou opstarten met de deelstaten om het eurovignet voor vrachtwagens te vervangen door een variabele bijdrage.

Werd voor de aankondiging door de Vlaamse minister-president door de federale regering overlegd met Nederland over het wegvignet? Wat was het resultaat? Is de minister nog steeds tegen de invoering van een intelligente kilometerheffing?

07.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ook ik heb de situatie kunnen volgen via de media. Ik heb geen weet van enig overleg daarover, ook niet tussen de Belgische en de Nederlandse regering.

belge et néerlandais – n'a été menée à ce sujet. Cette matière ressortit à la compétence des Régions mais, en tant que socialiste, j'estime qu'il ne faut pas exagérément solliciter le portefeuille des usagers.

07.03 Guido De Padt (VLD) : Je félicite le ministre pour son idéologie résolument libérale. Il doit cependant admettre que nous sommes confrontés aux problèmes dits de Kyoto et à la paralysie du trafic routier. Je prends acte du fait que cet élément de l'accord de gouvernement ne constitue pas son sujet de prédilection.

07.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Pour parler philosophie : Ivan Illich avait raison, il y a trente ans, lorsqu'il a prédit que le vélo l'emporterait sur la voiture, étant donné que les voitures sont toutes immobilisées dans les embouteillages.

L'incident est clos.

08 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les troubles du sommeil des chauffeurs" (n° 14984)

08.01 Guido De Padt (VLD) : Il ressort d'une étude réalisée par l'université de Gand que plus de la moitié des chauffeurs de poids lourds sont confrontés à des problèmes de sommeil et travaillent au moins cinquante heures par semaine. Un chauffeur sur trois affirme s'assoupir régulièrement au volant mais les experts pensent qu'en réalité, la situation est encore plus grave. Les pouvoirs publics et le secteur doivent agir.

Quelles conclusions le ministre tire-t-il de cette étude et quelles actions compte-t-il entreprendre ? Combien de contrôles des temps de conduite et de repos ont été effectués en 2005, en 2006 et en 2007 et combien d'infractions ont été constatées ? Pourriez-vous ventiler ce chiffre entre les chauffeurs belges et étrangers ? Dans quelle mesure des contrôles d'alcoolémie ont également été effectués et combien d'infractions ont été constatées, toujours avec la même distinction entre les chauffeurs belges et étrangers ?

08.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Cette étude a mis en particulier en évidence la politique de ressources humaines défaillante menée par ce secteur, qui accorde probablement trop peu d'attention à la qualité du travail et trop au rendement, à la vitesse et au nombre d'heures prestées. Les entreprises assument à cet égard une lourde responsabilité. Les associations tentent de remédier à cette situation et les pouvoirs publics y

De Gewesten zijn hiervoor bevoegd, maar als socialist ben ik van mening dat men de mensen niet te veel moet doen betalen.

07.03 Guido De Padt (VLD): Ik feliciteer de minister met deze uiterst liberale ideologie, maar hij moet toch toegeven dat we voor de Kyoto-problematiek staan en geconfronteerd worden met het dichtslibben van onze wegen? Ik noteer dat dit element van het regeerakkoord niet zijn favoriete ding is.

07.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Even wat filosofie: ik geef Ivan Illich gelijk die dertig jaar geleden voorspelde dat de fiets het zou halen op de auto, aangezien de auto's allemaal stilstaan in de files.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de slaapproblemen van chauffeurs" (nr. 14984)

08.01 Guido De Padt (VLD): Uit onderzoek van de Universiteit Gent blijkt dat meer dan de helft van de truckers kampt met slaapproblemen en minstens vijftig uur per week werkt. Een op drie chauffeurs verklaart regelmatig in te dommelen tijdens het rijden, maar deskundigen vermoeden dat het in werkelijkheid nog erger is. De overheid en de sector moeten daaraan iets doen.

Welke conclusies trekt de minister uit deze studie en welke acties wil hij ondernemen? Hoeveel controles op de rij- en rusttijden werden in 2005, 2006 en 2007 uitgevoerd en hoeveel overtredingen werden vastgesteld, opgesplitst in Belgische en buitenlandse chauffeurs? In welke mate werden toen ook alcoholcontroles uitgevoerd en hoeveel overtredingen werden vastgesteld, met dezelfde opsplitsing?

08.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Een belangrijke conclusie van de studie is dat er iets schort aan het personeelsbeleid in de sector. Wellicht wordt te weinig aandacht besteed aan de kwaliteit van het werk en teveel aan rendement, snelheid en aantal gepresteerde uren. De bedrijven hebben hier een verpletterende verantwoordelijkheid. Verenigingen proberen daaraan te remediëren, de overheid wil daaraan

prêtent leur concours par le biais des actions « je suis pour ».

En 2005, près de 42.000 poids lourds et 3.000 autocars ont été contrôlés et 8.927 infractions ont été constatées. Les contrôles ont porté sur 16.000 camions belges et 25.000 camions étrangers. Parmi les autocars contrôlés, les véhicules étrangers étaient un peu plus nombreux. On a dénombré 3.484 contrevenants belges et 5.443 étrangers.

Les contrôles ont été renforcés en 2006 et il en ira ainsi chaque année. 47.000 poids lourds ont été contrôlés, 16.000 belges et 31.000 étrangers. 3.400 autocars ont été contrôlés, 1.900 étrangers et 1.500 belges. Moins d'infractions ont été constatées en ce qui concerne les poids lourds, alors qu'ils font l'objet d'un plus grand nombre de contrôles. 8.000 infractions ont été constatées, dont 3.000 concernant des poids lourds belges et 5.000 des poids lourds étrangers. Le nombre d'infractions constatées en ce qui concerne les autocars a également diminué en 2006 par rapport à 2005. Cinq licences d'autocariste ont été retirées à ma demande.

En 2007, notre objectif est de contrôler 60.000 véhicules. Nous renforçons donc systématiquement les contrôles, en collaboration avec les pays voisins. Le risque de se faire verbaliser s'accroît, partout en Europe.

Il n'existe pas de statistiques séparées pour ce qui est de la consommation d'alcool chez les chauffeurs de poids lourds. Je ne puis donc vous en dire plus à ce sujet.

Je conclus surtout de cette étude qu'un problème se pose sur le plan de la gestion du personnel.

08.03 Guido De Padt (VLD) : Puis-je obtenir une copie des chiffres ? Je suis d'accord avec le ministre lorsqu'il affirme que la responsabilité en la matière incombe avant tout aux entreprises, mais les pouvoirs publics doivent également prendre leurs responsabilités. Ils doivent ainsi mener une action de sensibilisation, comme ils le font pour les accidents du travail. Il convient donc de mener une politique à deux voies, avec un accroissement des efforts fournis par les pouvoirs publics, éventuellement en collaboration avec l'IBSR. Nous devons continuer à suivre ce problème de près. J'espère enfin que la police scindera à l'avenir les statistiques en matière de contrôles d'alcoolémie afin que nous puissions disposer de chiffres sur la consommation d'alcool auprès des chauffeurs de poids lourds.

meewerken via de acties 'Ik ben voor'.

In 2005 werden bijna 42.000 vrachtwagens en 3.000 autocars gecontroleerd. Er waren 8.927 overtredingen. Het betrof 16.000 Belgische en 25.000 buitenlandse vrachtwagens. Bij de gecontroleerde autocars waren er iets meer buitenlandse voertuigen. Er waren 3.484 Belgische en 5.443 buitenlandse overtreders.

In 2006 werden de controles opgevoerd, wat we jaar na jaar zullen doen. Er werden 47.000 vrachtwagens gecontroleerd: 16.000 Belgische en 31.000 buitenlandse. Er werden 3.400 autocars gecontroleerd, waarvan 1.900 buitenlandse en 1.500 Belgische. Er waren minder overtredingen bij de vrachtwagens, die nochtans meer werden gecontroleerd. Er werden 8.000 overtredingen vastgesteld, waarvan 3.000 Belgische vrachtwagens en 5.000 buitenlandse. Ook het aantal overtredingen bij de autocars is in 2006 gedaald ten opzichte van 2005. Op mijn verzoek werd een vijftal vergunningen van autocarbedrijven ingetrokken.

In 2007 is het de bedoeling dat we 60.000 voertuigen zullen controleren. We drijven de inspanningen dus systematisch op, in samenwerking met onze buurlanden. De pakkans in heel Europa wordt steeds groter.

Er zijn geen aparte statistieken over alcoholgebruik bij vrachtwagenchauffeurs. We kunnen daar dus ook geen uitspraken over doen.

De conclusie die ik uit deze studie trek, is dat er voornamelijk een probleem is met het personeelsmanagement.

08.03 Guido De Padt (VLD): Kan ik een kopie krijgen van de cijfers? Ik ben het met de minister eens dat dit in de eerste plaats een verantwoordelijkheid is van de bedrijven, maar ook de overheid moet haar verantwoordelijkheid opnemen. Net zoals ze dat doet over arbeidsongevallen, moet de overheid ook hierover sensibiliseren. Er moet dus een tweesporenbeleid gevoerd worden, waarin de overheid meer inspanningen levert, eventueel in samenwerking met het BIVV. We moeten deze problematiek blijven opvolgen. Ten slotte hoop ik dat de politie in de toekomst de statistieken over alcoholcontroles wel zal opsplitsen, zodat we ook gegevens krijgen over het alcoholgebruik bij vrachtwagenchauffeurs.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Questions jointes de

- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "les dernières statistiques en matière de réussite du permis de conduire" (n° 14987)
- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "les dernières statistiques en matière de réussite du permis de conduire" (n° 15014)

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de jongste statistieken over het slaagpercentage voor het rijexamen" (nr. 14987)
- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de jongste statistieken over het slaagpercentage voor het rijexamen" (nr. 15014)

09.01 Melchior Wathelet (cdH): Selon l'association des automobilistes flamands (VAB), moins de 40% des candidats conducteurs ayant choisi la filière libre réussissent leur examen pratique de conduite dès le premier essai, ce qui représente une dégradation constante depuis 2000. Quels enseignements tirez-vous de ces chiffres ? Quelles mesures envisagez-vous ?

09.01 Melchior Wathelet (cdH): Volgens de Vlaamse automobilistenvereniging VAB slaagt minder dan 40 procent van de kandidaat-bestuurders die voor de vrije begeleiding hebben gekozen, bij de eerste poging in hun praktisch rijexamen. Ten opzichte van 2000 verslechtert de toestand dus voortdurend. Welke lering trekt u uit die cijfers? Welke maatregelen zal u treffen?

09.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Nous avons réformé la formation pour privilégier davantage l'expérience. Le nombre de réussites ne peut donner d'indications sur la pertinence des modifications apportées. Les deux phases de l'examen pratique qui existaient auparavant ont été réduites à une seule étape. On ne peut encore tirer aucune conclusion des chiffres.

09.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): We hebben de opleiding hervormd om meer aandacht te schenken aan de ervaring. Het aantal kandidaten dat voor het rijexamen slaagt, zegt niets over de relevantie van de doorgevoerde wijzigingen. De twee fases van het praktische rijexamen werden tot één enkele fase teruggebracht. Uit de cijfers valt nog geen enkele conclusie te trekken.

09.03 Melchior Wathelet (cdH): Un changement de méthode dans la formation des conducteurs a pour objectif de leur faire mieux réussir un examen qui demeure identique.

09.03 Melchior Wathelet (cdH): Aan de methode van de rijopleiding worden wijzigingen aangebracht opdat de kandidaten betere resultaten zouden halen voor een examen dat identiek blijft.

09.04 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Nous avons modifié la formation dans un premier temps puis les modalités de l'examen.

09.04 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): We hebben in eerste instantie de opleiding gewijzigd, en vervolgens de voorwaarden van het examen.

09.05 Melchior Wathelet (cdH): Les 60 % de candidats qui échouent ne sont pas aptes à prendre la route et n'apprennent pas mieux. Cela signifie, d'une part, qu'ils ne reçoivent peut-être pas la formation la plus adéquate et que, d'autre part, ils représentent un danger potentiel pour la sécurité routière.

09.05 Melchior Wathelet (cdH): De zestig procent van de kandidaten die niet slagen, zijn dus niet in staat om zich op de openbare weg te begeven en leren niet beter. Dat betekent enerzijds dat ze misschien niet de meest gepaste opleiding krijgen en anderzijds dat ze een potentieel gevaar vormen voor de verkeersveiligheid.

09.06 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Ceux qui passent actuellement leur examen sont ceux qui n'ont pas utilisé la nouvelle formation qui repose essentiellement sur une augmentation du temps d'apprentissage.

09.06 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Degenen die nu het examen afleggen, zijn degenen die niet voor de nieuwe opleiding hebben gekozen. Die voorziet vooral in een langer leerproces.

09.07 Melchior Wathelet (cdH) : Vous ne m'enlèverez pas de la tête que si seuls 40 % des personnes réussissent du premier coup, c'est vraiment très dangereux.

09.07 Melchior Wathelet (cdH): Ik blijf erbij dat als slechts 40 procent van de kandidaten bij de eerste poging slaagt, dat heel wat gevaren inhoudt.

09.08 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) :

09.08 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): De

Seul compte le chiffre de l'évolution des accidents.

09.09 Melchior Wathelet (cdH) : Il faut aussi faire en sorte que la formation soit optimale. Il en va de même pour les examens scolaires. Si seulement 40% des personnes réussissent du premier coup, cela me laisse penser qu'il y a un problème au niveau de la formation.

09.10 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Pour certaines écoles oui, mais pas pour d'autres

09.11 Melchior Wathelet (cdH) : Il faut qu'elles se posent toutes la question.

L'incident est clos.

10 Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "l'état de la voie ferrée à Zillebeke" (n° 15017)

10.01 Roel Deseyn (CD&V) : Le train reliant Ypres à Courtrai arrive systématiquement en retard en raison d'un affaissement de terrain près de la *Hill 60* à Zillebeke. Un entrepreneur a été pressenti pour effectuer les travaux nécessaires à l'assiette de la voie. Ce dernier aurait cependant renoncé au contrat étant donné l'instabilité du sous-sol et la présence probable de bombes de la Seconde Guerre mondiale.

Pourquoi les trains roulent-ils si lentement à proximité de la *Hill 60* ? L'entrepreneur désigné refuse-t-il en effet d'exécuter les travaux ? Une nouvelle société a-t-elle été désignée ? Quand les travaux seront-ils achevés ?

10.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Même si cette question ne relève pas de ma compétence, je suis disposé à y apporter une réponse pour des raisons sentimentales puisqu'il s'agit de ma terre natale. *Hill 60* est le lieu où j'allais jouer lorsque j'étais enfant.

Depuis le 17 novembre 2006, les trains ne peuvent circuler qu'à une vitesse maximale de 40 km/h entre les points kilométriques 28.550 et 28.750, accumulant ainsi un retard de 1 minute et 20 secondes.

L'assainissement du terrain prévu durant le week-end des 24 et 25 mars a été interrompu en raison de la présence apparente de matériel de guerre dans le sol. C'est pourquoi les négociations viennent seulement de débuter avec une société

évolutive van de ongevallencijfers is het enige wat telt.

09.09 Melchior Wathelet (cdH): We moeten er ook voor zorgen dat de opleiding zo goed mogelijk verloopt. Dat geldt ook voor de examens op school. Als slechts 40 procent van de deelnemers bij de eerste keer slaagt, ga ik ervan uit dat de opleiding tekort schiet.

09.10 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): In sommige scholen wel, maar niet in alle.

09.11 Melchior Wathelet (cdH): Maar ze moeten zich allemaal afvragen of ze goed bezig zijn.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "de toestand van de spoorweg in Zillebeke" (nr. 15017)

10.01 Roel Deseyn (CD&V): De trein tussen Ieper en Kortrijk loopt systematisch vertraging op door de verzakking bij Hill 60 in Zillebeke. Er werd een aannemer aangezocht om de nodige werken uit te voeren aan de spoorwegbedding, maar door de onstabiele ondergrond en de waarschijnlijke aanwezigheid van bommen uit WOII zou de aannemer de werken niet meer willen uitvoeren.

Waarom rijdt de trein zo traag nabij Hill 60? Weigert de aangestelde aannemer inderdaad om de werken uit te voeren? Is er een nieuwe aannemer aangesteld? Wanneer zullen de werken zijn voltooid?

10.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Hoewel deze vraag niet onder mijn bevoegdheid valt, wil ik ze om sentimentele redenen graag beantwoorden. Ze gaat immers over mijn geboortegrond. Hill 60 is de plaats waar ik als kind speelde.

Tussen de kilometerpalen 28.550 en 28.750 mogen de treinen sinds 17 november 2006 maximum 40 km/uur rijden. Dat veroorzaakt een tijdsverlies van 1 minuut en 20 seconden.

De geplande sanering van het terrein in het weekend van 24 en 25 maart werd stopgezet omdat er oorlogsmateriaal in de grond bleek te zitten. Daarom wordt er nu eerst onderhandeld met een gespecialiseerde firma om het oorlogsmateriaal op

spécialisée en vue de la détection et de l'éloignement de ce matériel militaire. te sporen en te verwijderen.

10.03 Roel Deseyn (CD&V) : J'aimerais aussi connaître le rôle des services spécialisés de l'armée.

10.03 Roel Deseyn (CD&V): Ik had ook graag geweten wat de rol van de gespecialiseerde diensten van het leger in dezen is.

Pendant combien de temps y aura-t-il des retards ? Poursuivra-t-on avec le même entrepreneur après l'enlèvement du matériel de guerre ou procédera-t-on à une nouvelle mise en adjudication ?

Hoelang zullen de vertragingen duren? Zal na de verwijdering van het oorlogsmateriaal met dezelfde aannemer worden gewerkt of komt er een nieuwe aanbesteding?

10.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Dès que la firme spécialisée aura terminé son travail, l'entrepreneur n'invoquera plus le problème de sécurité qu'il a soulevé à juste titre.

10.04 Minister Renaat Landuyt (*antwoord*): Nadat de gespecialiseerde firma haar werk zal hebben gedaan, zal de aannemer zijn – terecht – bezwaar van veiligheid niet meer aanvoeren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Question de M. Francis Van den Eynde au ministre de la Mobilité sur "le recours aux services du bureau d'avocats de M. Marc Uyttendaele, professeur à l'ULB" (n° 15026)

11 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Mobiliteit over "het beroep dat werd gedaan op het advocatenkantoor van ULB-professor Marc Uyttendaele" (nr. 15026)

11.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : J'adresse cette question à tous les ministres. Certains m'ont déjà fourni une réponse écrite, d'autres pas. Je suis donc contraint d'interroger ces derniers oralement.

11.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Ik stel deze vraag aan alle ministers. Sommige ministers gaven mij al een schriftelijk antwoord, andere niet. Die moet ik dus mondeling ondervragen.

Le ministre peut-il me dire à combien de reprises son administration a fait appel aux services du bureau d'avocats de M. Marc Uyttendaele, professeur à l'ULB ? À combien se sont élevés les honoraires ?

Kan de minister mij zeggen hoe vaak zijn overheidsdienst een beroep heeft gedaan op de diensten van het advocatenkantoor van ULB-professor Marc Uyttendaele? Hoeveel bedroegen de erelonen?

11.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Depuis mon entrée en fonction comme ministre de la Mobilité, le cabinet de M. Uyttendaele est intervenu à deux reprises : deux dossiers ont été traités en 2005, sur un total de 64. En 2006, aucun des 42 dossiers n'a été confié à ce cabinet.

11.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Sinds mijn aantreden als minister van Mobiliteit is er tweemaal een beroep gedaan op de diensten van het kantoor van Marc Uyttendaele: in 2005 gebeurde het in twee van de 64 gevallen en in 2006 in geen enkele van de 42 gevallen.

En 2003, deux dossiers ont été traités par le cabinet de M. Uyttendaele sur un total de 57; en 2004, 13 dossiers sur un total de 100.

In 2003 werd er in twee van de 57 gevallen een beroep gedaan op het kantoor van Marc Uyttendaele en in 2004 in dertien van de honderd gevallen.

Je ne dispose pas de données fiables concernant les honoraires qui ont été versés. Il s'agit en l'occurrence d'une question administrative, que je ferai examiner par mes collaborateurs pour que M. Van den Eynde puisse disposer des chiffres à temps.

Ik heb geen betrouwbare cijfers over de betaalde erelonen; dat is een administratief probleem. Ik zal dat laten uitzoeken, zodat de heer Van den Eynde die cijfers nog tijdig kan krijgen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les problèmes d'étalonnage des appareils utilisés pour les contrôles d'alcoolémie" (n° 15038)

12 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "problemen met de ijking van toestellen voor alcoholcontrole" (nr. 15038)

12.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V) : En 2006, l'étalonnage des appareils de contrôle de l'alcoolémie a été confié à l'IBSR. Il n'était pas clairement établi à l'époque si les appareils étalonnés par le service de Métrologie devaient l'être à nouveau par l'IBSR. Dans un premier temps, il avait été dit que oui mais ensuite cela n'a plus semblé nécessaire. Or, de nombreuses zones de police locale avaient dans l'intervalle fait réétalonner leurs appareils, avec tous les coûts que cela implique.

12.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): In 2006 werd de ijking van toestellen voor alcoholcontrole toegewezen aan het BIVV. Het was toen onduidelijk of de toestellen die door de dienst Metrologie waren geijkt, opnieuw moesten worden geijkt door het BIVV. Eerst werd gezegd van wel, later bleek het echter niet nodig. Veel lokale politiezones hadden hun toestellen toen al opnieuw laten ijken, met alle kosten van dien.

Les appareils doivent en outre être retournés chaque année pour un entretien. Les appareils qui avaient donc été retournés à l'automne pour un nouvel étalonnage doivent donc une nouvelle fois être remis à l'IBSR quelques mois plus tard. L'IBSR serait en outre confronté à des retards et il existe de longues listes d'attente pour le contrôle des appareils d'analyse de l'haleine. Les appareils resteraient plus de trois mois à l'IBSR, ce qui n'est évidemment guère de nature à favoriser les missions de contrôle des policiers.

Bovendien moet elk toestel jaarlijks worden binnengebracht voor een onderhoudsbeurt. De toestellen die in de herfst al eens waren binnengebracht voor een nieuwe ijking, moesten dus enkele maanden later opnieuw worden binnengebracht. Daarenboven zou het BIVV ook met vertragingen te kampen hebben en bestaan er lange wachtlijsten voor de controle van ademanalysetoestellen. De toestellen zouden meer dan drie maanden bij het BIVV blijven liggen, wat nefast is voor de handhaving van het beleid.

Combien d'appareils d'analyse de l'haleine se trouvent actuellement à l'IBSR dans l'attente de leur étalonnage ? Quels sont les motifs du retard et quand sera-t-il résorbé ?

Hoeveel ademanalysetoestellen liggen er momenteel bij het BIVV te wachten op ijking? Wat is de reden van de vertraging en tegen wanneer zal ze weggewerkt zijn?

Le ministre a annoncé précédemment vouloir mettre un terme au monopole de l'IBSR en ce qui concerne l'étalonnage des appareils. Quand l'arrêté royal réglant cette question sera-t-il publié ?

De minister kondigde eerder aan het monopolie van het BIVV op de ijkingen te willen doorbreken. Wanneer wordt het KB dat dit mogelijk maakt, gepubliceerd?

12.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : M. Van den Bergh évoque des éléments qu'il n'a pas annoncés dans sa question écrite, notamment l'entretien réalisé par Dräger. Je demanderai que l'information soit vérifiée.

12.02 **Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): De heer Van den Bergh haalt elementen aan die hij niet in zijn schriftelijk vraag heeft aangekondigd. Hij heeft het over het onderhoud door Dräger. Ik zal dat laten nakijken.

12.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V) : Il ne s'agit pas de la société Dräger mais du contrôle supplémentaire. Compte tenu du contrôle annuel obligatoire, les appareils qui viennent d'être étalonnés doivent ensuite faire l'objet d'un entretien et sont à nouveau étalonnés.

12.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Het gaat niet over Dräger, maar over de extra controle. Door de verplichte jaarlijkse controle, moeten toestellen die net zijn geijkt, kort daarna alweer binnen voor een onderhoudsbeurt en worden ze dus weer geijkt.

12.04 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : L'entretien n'a selon moi rien à voir avec l'étalonnage mais je demanderai que ces

12.04 **Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Het onderhoud heeft volgens mij niets te maken met de ijking, maar ik zal een en ander navragen. Ik wil niet

informations soient vérifiées. Je ne veux rien anticiper. op de zaken vooruitlopen.

Les appareils restent normalement deux semaines à l'IBSR. Les zones de police connaissant des problèmes doivent avoir la priorité. Un contact direct peut permettre de remédier immédiatement à tout problème se posant au niveau des zones de police. À l'avenir, la libre concurrence pourra jouer pleinement.

J'ai signé l'arrêté royal avec M. Verwilghen le 12 avril, date à laquelle il a ensuite été remis à la ministre de la Justice. Je prévois sa publication dans le courant de ce mois.

De normale doorlooptijd bij het BIVV is twee weken. Politiezones met problemen moeten voorgaan. Als er problemen zijn met politiezones, dan kan een direct contact het probleem onmiddellijk oplossen. In de toekomst is er volop concurrentie.

Het KB werd op 12 april door minister Verwilghen en mezelf getekend en op dezelfde datum bezorgd aan de minister van Justitie. Ik verwacht dat het deze maand gepubliceerd zal worden.

12.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Une publication rapide est essentielle car elle signifiera une avancée importante dans ce dossier. Peut-être pourrait-on également apporter une solution au problème des coûts supplémentaires, qui grèvent lourdement le budget des zones de police.

12.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Dat het nu snel gepubliceerd zal worden, is belangrijk, want het zal schot in de zaak brengen. Misschien kan er ook iets aan de extra kosten, die zwaar te dragen zijn voor de politiezones, gedaan worden.

Les zones de police doivent signaler leurs problèmes pour qu'une solution soit trouvée rapidement. Il me revient que l'intervention du ministre débloque rapidement ces dossiers, mais il ne peut être question de s'adresser chaque fois au ministre.

Politiezones met problemen moeten die aankaarten en dan komt er een snelle oplossing. Ik heb vernomen dat de interventie van de minister de zaak snel vooruit helpt, maar het kan toch niet de bedoeling zijn om telkens bij de minister aan te kloppen.

12.06 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Beaucoup seraient effrayés de découvrir l'ampleur de la tâche d'un ministre.

12.06 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Men zou schrikken van wat een minister allemaal moet doen.

12.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Le ministre évoque également l'étalonnage réalisé par Dräger. Cette présentation de la réalité n'est évidemment pas correcte. C'est le Service de la Métrologie qui venait réaliser l'étalonnage dans le laboratoire de la société Vandeputte, puis du producteur Dräger.

12.07 Jef Van den Bergh (CD&V): De minister verwijst ook nog naar de ijking die door Dräger zelf gebeurt. Dat is natuurlijk niet correct. Het was de metrologische dienst die in het laboratorium van Dräger en vroeger bij Vandeputte in het laboratorium kwam iken.

12.08 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Pour favoriser une bonne politique, il est utile de transmettre concrètement des données au ministre. Il n'est pas sérieux de faire sans cesse allusion à des faits qui ne figurent pas dans la question et que je ne puis dès lors vérifier. Je me penche sur les problèmes qui me sont signalés. À quoi sert-il que l'auteur d'une question vienne me raconter des anecdotes au dernier moment et me demande d'y réagir ?

12.08 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Voor een goed beleid is het nuttig om gegevens concreet aan een minister door te geven. Het gaat niet op voortdurend verhaaltjes te vertellen die niet in de vraag staan. Ik kan ze dan niet nagaan. Ik vind dit niet ernstig. Als mij problemen worden gesignaleerd, pak ik ze ook aan, maar wie heeft er wat aan dat de vraagsteller wat anekdotes uit zijn mouw schudt en ze mij voor de voeten gooit?

12.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Personne ne me reprochera de m'informer à la veille de mon intervention de l'état d'un dossier avant de poser une question et d'y ajouter des données actuelles. Je me félicite que le ministre prenne tant à cœur les problèmes que je signale.

12.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Niemand kan me kwalijk nemen dat ik daags voor mijn vraag nog eens informeer naar de stand van zaken en dan actuele gegevens toevoeg. Ik ben blij dat de minister de problemen die ik signaleer, zo ter harte neemt.

L'incident est clos.

13 Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "les aptitudes professionnelles des chauffeurs professionnels" (n° 15055)

13.01 Hilde Vautmans (VLD) : La transposition de la directive européenne vise à garantir les aptitudes professionnelles des chauffeurs professionnels par le biais d'un examen et d'une formation continue. Les centres d'enseignement à temps partiel souhaitent proposer des formations mais les agréments des centres d'examen, des centres de formation et des centres de formation en alternance ne pourront être sollicités qu'à partir du 1^{er} janvier 2008. Pour ces centres, il est crucial de savoir quelles formations peuvent être proposées.

Serait-il possible de communiquer d'ores et déjà les conditions concrètes d'agrément aux centres d'examen, de formation et de formation en alternance ?

13.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Je préfère vous répondre par écrit pour pouvoir fournir une meilleure réponse que celle dont je dispose actuellement. Je tiens à examiner la situation.

13.03 Hilde Vautmans (VLD) : J'ai été contactée par plusieurs centres qui souhaitent introduire une demande d'agrément en vue d'organiser de telles formations et ne retrouvent nulle part les conditions à remplir à cet effet. Je suis disposée à attendre une réponse écrite à condition qu'elle soit fournie dans un délai raisonnable.

13.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Je demanderai à mon administration de communiquer déjà les conditions projetées, à condition que chacun admette qu'aucun droit ne peut encore y être attaché.

L'incident est clos.

14 Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "les projets visant à réduire le nombre d'accidents dus à l'angle mort" (n° 15056)

14.01 Hilde Vautmans (VLD) : Les accidents dus à l'angle mort constituent environ la moitié du nombre d'accidents de la route mortels impliquant des camions et des vélos. Nombre de conducteurs de camions déclarent eux-mêmes que le phénomène de l'angle mort les a déjà mis en situation difficile.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de vakbekwaamheid van beroepschauffeurs" (nr. 15055)

13.01 Hilde Vautmans (VLD): De omzetting van een Europese richtlijn strekt ertoe de vakbekwaamheid van beroepschauffeurs te garanderen door middel van een examen en nascholing. De centra voor deeltijds onderwijs willen opleidingen aanbieden, maar de erkenningen van de exameninstellingen, de opleidingscentra en van de centra altemnerend leren kunnen pas vanaf 1 januari 2008 worden aangevraagd. Voor de centra is het cruciaal zekerheid te hebben over de opleidingen die ze kunnen en mogen aanbieden.

Is het mogelijk de concrete voorwaarden tot erkenning al te bezorgen aan de examencentra, de opleidingscentra en de centra altemnerend leren?

13.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik wil op deze vraag liever schriftelijk antwoorden, om een beter antwoord te kunnen geven dan ik nu bij heb. Ik wil de zaken nakijken.

13.03 Hilde Vautmans (VLD): Ik ben door een aantal centra gecontacteerd die willen meedingen naar de toestemming om dergelijk opleidingen te organiseren. Ze vinden de voorwaarden waaraan ze moeten voldoen nergens terug. Ik wil best wachten op een schriftelijk antwoord, als dat ten minste binnen een redelijke termijn geleverd kan worden.

13.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik zal mijn administratie vragen om de ontwerpvoorwaarden al mee te delen, op voorwaarde dat iedereen beseft dat er nog geen rechten aan kunnen worden verbonden.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "projecten om het aantal dodehoekongevallen te verminderen" (nr. 15056)

14.01 Hilde Vautmans (VLD): Dodehoekongevallen maken ongeveer de helft uit van het aantal dodelijke verkeersongevallen met vrachtwagens en fietsers. Vrachtwagenchauffeurs zelf geven in groten getale aan dat ze ervaring hebben met het probleem van de dode hoek.

In Amsterdam is in 2004 een proefproject gestart

À Amsterdam, un projet pilote axé sur les *blackspotmirrors* a été lancé en 2004. Il s'agit de rétroviseurs ronds intégrés aux feux de signalisation en dessous du feu vert ; 70 % des conducteurs constatent une nette amélioration à l'avant du véhicule et du côté droit grâce à ce rétroviseur. Les villes d'Amsterdam et de Rotterdam ont décidé de l'élargir nt du projet pilote.

Que pense le ministre des *blackspotmonitors* ? Un projet pilote ne peut-il être mené chez nous ? En Flandre, M. Peeters a lancé un projet pilote basé sur les *life saving mirrors*, mais ce projet n'a pas encore été évalué.

14.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : On peut tenter de résoudre le problème de l'angle mort de deux façons : par des interventions au niveau des véhicules, ce qui relève de ma compétence, et par des interventions au niveau de l'infrastructure, ce qui relève de la compétence du ministre flamand.

Des expériences sont en cours au niveau flamand. Elles n'ont pas encore été évaluées. Je m'exprime avec prudence, s'agissant d'un domaine relevant de la compétence d'un collègue, mais le projet pilote mené aux Pays-Bas est intéressant à suivre.

14.03 Hilde Vautmans (VLD) : Je ferai également poser ma question au niveau flamand mais le ministre pourrait peut-être s'informer des résultats du projet néerlandais et aborder le sujet avec son collègue flamand.

L'incident est clos.

15 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la simplification du Code de la route" (n° 15057)

15.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : J'ai déjà préconisé dans le passé de reporter la simplification du Code de la route, de manière à pouvoir la peaufiner. À l'époque, le ministre a répondu qu'une concertation venait encore d'être menée et que tout serait prêt dans les délais.

J'ai compris, entre-temps, que le Code de la route s'appellerait désormais « code de la sécurité routière ».

Il reste toutefois à savoir si le Code de la route simplifié est vraiment prêt à être publié au *Moniteur belge*. La Commission Fédérale pour la Sécurité Routière considère qu'elle n'a pas eu le temps de l'analyser à fond. Il était d'ailleurs fait mention de ce point dans les recommandations des États

met de *blackspotmirrors*. Dat zijn bolle spiegels die onder het groene licht in verkeerslichten geïntegreerd zijn; 70 procent van de chauffeurs meldt een opmerkelijke verbetering aan de voor- en rechterzijde van het voertuig door de spiegel. Amsterdam en Rotterdam hebben besloten het proefproject verder uit te breiden.

Hoe staat de minister tegenover de *blackspotmonitors*? Is een proefproject bij ons mogelijk? Minister Peeters heeft in Vlaanderen een proefproject lopen met de *life saving mirrors*, maar dat project is nog niet geëvalueerd.

14.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Men kan op twee vlakken op de dodehoekproblematiek ingrijpen: ingrepen aan het voertuig, wat mijn bevoegdheid is, en ingrepen aan de infrastructuur, wat onder de bevoegdheid van de Vlaamse minister valt.

Op Vlaams niveau lopen experimenten die nog niet geëvalueerd zijn. Ik druk me voorzichtig uit over het bevoegdheidsdomein van een collega als ik zeg dat het proefproject in Nederland een interessant en te volgen project is.

14.03 Hilde Vautmans (VLD): Ik zal mijn vraag ook op Vlaams niveau laten stellen, maar misschien kan de minister wel al de Nederlandse resultaten opvragen en de zaak ter sprake brengen bij zijn Vlaamse collega.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de vereenvoudiging van het verkeersreglement" (nr. 15057)

15.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik heb al eerder bepleit om de vereenvoudiging van de wegcode uit te stellen om er grondig aan te kunnen werken. De minister antwoordde toen dat er nog een overleg was geweest en dat alles nog wel in orde zou komen.

Ik heb ondertussen begrepen dat de wegcode niet langer wegcode zou heten, maar verkeersveiligheidscode.

Het is maar de vraag of het dossier van de vereenvoudiging van het verkeersreglement wel rijp is voor publicatie in het *Belgisch Staatsblad*. De federale commissie voor de Verkeersveiligheid vindt dat ze te weinig tijd heeft gehad voor een grondig onderzoek. Dit stond ook in de aanbevelingen van

généraux, que le ministre a aussi signées. Il ne s'agit pas simplement d'une nouvelle version du Code de la route. Des questions essentielles, qui auront des effets bien précis, sont également abordées. Dans son projet d'avis, le gouvernement flamand formule toute une série d'observations à propos du projet d'arrêté royal.

Si l'objectif est de réécrire logiquement le Code de la route, tout doit être parfaitement au point. Il convient de se prémunir contre toute retombée juridique négative. Ainsi, notre commission a évoqué la semaine dernière la circulation des motocyclistes sur les voies réservées aux bus. J'ai exprimé le souhait de retrancher du texte alors à l'examen les sites spéciaux franchissables par le biais d'un amendement. Le ministre a soutenu cette idée, parce que ces sites sont l'objet de dispositions distinctes. Dans le nouveau code de la route, les sites spéciaux franchissables et les voies réservées aux bus ne font en réalité plus qu'un. Cette situation sera à l'origine de confusions. Ce n'est là qu'un exemple parmi d'autres des imperfections du texte.

Le projet d'arrêté royal sera-t-il encore soumis à la sanction royale avant la dissolution du Parlement ?

15.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Tout est encore possible. Nous sommes encore dans les délais.

15.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : La réponse du ministre en dit assez.

L'incident est clos.

16 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la fraude aux plaques Z" (n° 15058)

16.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Pour le contrôle technique des véhicules, les constructeurs et les distributeurs automobiles, les garagistes et les carrossiers peuvent utiliser des plaques minéralogiques commerciales, dites 'Z'. Pour pouvoir utiliser ces plaques, il faut vendre au moins douze voitures par an à des particuliers.

Les personnes qui disposent d'un numéro de registre commercial ne doivent fournir cette preuve qu'après deux ans seulement. La fraude est dès lors assez importante, car de nombreuses soi-disant sociétés disparaissent après un an ou un an et demi tout au plus. Les plaques minéralogiques ne sont toutefois pas restituées. Un lucratif trafic de plaques voit ainsi le jour.

de staten-generaal, die de minister mee heeft ondertekend. De wegcode wordt niet louter herschreven, maar er is ook sprake van fundamentele zaken die bepaalde effecten zullen hebben. Het ontwerpadvies van de Vlaamse regering bevat heel wat bemerkingen bij het ontwerp van KB.

Als men de wegcode logisch wil herschrijven, moet men ervoor zorgen dat alles perfect in elkaar zit. Men moet zich hoeden voor negatieve juridische consequenties. Zo hadden we het vorige week in de commissie over de motorrijders op de busbanen. Ik wilde via een amendement de bijzondere overrijdbare beddingen eruit halen. De minister steunde dit idee, omdat er een apart verkeersreglement geldt voor die bijzondere overrijdbare bermen. In de nieuwe wegcode worden de bijzondere overrijdbare bermen en busbanen eigenlijk samengesmolten. Dit zal voor verwarring zorgen. Het is maar één voorbeeld om aan te geven dat de tekst eigenlijk niet klaar is.

Zal dit ontwerp van KB nog voor de ontbinding van het Parlement ter ondertekening worden voorgelegd aan de Koning?

15.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Alles is nog mogelijk. We zitten nog binnen de termijn.

15.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Het antwoord van de minister zegt voldoende.

Het incident is gesloten.

16 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "fraude met Z-platen" (nr. 15058)

16.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Autoconstructeurs, autohandelaars, garagehouders en koetswerkherstellers mogen bij de technische controle van de voertuigen commerciële nummerplaten, de zogenaamde Z-platen, gebruiken. Om hiervoor in aanmerking te komen moet men minstens twaalf auto's per jaar aan particulieren verkopen.

Personen met een handelsrekeningnummer moeten pas na twee jaar verantwoording afleggen. Hierdoor blijkt er nogal wat fraude te bestaan, want heel wat zogenaamde vennootschappen verdwijnen na één of anderhalf jaar. De nummerplaten worden evenwel niet ingeleverd. Daardoor ontstaat een lucratief handeltje in het verhuren van nummerplaten.

Il semblerait que dans les stations de contrôle technique bruxelloises, des propriétaires de plaques Z tentent quotidiennement de les négocier à un prix d'environ 120 euros. Les plaques Z sont fixées sur le véhicule et retirées après le contrôle. Cette pratique nuit aux commerçants et aux garagistes sérieux. L'utilisation de plaques Z qui ne correspondent plus à des sociétés officielles n'est guère contrôlée. Il existe pourtant une liste qui indique qui est habilité à utiliser une plaque Z.

Quelles initiatives le ministre prendra-t-il pour éviter ces abus dans le futur ? Les stations de contrôle où les véhicules sont présentés avec des plaques Z devraient pouvoir vérifier si les plaques sont encore valables.

16.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Je ferai part de la situation dans les stations de contrôle technique bruxelloises, telle que décrite par M. Van den Bergh, au procureur du Roi de Bruxelles, M. Bulthé. Voilà un exemple de faits qui doivent être signalés au procureur. À lui ensuite de décider si une enquête s'impose. Je pense en tout état de cause que cela en vaut la peine. Un problème se pose si les services de contrôle ne contrôlent pas ce qu'ils ont à contrôler. Il est souvent question d'abus en ce qui concerne les plaques Z. On ne peut agir contre de telles fraudes que dans la mesure où des constatations sont faites par le biais de procès-verbaux et par le biais des services de police. De nombreuses organisations affirment être opposées aux plaques Z mais elles feraient mieux d'informer les services compétents des cas concrets qui se présentent.

16.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Le ministre admet en termes voilés l'existence du problème.

16.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Nous ne pouvons continuer à affirmer qu'il existe un problème sans contrôler l'état de la situation. Les cas concrets doivent être transmis au procureur pour que des mesures soient prises. Ce n'est qu'à ce moment-là que le centre de contrôle devra rendre des comptes. Je suis également prêt à demander au procureur de Bruges de faire contrôler toutes les plaques Z qui circulent à Knokke.

16.05 Jef Van den Bergh (CD&V) : La Justice et les services de police peuvent être mis à contribution mais le contrôle pourrait être effectué très efficacement par le biais des stations de contrôle technique, qui pourraient vérifier le statut des plaques Z.

Naar verluidt zouden in de Brusselse keuringsstations dagelijks eigenaars van Z-platen leuren met hun garageplaten. Men vraagt een prijs van ongeveer 120 euro. De Z-platen worden op de wagen bevestigd en na de keuring opnieuw verwijderd. Deze praktijk is nefast voor de bonafide handelaars en garagehouders. Het gebruik van Z-platen die niet meer vasthangen aan officiële vennootschappen, wordt te weinig of niet gecontroleerd. Er bestaat nochtans een lijst waarop staat wie gemachtigd is om Z-platen te gebruiken.

Welke initiatieven neemt de minister om dergelijke misbruiken in de toekomst te voorkomen? De keuringsstations waar de auto's met Z-platen worden aangeboden, zouden kunnen controleren of de platen nog wel rechtsgeldig zijn.

16.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik zal de situatie in de Brusselse keuringsstations die de heer Van den Bergh beschrijft, doorsturen naar de Brusselse procureur des Konings, de heer Bulthé. Dit is een voorbeeld van een feit dat aan de procureur moet worden gesignaleerd. Hij moet daarna beslissen of hij het de moeite vindt om te onderzoeken. Ik vind alvast dat het effectief de moeite is. Indien de controlediensten niet controleren wat ze moeten controleren, ontstaat er een probleem. Er is veel sprake van misbruiken met Z-platen. Men kan er enkel iets tegen doen in de mate dat men vaststellingen doet via processen-verbaal en via politiediensten. Heel wat organisaties opperen dat ze tegen Z-platen zijn, maar ze zouden beter de concrete situaties aan de bevoegde diensten melden.

16.03 Jef Van den Bergh (CD&V): De minister drukt cryptisch uit dat hij het probleem erkent.

16.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): We kunnen niet blijven zeggen dat er een probleem is zonder te controleren. Men moet concrete verhalen doorsturen naar de procureur opdat er iets zou gebeuren. Dan pas zal het keuringscentrum ook verantwoording moeten afleggen. Ik ben ook bereid om te vragen aan de procureur van Brugge om alle Z-platen die rondrijden in Knokke, ook te laten onderzoeken.

16.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Justitie en de politiediensten kunnen worden ingeschakeld, maar de controle zou zeer efficiënt kunnen gebeuren door de keuringsstations het statuut van de Z-platen te laten nakijken.

16.06 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : On peut très bien faire contrôler la situation concrète à Anderlecht sur la base de ce cas concret, mais encore faut-il juger la question suffisamment importante. Je demanderai au procureur de faire examiner la situation.

16.07 **Jef Van den Bergh** (CD&V) : Je vous en remercie. Le ministre est-il également disposé à prévoir un éventuel enregistrement automatique du contrôle par le biais du GOCA ?

16.08 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Lorsqu'une infraction est constatée, elle doit obligatoirement être signalée. Nous n'avons pas de dispositions particulières à prendre. À chacun de prendre ses responsabilités. Si la situation telle que décrite est exacte, alors un problème se pose également au niveau de la station de contrôle technique. Déclarer une infraction est une mission sociale.

16.09 **Jef Van den Bergh** (CD&V) : Il y a encore une différence entre une présomption d'infraction et le contrôle systématique des plaques Z.

16.10 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Les plaques minéralogiques qui n'étaient pas en ordre ont été automatiquement signalées, parquet par parquet. Peut-être que cela ne se fait plus dans certaines parties du pays, en raison de l'absence de suivi.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 11.

16.06 **Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Met dit concrete verhaal kan men perfect men de concrete situatie in Anderlecht laten onderzoeken. Maar dan moet men dit belangrijk genoeg vinden natuurlijk. Ik zal de procureur vragen om dit te laten onderzoeken.

16.07 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Bedankt. Wil de minister ook werk maken van een eventuele automatische controleregistratie via GOKA?

16.08 **Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Wanneer zij een misdrijf zien, zijn zij verplicht dat te signaleren. We hoeven niets te regelen. Iedereen moet gewoon zijn verantwoordelijkheid opnemen. Als het verhaal waar is, is er ook een probleem in het keuringscentrum. Een misdrijf aangeven is een maatschappelijke taak.

16.09 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Er is nog een verschil tussen een vermoeden van misdrijf en het systematisch toetsen van Z-platen.

16.10 **Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): De nummerplaten die niet klopten, werden automatisch parket per parket gesignaleerd. In sommige regio's doet men dat misschien niet meer, omdat er nooit iets mee gebeurde.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.11 uur.