



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

17-10-2005

Après-midi

maandag

17-10-2005

Namiddag

SOMMAIRE

INHOUD

Questions jointes de	1	Samengevoegde vragen van	1
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les problèmes persistants liés aux tests psychologiques en cas de déchéance du droit de conduire" (n° 8259)	1	- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de voortdurende problemen bij de psychologische tests bij het verval van het recht tot sturen" (nr. 8259)	1
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les conditions auxquelles le guide doit répondre dans le cadre du permis de conduire provisoire" (n° 8150)	1	- de heer Guido De Padt aan de Minister van mobiliteit over "de voorwaarden waaraan iemand moet voldoen om als begeleider van een kandidaat voor het rijbewijs op te treden" (nr. 8150)	1
- M. Philippe Monfils au ministre de la Mobilité sur "les dysfonctionnements des services administratifs chargés des examens médico-psychologiques liés à une déchéance du permis de conduire" (n° 8506)	1	- de heer Philippe Monfils aan de minister van Mobiliteit over "de disfuncties bij de administratieve diensten die instaan voor de medisch-psychologische onderzoeken in geval van een rijverbod" (nr. 8506)	1
- Mme Dominique Tilmans au ministre de la Mobilité sur "l'introduction d'une formation de secourisme de base dans le cadre de la réforme de la formation à la conduite" (n° 8511)	1	- mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Mobiliteit over "de invoering van een EHBO-opleiding in het kader van de hervorming van de rijopleiding" (nr. 8511)	1
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Philippe Monfils, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité, Dominique Tilmans		<i>Spreekers:</i> Guido De Padt, Philippe Monfils, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit, Dominique Tilmans	
Interpellation de Mme Dominique Tilmans au ministre de la Mobilité sur "les lignes de conduite en matière d'inscription de compagnies aériennes sur la liste noire" (n° 665)	5	Interpellatie van mevrouw Dominique Tilmans tot de minister van Mobiliteit over "de factoren die in aanmerking worden genomen om luchtvaartmaatschappijen op de zwarte lijst" op te nemen" (nr. 665)	5
<i>Orateurs:</i> Dominique Tilmans, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Dominique Tilmans, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	6	Samengevoegde vragen van	6
- Mme Josée Lejeune au ministre de la Mobilité sur "le permis de conduire et l'âge minimum requis pour la conduite de véhicules agricoles" (n° 7701)	6	- mevrouw Josée Lejeune aan de minister van Mobiliteit over "het rijbewijs en de verplichte minimumleeftijd voor het besturen van landbouwvoertuigen" (nr. 7701)	6
- Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "la réglementation de la conduite des véhicules agricoles" (n° 7833)	7	- mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de reglementering inzake het besturen van landbouwvoertuigen" (nr. 7833)	7
<i>Orateurs:</i> Josée Lejeune, Annick Saudoyer, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Josée Lejeune, Annick Saudoyer, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la réglementation routière applicable aux personnes en fauteuil roulant" (n° 7777)	9	Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de toepasselijke verkeersreglementering voor rolstoelgebruikers" (nr. 7777)	9
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Spreekers:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "les jeunes conducteurs de	10	Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de ongevallen waarbij	10

scooters victimes d'accidents" (n° 7814)		jonge scooterbestuurders betrokken zijn" (nr. 7814)	
Orateurs: Annick Saudoyer, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité		Sprekers: Annick Saudoyer, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit	
Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la répartition des moyens du fonds pour la sécurité routière" (n° 7914)	11	Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de verdeling van de gelden van het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 7914)	11
Orateurs: Jan Mortelmans, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité		Sprekers: Jan Mortelmans, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit	
Interpellations et question jointes de	12	Samengevoegde interpellaties en vraag van	12
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "les suites que réserve le Gouvernement au rapport de sécurité émis au niveau mondial par la Beca (Belgian Cockpit Association) et l'Ifalpa (International Federation of air line pilots associations)" (n° 676)	12	- de heer Olivier Maingain tot de minister van Mobiliteit over "het gevolg dat de regering geeft aan het wereldwijd uitgebrachte veiligheidsrapport van Beca (Belgian Cockpit Association) en Ifalpa (International Federation of Air Line Pilots Associations)" (nr. 676)	12
- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité sur "le non-respect des décisions de justice interdisant l'utilisation illicite et abusive de la piste d'atterrissage 02/20" (n° 8156)	12	- mevrouw Joëlle Milquet aan de minister van Mobiliteit over "de niet-naleving van de rechterlijke beslissingen die een onwettig en overmatig gebruik van de landingsbaan 02/20 verbieden" (nr. 8156)	12
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt du Conseil d'Etat du 22 septembre 2005 et ses conséquences sur l'utilisation de la piste 20 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 686)	13	- de heer Olivier Maingain tot de minister van Mobiliteit over "het arrest van 22 september 2005 van de Raad van State en de gevolgen ervan voor het gebruik van landingsbaan 20 op de luchthaven van Zaventem" (nr. 686)	13
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les négociations concernant la dispersion des vols compte tenu des nuisances sonores" (n° 694)	13	- de heer Bart Laeremans tot minister van Mobiliteit over "de onderhandelingen in verband met de spreiding van het vliegtuiglawaai" (nr. 694)	13
Orateurs: Olivier Maingain, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité, Joëlle Milquet, Bart Laeremans		Sprekers: Olivier Maingain, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit, Joëlle Milquet, Bart Laeremans	
Question de M. Bart Tommelein au ministre de la Mobilité sur "le transfert des plaques minéralogiques" (n° 7861)	21	Vraag van de heer Bart Tommelein aan de minister van Mobiliteit over "de overdracht van nummerplaten" (nr. 7861)	21
Orateurs: Bart Tommelein, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité		Sprekers: Bart Tommelein, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit	
Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "l'identification d'un train en panne" (n° 7938)	22	Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de herkenning van een defecte trein" (nr. 7938)	22
Orateurs: Hilde Vautmans, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité		Sprekers: Hilde Vautmans, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	23	Samengevoegde vragen van	23
- M. Mark Verhaegen au ministre de la Mobilité sur "la carte de stationnement pour médecins" (n° 7960)	23	- de heer Mark Verhaegen aan de minister van Mobiliteit over "de parkeerkaart voor artsen" (nr. 7960)	23
- M. Mark Verhaegen au ministre de la Mobilité sur "la carte de stationnement pour les médecins" (n° 8181)	23	- de heer Mark Verhaegen aan de minister van Mobiliteit over "de parkeerkaart voor artsen" (nr. 8181)	23
Orateurs: Mark Verhaegen, Renaat Landuyt,		Sprekers: Mark Verhaegen, Renaat Landuyt,	

ministre de la Mobilité		minister van Mobiliteit	
Question de Mme Camille Dieu à la vice-première ministre et ministre du Budget sur "le déploiement en Belgique du système ERMTS" (n° 8305)	24	Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting over "de invoering in België van het ERMTS-systeem" (nr. 8305)	24
<i>Orateurs:</i> Camille Dieu, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Camille Dieu, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la question spécifique du stationnement des motos" (n° 8057)	25	Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de specifieke parkeerproblematiek van moto's" (nr. 8057)	25
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	26	Samengevoegde vragen van	26
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les problèmes juridiques et de circulation liés aux zones 30 aux abords des écoles" (n° 8109)	26	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de juridische en verkeerskundige aspecten van de zone 30 in de schoolomgeving" (nr. 8109)	26
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les zones 30 aux abords des écoles" (n° 8197)	26	- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de zone 30 in schoolomgevingen" (nr. 8197)	26
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Guido De Padt, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Guido De Padt, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "un projet pilote de l'IBSR relatif à la création d'un Institut d'analyse des accidents de la route" (n° 8126)	30	Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "een proefproject van het BIVV rond een Instituut voor ongevalanalyse" (nr. 8126)	30
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de Mme Camille Dieu au ministre de la Mobilité sur "l'entrée en vigueur des nouveaux tests de freinage des véhicules utilitaires" (n° 8172)	31	Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Mobiliteit over "de invoering van de nieuwe remtesten voor bedrijfsvoertuigen" (nr. 8172)	31
<i>Orateurs:</i> Camille Dieu, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Camille Dieu, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	32	Samengevoegde vragen van	32
- M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "la libéralisation du rail" (n° 8339)	32	- de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de liberalisering van het spoorverkeer" (nr. 8339)	32
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le troisième paquet ferroviaire" (n° 8393)	32	- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "het derde spoorpakket" (nr. 8393)	32
<i>Orateurs:</i> Dylan Casaer, Guido De Padt, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Dylan Casaer, Guido De Padt, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la réglementation ADR" (n° 8338)	34	Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de ADR-reglementering" (nr. 8338)	34
<i>Orateurs:</i> Jan Mortelmans, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jan Mortelmans, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	

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

du

LUNDI 17 OCTOBRE 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 17 OKTOBER 2005

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14.14 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Questions jointes de

- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les problèmes persistants liés aux tests psychologiques en cas de déchéance du droit de conduire" (n° 8259)
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les conditions auxquelles le guide doit répondre dans le cadre du permis de conduire provisoire" (n° 8150)
- M. Philippe Monfils au ministre de la Mobilité sur "les dysfonctionnements des services administratifs chargés des examens médico-psychologiques liés à une déchéance du permis de conduire" (n° 8506)
- Mme Dominique Tilmans au ministre de la Mobilité sur "l'introduction d'une formation de secourisme de base dans le cadre de la réforme de la formation à la conduite" (n° 8511)

01.01 **Guido De Padt** (VLD): Le problème de la longueur des délais d'attente pour les tests psychologiques en cas de déchéance du droit de conduire subsiste. Il faut en effet trois à quatre mois en moyenne avant que le conducteur déchu puisse récupérer le permis de conduire qui lui a été retiré. L'interdiction de conduire a bien souvent expiré mais le conducteur ne récupère pas son permis faute d'avoir pu se soumettre au test psychologique.

Des mesures ont-elles été prises depuis début juillet pour résorber l'arriéré ? L'IBSR organisera-t-il dorénavant les tests à la place du VDAB ?

De vergadering wordt geopend om 14:14 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de voortdurende problemen bij de psychologische tests bij het verval van het recht tot sturen" (nr. 8259)
- de heer Guido De Padt aan de Minister van mobiliteit over "de voorwaarden waaraan iemand moet voldoen om als begeleider van een kandidaat voor het rijbewijs op te treden" (nr. 8150)
- de heer Philippe Monfils aan de minister van Mobiliteit over "de disfuncties bij de administratieve diensten die instaan voor de medisch-psychologische onderzoeken in geval van een rijverbod" (nr. 8506)
- mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Mobiliteit over "de invoering van een EHBO-opleiding in het kader van de hervorming van de rijopleiding" (nr. 8511)

01.01 **Guido De Padt** (VLD): De lange wachttijd voor de psychologische tests bij het verval van het recht tot sturen blijft problematisch. Het duurt gemiddeld drie tot vier maanden voor men het ingetrokken rijbewijs terugkrijgt. Dikwijls is het rijverbod voorbij, maar krijgt men zijn rijbewijs niet terug omdat de test uitblijft.

Werden er sinds begin juli maatregelen getroffen om de achterstand weg te werken? Zal het BIVV in de toekomst de tests organiseren in plaats van de VDAB? Wat is hier de concrete timing? Wat

Concrètement, quel calendrier a été arrêté à cet égard ? Qu'advient-il des dossiers en phase transitoire ? Comment évitera-t-on de générer également un arriéré au sein de l'IBSR ?

Conformément à l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, le guide ne peut, sauf pour le même candidat, avoir été mentionné comme guide sur un autre permis de conduire ou une autre licence d'apprentissage pendant l'année qui précède la date de délivrance de la licence d'apprentissage. Cette interdiction ne s'applique pas à l'égard de ses enfants ou pupilles ou de ceux de son conjoint. Cette disposition pose un problème pour les couples non mariés qui veulent servir de guides à la conduite pour leurs enfants.

Cette réglementation sera-t-elle adaptée ?

01.02 Philippe Monfils (MR) : C'est la même problématique que celle évoquée par M. De Padt ...

01.03 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Alors, je vais vous donner la même réponse qu'à lui !

01.04 Philippe Monfils (MR) : Il y a quand même des différences ! Voici mes questions : comment pouvez-vous admettre qu'un dysfonctionnement administratif aboutisse à doubler ou tripler la peine infligée à un conducteur ?

Imaginez que l'on dise à quelqu'un prêt à sortir de prison après un an de détention : "Ne sortez pas tout de suite. Je n'ai pas encore les documents administratifs. Vous resterez bien encore quelque temps en attendant que je les reçoive !". Evidemment, il casserait tout dans la prison, ce que je comprendrais.

Ensuite, vous savez bien qu'il existe plusieurs manières de contourner les problèmes. Des tribunaux en référé condamnent l'État à restituer le permis. Or, plus cela s'apprend, plus les intéressés qui sont concernés par une déchéance d'un mois vont aller en référé.

Savez-vous également que des tribunaux ou des parquets en arrivent à rendre le permis, en attendant que les services administratifs médicaux soient capables de faire passer les tests pour éventuellement le reprendre ? La justice essaie de pallier, dans la pratique, les carences administratives ! C'est aberrant !

gebeurt er met de dossiers in de overgangsfase? Hoe zal men vermijden dat ook bij het BIVV een achterstand ontstaat?

Volgens de wet van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs mag een begeleider, behalve voor dezelfde kandidaat, niet op een ander rijbewijs of leervergunning als begeleider vermeld geweest zijn binnen het jaar voor de afgifte van het voorlopig rijbewijs. Dit verbod geldt niet voor de eigen kinderen of pleegkinderen of die van de echtgenoot. Deze bepaling zorgt voor problemen bij niet-gehuwde partners die hun kinderen willen begeleiden.

Zal die regeling worden gewijzigd?

01.02 Philippe Monfils (MR): Deze problematiek werd eerder al door de heer De Padt aangekaart ...

01.03 Minister Renaat Landuyt (Frans): Dan zal ik u hetzelfde antwoord geven als hem!

01.04 Philippe Monfils (MR): Er zijn toch wel verschilpunten! Dit zijn mijn vragen: hoe kan u toestaan dat een chauffeur twee of drie keer zo zwaar gestraft wordt tengevolge van een disfunctionerende administratie?

Het is alsof je iemand die na een jaar gevangenisstraf kan vrijkomen zou zeggen: "Blijf nog even zitten. Ik heb de nodige administratieve documenten nog niet. Je kan toch nog wel even wachten tot ik ze krijg"! De betrokken gedetineerde zou de boel kort en klein slaan in de gevangenis, en ik kan hem nog begrijpen ook.

U weet bovendien ook dat je een probleem op verschillende manieren kan omzeilen. Rechtbanken hebben de Staat in kort geding veroordeeld tot teruggave van het rijbewijs. Hoe meer dat bekend geraakt, hoe meer personen wier rijbewijs voor een maand werd ingetrokken, de Staat in kort geding zullen dagvaarden.

Wist u trouwens ook dat sommige rechtbanken of parketten het rijbewijs al gewoon teruggeven, met de bedoeling het weer in te trekken als de medische administratieve diensten eindelijk klaar zijn om de tests te organiseren? In de praktijk probeert het gerecht dus het falen van de administratie te ondervangen! Dat is toch niet normaal!

Vous avez dit qu'un arrêté royal entrerait bientôt en vigueur pour résoudre ce problème. Quel en est le contenu ? Dans quel délai la situation pourra-t-elle être stabilisée ?

S'il faut encore six mois, ne pourrait-on trouver une autre solution, par exemple en suspendant les tests médicaux et psychologiques en attendant que les services soient capables de régler le problème ? Sinon, on a affaire à de véritables « lettres de cachet » et les automobilistes ne pourront même pas bénéficier des conditions minimales de sécurité juridique. Je ne connais aucun endroit au monde où un condamné à un an de prison doit rester emprisonné plus que prévu car l'administration n'est pas capable de fournir les documents nécessaires.

Comment et dans quel délai comptez-vous remédier à cette manière inacceptable dont l'administration prolonge *ad libitum* les interdictions, ce que vous semblez trouver normal jusqu'à présent ?

01.05 Dominique Tilmans (MR) : Les statistiques des accidents de la route sont effrayantes. On dénombre énormément d'accidents, trop de morts. J'aurais voulu vous sensibiliser à la problématique du premier geste qui sauve.

Il est important pour le témoin d'un accident de savoir appeler, baliser un accident mais aussi de porter ce geste pouvant parfois sauver des vies humaines. D'autres pays dispensent déjà ce genre de cours de secourisme.

Dans le cadre de la réforme du permis de conduire, envisagez-vous d'étendre la formation du permis de conduire aux gestes de premier secours, comme on l'envisage en France et comme cela existe déjà dans les pays nordiques ?

01.06 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Quand accélérera-t-on les tests psychologiques ? Je résoudrai ce problème lorsque nous aurons répondu à toutes les questions des trois derniers mois.

(*En français*) Tout est prévu pour qu'à partir de janvier 2006 on utilise un autre système de travail, qui permettra à tous ceux qui répondent aux conditions demandées de faire passer ces tests.

(*En néerlandais*) En vertu de la nouvelle

U kondigde aan dat er eerlang een koninklijk besluit van kracht wordt waarmee dit probleem opgelost zou moeten worden. Wat staat er in dat KB? Binnen welke termijn zou de situatie gestabiliseerd kunnen worden?

Als dit nog zes maanden zou duren, kan er in afwachting dan geen andere oplossing gevonden worden, bijvoorbeeld een opschorting van de medische en psychologische tests tot de diensten het probleem kunnen regelen? Anders heeft de automobilist geen enkele rechtszekerheid meer en hangt hem te allen tijde een heuse *lettre de cachet* boven het hoofd. Ik ken geen enkel land waarin iemand die tot één jaar gevangenisstraf veroordeeld is, langer moet zitten omdat de administratie niet in staat is de vereiste documenten af te geven.

Hoe en binnen welke termijn denkt u paal en perk te stellen aan de onaanvaardbare werkwijze van de administratie, die geheel *ad libitum* een rijverbod kan verlengen, wat u tot nu toe klaarblijkelijk normaal vond?

01.05 Dominique Tilmans (MR) : De statistieken van de verkeersongevallen zijn afschrikwekkend. Er zijn enorm veel ongevallen en te veel doden. Ik wil graag uw aandacht vestigen op het belang van het eerste reddende gebaar.

Het is van belang dat de getuige van een ongeval de vereiste diensten kan verwittigen, de plaats van het ongeval kan bepalen, maar ook de eerste hulp kan toedienen die soms levens kan redden. In andere landen worden zo'n EHBO-cursussen al gegeven.

Bent u, in het kader van de hervorming van het rijbewijs, van plan de rijopleiding met een EHBO-cursus uit te breiden? In Frankrijk bestaan plannen in die zin en in de noordelijke landen maakt zo'n cursus al deel uit van de opleiding.

01.06 Minister Renaat Landuyt (Nederlands) : Wanneer zullen we de psychologische tests versnellen. Wanneer ik alle vragen van de laatste drie maanden heb aangepakt, zal ik ook dit probleem oplossen.

(*Frans*) Het is de bedoeling dat er vanaf januari 2006 met een ander systeem gewerkt wordt, waarmee al wie aan de voorwaarden voldoet, die tests zal kunnen organiseren.

(*Nederlands*) Volgens de nieuwe regeling zullen de

réglementation, les tests psychologiques ne seront pas organisés exclusivement par l'Institut belge de la sécurité routière (IBSR), mais par quiconque satisfait aux conditions, y compris donc les institutions privées.

Il y aura également moins d'examens de réintégration psychologiques automatiques, parce que le juge disposera de davantage de possibilités d'interprétation.

01.07 Philippe Monfils (MR) : On reste juridiquement dans le flou. Je ne peux que me résoudre à introduire une initiative parlementaire visant à supprimer les tests médicaux jusqu'à ce que l'on ait une garantie que les tests puissent avoir lieu avant la fin de la déchéance.

01.08 Guido De Padt (VLD): Le ministre n'a fourni aucune information concernant la nature et l'ampleur des problèmes, ni sur les efforts mis en œuvre pour y remédier.

Il me paraît quelque peu optimiste de supposer que la nouvelle structure sera opérationnelle dès le 1^{er} janvier 2006. Certains problèmes doivent cependant être résolus d'urgence. Ainsi, il est inacceptable qu'un condamné ne puisse pas purger sa peine dans les délais fixés par le juge. Le ministre doit accorder une attention particulière à cet aspect.

01.09 Renaat Landuyt , ministre (en néerlandais): Le cadre législatif doit être prêt en janvier 2006, mais les organisations doivent bien sûr encore s'y préparer. L'IBSR s'y emploie déjà et des contacts ont été établis avec T-Groep. Lorsque j'étais encore ministre flamand de l'Emploi, j'ai consenti des investissements supplémentaires, ce qui signifie que du côté flamand, les choses se dérouleront sans grands problèmes.

(En français) Je ne sais pas comment le Forem a réagi, et je n'ai pas d'influence sur eux. J'espère que des candidats se présenteront du côté francophone à partir du moment où le cadre juridique aura été modifié. On ne peut légalement rien faire pour le moment sauf subroger à l'état de droit, mais cela ne serait pas une bonne initiative.

(En néerlandais) A la question de M. De Padt relative aux conditions à respecter par les guides de conduite, je puis répondre que la réglementation telle qu'elle figure dans l'arrêté royal actuel sera abrogée parce qu'elle protège les écoles de conduite. Dès lors, les restrictions relatives aux

psychologische test niet uitsluitend door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) worden afgenomen, maar door iedereen die aan de voorwaarden voldoet, dus ook privé-instellingen.

Ook zullen er minder automatische gevallen van psychologische herstelexamens zijn, omdat de rechter meer interpretatiemogelijkheden krijgt.

01.07 Philippe Monfils (MR): De rechtsonzekerheid blijft bestaan. Ik zal morgen een wetsvoorstel indienen teneinde de medische proeven op te schorten zolang men geen zekerheid heeft dat de proeven kunnen plaatsvinden vóór het einde van het rijverbod.

01.08 Guido De Padt (VLD): De minister heeft geen enkele informatie gegeven over de aard en de omvang van de problemen, noch over de inspanningen die men doet om ze te verhelpen.

Het lijkt mij ietwat optimistisch te veronderstellen dat de nieuwe structuur al op 1 januari 2006 in werking zal treden. Er zijn echter zaken die dringend moeten worden opgelost. Zo is het ontoelaatbaar dat iemand zijn straf niet kan ondergaan binnen de door de rechter opgelegde termijn. De minister moet extra aandacht aan dat probleem besteden.

01.09 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Het wetgevend kader moet klaar zijn in januari 2006, maar de organisaties moeten zich natuurlijk ook allemaal nog voorbereiden. Het BIVV is daar alvast mee bezig en ook met de T-groep zijn er contacten. Toen ik nog Vlaams minister van Werk was, heb ik extra investeringen gedaan, zodat aan Vlaamse kant de zaken in ieder geval vlot zullen verlopen.

(Frans) Ik weet niet hoe de FOREM heeft gereageerd. De FOREM valt trouwens buiten mijn bevoegdheid. Ik hoop dat er zich na de aanpassing van het juridisch kader kandidaten uit het Franstalige landsgedeelte zullen aanbieden. Momenteel kunnen we wettelijk gezien niets ondernemen. Zoniet doen we afbreuk aan de rechtsstaat, wat uiteraard geen optie is.

(Nederlands) Op de vraag van de heer De Padt over de voorwaarden waaraan rijbegeleiders moeten voldoen, kan ik antwoorden dat de regeling zoals ze in het huidige KB staat, zal worden afgeschaft omdat ze de rij scholen beschermt. De beperking op vrijwillige begeleiding zal dus

guides volontaires disparaîtront. L'arrêté royal est actuellement soumis aux procédures requises.

(*En français*) : L'examen théorique contient des questions portant sur le secourisme. Il n'est pas souhaitable de rendre la formation pratique au secourisme obligatoire. Le coût du permis de conduire en serait trop augmenté ce qui aurait pour conséquence de le rendre inaccessible à beaucoup de personnes. Par ailleurs ce type de formation n'est efficace que si l'on organise régulièrement un rafraîchissement des connaissances.

01.10 Dominique Tilmans (MR) : Il s'agit d'un geste civique qui concerne tous les accidents, et l'on pourrait utiliser l'occasion du permis de conduire pour réaliser ce test d'aptitude. Il ne serait pas inintéressant que le fédéral prenne la responsabilité de prendre contact avec les Communautés dans ce dossier. En ce qui concerne l'obstacle du prix, il y aurait peut-être moyen de faire passer gratuitement ces tests dans les centres de la Croix-Rouge ou, en Communauté française, dans les centres de santé.

01.11 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Je suis d'accord avec vous. Il s'agit d'un problème de civisme. Mais on ne peut rendre ce test obligatoire.

01.12 Dominique Tilmans (MR) : De tels tests d'aptitude avec des contrôles sont pourtant organisés dans d'autres pays.

L'incident est clos.

02 Interpellation de Mme Dominique Tilmans au ministre de la Mobilité sur "les lignes de conduite en matière d'inscription de compagnies aériennes sur la liste noire" (n° 665)

02.01 Dominique Tilmans (MR) : Bien que nous nous réjouissons de la diffusion, en Belgique, d'une « liste noire » des compagnies aériennes interdites de vol, nous regrettons la lenteur de la mise en œuvre de cette mesure. En outre, cette liste mentionne uniquement les compagnies cargo et non les compagnies charter. Il semble qu'une décision européenne ait été prise en vue d'établir une liste reprenant les différentes positions des États membres.

Quelle attitude adopterez-vous face à cette décision du Parlement européen, particulièrement en ce qui concerne les compagnies charter ?

wegvallen. Het KB doorloopt momenteel de vereiste procedures.

(*Frans*): Het theoretisch examen omvat vragen over eerste hulp. Het is echter niet aangewezen de praktische EHBO-opleiding verplicht te maken. De prijs van de rijopleiding zou daardoor immers sterk te hoogte ingaan, waardoor heel wat mensen uit de boot zouden vallen. Dat soort opleiding is trouwens maar doeltreffend als de kennis regelmatig wordt opgefrist.

01.10 Dominique Tilmans (MR): Het toedienen van eerste hulp getuigt van burgerzin en kan bij allerlei soorten ongevallen van pas komen. Het behalen van het rijbewijs is een goede gelegenheid om die bekwaamheidstest te organiseren. Het federale niveau zou daaromtrent contact kunnen opnemen met de Gemeenschappen. Wat de prijs betreft, zouden die tests misschien gratis kunnen worden afgelegd in de Rode Kruiscentra of, in de Franse Gemeenschap, in de gezondheidscentra.

01.11 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Ik ben het met u eens dat een en ander van burgerzin getuigt. We kunnen zo'n test echter niet verplicht maken.

01.12 Dominique Tilmans (MR): Zo'n bekwaamheidstests, met bijhorende controles, worden nochtans wel in andere landen georganiseerd.

Het incident is gesloten.

02 Interpellatie van mevrouw Dominique Tilmans tot de minister van Mobiliteit over "de factoren die in aanmerking worden genomen om luchtvaartmaatschappijen op de zwarte lijst" op te nemen" (nr. 665)

02.01 Dominique Tilmans (MR): Wij zijn weliswaar blij met de publicatie van een zogenaamde zwarte lijst van luchtvaartmaatschappijen waarvoor een vliegverbod geldt in België, maar betreuren de traagheid waarmee die maatregel werd ingevoerd. Bovendien staan er enkel maatschappijen die aan vrachtvervoer doen op de lijst en geen chartermaatschappijen. Naar verluidt zou de EU een beschikking uitgevaardigd hebben teneinde een lijst op te stellen van de standpunten van de onderscheiden lidstaten.

Welk standpunt zal u innemen ten aanzien van die Europese beschikking, inzonderheid met betrekking

Comptez-vous rayer tout un pays pour le transport aérien de passagers ou exclure uniquement la compagnie ou l'avion litigieux?

Lors d'une séance plénière du mois de juin, je vous interrogeais sur les effectifs chargés du contrôle des avions qui atterrissent chez nous. Vous me répondiez alors que quatre personnes faisaient partie du staff de contrôle pour cette "liste noire". A ce jour, disposons-nous du même effectif? S'agit-il d'une flotte pour un aéroport ou d'une équipe tournante? Quelles sont leurs priorités, leurs moyens ainsi que les instructions données?

Comptez-vous informer les professionnels du secteur des dispositions que vous allez prendre?

02.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): Contrairement à vos affirmations, la Belgique est le deuxième pays à avoir diffusé une liste noire et n'a dès lors pas tardé à prendre des mesures en la matière.

Les compagnies sont intégrées à cette liste sur la base de deux critères.

Premièrement, il faut que ces compagnies aient fait la demande ou disposent d'un droit de trafic dans l'espace aérien de notre pays.

Deuxièmement, la liste reprend les compagnies dont la responsabilité a été engagée dans un accident ou incident survenu en Belgique et celles dont les contrôles SAFA effectués par l'inspection de la DGTA indiquent des manquements graves aux règles de sécurité aérienne.

Les compagnies inconnues en Belgique et contrôlées par une administration de l'aviation civile étrangère sont reprises dans une banque de données dont nous tenons évidemment compte.

Pour le reste, nous appliquons le mécanisme normal d'inspection et nous veillons à ce que les compagnies soient connues en Belgique.

En outre, nous discutons entre ministres européens en vue d'élaborer une liste noire européenne.

Cela étant dit, l'élaboration de cette liste n'engagera pas la responsabilité des usagers. Face au risque d'une telle interprétation, la Belgique se montre réticente et privilégie la transparence et le rôle de l'État dans les mécanismes de contrôles SAFA.

02.03 Dominique Tilmans (MR): L'information ne devrait sans doute pas être donnée aux usagers mais bien aux professionnels du métier.

Je vous interrogerai par écrit sur certains aspects

tot de chartermaatschappijen? Zal u een volledig land schrappen voor passagiersvluchten, of enkel een kwestieuze maatschappij of één bepaald toestel uitsluiten?

Tijdens een plenaire vergadering in juni vroeg ik u hoeveel mensen er instaan voor de controle van vliegtuigen die bij ons landen. U antwoordde mij toen dat de staf voor de controle van die zwarte lijst uit vier personen bestond. Is dat nog altijd zo? Gaat het om een bepaalde vloot voor een bepaalde luchthaven, of om een mobiele ploeg? Wat zijn de prioriteiten van die controleurs, over welke middelen beschikken ze en welke instructies moeten ze uitvoeren? Zal u de sector informeren over de maatregelen die u gaat nemen?

02.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): In tegenstelling tot wat u beweert is België het tweede land dat een zwarte lijst heeft uitgebracht. We hebben onmiddellijk de nodige maatregelen genomen.

De maatschappijen worden op basis van twee criteria in deze lijst opgenomen.

Ten eerste moeten zij een aanvraag hebben gedaan om gebruik te maken van het Belgisch luchtruim of moeten zij over dat recht beschikken.

Ten tweede bevat die lijst de maatschappijen die in België betrokken waren bij een ongeval of een incident of bij dewelke tijdens de SAFA-controles door de inspectie van het DGLV ernstige inbreuken tegen de regels betreffende de veiligheid van het luchtverkeer worden vastgesteld.

De maatschappijen die in België onbekend zijn en die door een administratie van de buitenlandse burgerluchtvaart gecontroleerd worden, worden in een databank opgenomen, waarmee wij natuurlijk rekening houden.

Voor het overige passen wij de normale inspectieprocedure toe en zorgen wij ervoor dat de maatschappijen in België bekend zijn.

De Europese ministers voeren trouwens besprekingen met de bedoeling een zwarte lijst op Europees niveau op te stellen.

Het opstellen van de lijst gebeurt overigens buiten de verantwoordelijkheid van de gebruikers. Rekening houdende met het risico van een dergelijke interpretatie, stelt België zich terughoudend op en geeft ons land de voorkeur aan transparantie en aan de rol van de overheid in de SAFA-controlemechanismen.

02.03 Dominique Tilmans (MR): Het zijn eerder de beroepsbeoefenaars dan de gebruikers die moeten worden voorgelicht.

Over bepaalde aspecten van deze kwestie zal ik

de la question.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de

- Mme Josée Lejeune au ministre de la Mobilité sur "le permis de conduire et l'âge minimum requis pour la conduite de véhicules agricoles" (n° 7701)

- Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "la réglementation de la conduite des véhicules agricoles" (n° 7833)

03.01 Josée Lejeune (MR) : Depuis 2002, la législation relative au permis de conduire de véhicules agricoles s'appuie sur un texte dont la clarté laisse quelque peu à désirer. Pour rappel, les conducteurs de véhicules agricoles nés après le 31 août 1986 doivent avoir réussi un examen théorique ou posséder un permis de conduire de catégorie B au moins pour pouvoir circuler de la ferme aux champs. Pour ce qui est des conducteurs nés avant le 1^{er} septembre 1986, il y a dispense du permis de conduire et du certificat précité.

En ce qui concerne les autres trajets, les agriculteurs nés après le 31 septembre 1982 doivent être titulaires d'un permis C, voire CE (semi-remorque) pour pouvoir conduire un véhicule dont la masse maximale autorisée dépasse 7,5 tonnes.

Le problème réside dans le coût de ce permis et dans l'âge minimum requis, à savoir 21 ans.

Il semble que votre cabinet ait trouvé un accord avec le secteur en vue de revoir la législation relative à l'obtention du permis.

Êtes-vous disposé à revoir cet arrêté royal dans son ensemble? N'est-il pas opportun de revoir les mesures transitoires relatives aux dates de naissance dans la mesure où les dispositions apparaissent assez compliquées, pour les jeunes en particulier?

De nouvelles concertations avec le secteur sont-elles prévues? Comment entendez-vous répondre à l'urgence de la situation? N'estimez-vous pas que trop de restrictions risquent d'entraver la reprise d'une exploitation agricole? Pouvez-vous nous dévoiler les principaux éléments de l'éventuel nouveau texte?

03.02 Annick Saudoyer (PS) : Outre les problèmes soulevés par ma collègue, j'ajouterai que certains inconvénients sont encore liés au

een schriftelijke vraag stellen.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Josée Lejeune aan de minister van Mobiliteit over "het rijbewijs en de verplichte minimumleeftijd voor het besturen van landbouwvoertuigen" (nr. 7701)

- mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de reglementering inzake het besturen van landbouwvoertuigen" (nr. 7833)

03.01 Josée Lejeune (MR) : Sinds 2002 is de wetgeving inzake het rijbewijs voor landbouwvoertuigen gebaseerd op een tekst die aan duidelijkheid te wensen overlaat. Ter herinnering: bestuurders van landbouwvoertuigen die na 31 augustus 1986 geboren zijn dienen geslaagd te zijn voor een theoretisch examen of houder te zijn van een rijbewijs van minimum categorie B om van de hoeve naar het veld te mogen rijden. De bestuurders geboren vóór 1 september 1986 zijn vrijgesteld van een rijbewijs en van het genoemde getuigschrift.

Om met een voertuig met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton op andere trajecten te mogen rijden moeten landbouwers geboren na 31 september 1982 houder zijn van een rijbewijs categorie C, of zelfs C + E (trailer).

Het probleem is de kost van dat rijbewijs en de vastgelegde minimumleeftijd van 21 jaar.

Naar verluidt heeft uw kabinet een akkoord met de sector bereikt over de herziening van de wetgeving inzake het behalen van het rijbewijs.

Bent u bereid dat koninklijk besluit in zijn geheel te herzien? Zou het niet opportuun zijn de overgangsmaatregelen inzake de geboortedata aan te passen daar die bepalingen - vooral voor jongeren - eerder ingewikkeld zijn?

Is er nieuw overleg met de sector in het vooruitzicht gesteld? Hoe denkt u de situatie dringend te verhelpen? Bent u niet van mening dat een te groot aantal beperkingen het overnemen van een landbouwbedrijf dreigt te bemoeilijken? Kunt u ons de belangrijkste elementen van de eventuele nieuwe tekst uit de doeken doen?

03.02 Annick Saudoyer (PS) : Mijn collega haalde al een aantal problemen aan. Het rijbewijs C voor het besturen van vrachtwagens en opleggers houdt

permis C relatif à la conduite des poids lourds et remorques. D'une part, le coût du permis s'élève à 1.500 euros et, d'autre part, la limite d'âge est fixée à 21 ans alors que ce sont généralement les fils d'agriculteurs qui conduisent ces engins.

En outre, une moissonneuse-batteuse ne se conduit pas comme un camion.

Ces deux permis n'offrent pas des conditions de roulage suffisamment sûres aux agriculteurs et particulièrement aux plus jeunes d'entre eux. Cette situation est inacceptable sur le plan de la sécurité collective.

Envisagez-vous d'améliorer la législation en la matière, notamment en créant une catégorie de permis spécifique aux véhicules agricoles ?

Serait-il possible d'aménager des dispositions relatives aux catégories C et CE en vue de les élargir aux particularités des machines agricoles? Comment entendez-vous encadrer les jeunes de 16 ans qui effectuent de courts trajets?

03.03 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Le SPF Mobilité et Transport a élaboré un texte rassemblant les aspects réglementaires et techniques de la création d'un permis de conduire spécifique "transports lents", de catégorie G. Fruit d'une concertation entre mon département, les différentes organisations du secteur et le GOCA, ce texte est actuellement à l'étude au sein de mes services. Une nouvelle réunion est prévue pour la fin du mois d'octobre.

Ce texte reprend notamment des modifications proposées par les fédérations d'agriculteurs telles que la diminution de l'âge requis à 16 ou 18 ans et ce, en fonction des masses maximales autorisées et du trajet parcouru ainsi que l'augmentation des masses maximales autorisées, la prise en compte des modalités de formation et d'examen théorique et pratique, adaptées au secteur. En outre, il traite la question de la redevance et des mesures transitoires.

L'ensemble contribue à préserver les droits acquis et la teneur des mesures prévues par l'arrêté royal de 1998.

Vous constatez donc que des efforts ont été faits pour satisfaire au mieux les préoccupations de la profession et augmenter la sécurité des conducteurs en général, en adaptant les modalités d'octroi du permis de conduire pour les tracteurs, engins et charrois liés aux activités agricoles.

Les fils d'agriculteurs ne sont pas les seuls demandeurs puisque mon fils, qui vient d'avoir 15

nog een aantal andere nadelen in. Enerzijds hangt er een prijskaartje van 1 500 euro aan, anderzijds geldt een minimumleeftijd van 21 jaar, terwijl het meestal landbouwerszonen zijn die dat soort machines besturen.

Een maaidorsmachine besturen is trouwens niet hetzelfde als een vrachtwagen besturen.

Die twee soorten rijbewijs bieden de landbouwers, en zeker de jonge landbouwers, niet de nodige veiligheidswaarborgen. Die toestand houdt een onaanvaardbaar risico in voor de collectieve veiligheid.

Bent u van plan verbeteringen aan de bestaande wetgeving aan te brengen, meer bepaald door voor de landbouwvoertuigen een specifiek rijbewijs in te voeren?

Is het mogelijk de bepalingen betreffende de categorieën C en CE te wijzigen, zodat met de specifieke kenmerken van landbouwvoertuigen rekening wordt gehouden? Welke regeling ziet u voor zestienjarigen, die korte afstanden met een landbouwvoertuig afleggen?

03.03 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft een tekst opgesteld die alle reglementaire en technische elementen bevat die vereist zijn voor de invoering van een specifiek rijbewijs categorie G "traag vervoer". De tekst is tot stand gekomen na overleg tussen mijn departement, de diverse organisaties uit de sector en de GOCA en wordt momenteel door mijn diensten onderzocht. Eind oktober zal er een nieuwe vergadering plaatsvinden.

De tekst neemt onder andere de wijzigingen over die de landbouwfederaties hadden voorgesteld, zoals de verlaging van de vereiste leeftijd tot 16 of 18 jaar in functie van het maximum toegelaten gewicht en de afgelegde weg evenals de verhoging van het maximum toegelaten gewicht en de aanpassing van de modaliteiten inzake de opleiding en het theoretisch en praktisch examen aan de vereisten van de sector. Voorts behandelt hij de kwestie van de bijdrage en bevat hij overgangsmaatregelen.

Op die wijze kunnen de verworven rechten en de inhoud van de maatregelen uit het koninklijk besluit van 1998 behouden worden.

U merkt dus dat we inspanningen hebben geleverd om zo goed mogelijk aan de bekommernissen van de sector tegemoet te komen en de veiligheid van de bestuurders in het algemeen te verhogen. Daartoe hebben we de toekenningsvoorwaarden van het rijbewijs voor landbouwtractoren, -voertuigen en -slepen aangepast.

Het zijn niet alleen de boerenzonen die vragende partij zijn. Mijn zoon die pas 15 is geworden, hoopt

ans, espère obtenir ce permis pour ses 16 ans.

dit rijbewijs tegen zijn zestiende verjaardag te behalen.

03.04 Josée Lejeune (MR) : Nous sommes donc sur la bonne voie. La Belgique est l'un des seuls pays européens à exiger un permis pour la conduite de tracteurs. Le MR a déposé une proposition visant à instaurer un permis spécifique autorisant la conduite de véhicules de base dès 16 ans et de matériel plus lourd dès 18 ans.

03.04 Josée Lejeune (MR): We zijn dus op de goede weg. België is een van de weinige Europese landen dat een rijbewijs voor het besturen van tractoren oplegt. De MR heeft een voorstel ingediend om een specifiek rijbewijs in te voeren dat het besturen van basisvoertuigen vanaf 16 jaar en van zwaarder materieel vanaf 18 jaar mogelijk moet maken.

03.05 Renaat Landuyt, ministre (en français) : Vous semblez sous-estimer mon amour pour l'agriculture ! Je souhaite que les personnes de 16 ans puissent tout faire, dans un rayon de 10 kilomètres.

03.05 Minister Renaat Landuyt (Frans): Ik heb meer sympathie voor de landbouwers dan u denkt! Ik wil dat de zestienjarigen binnen een straal van 10 km alles mogen vervoeren.

03.06 Josée Lejeune (MR): Pour un agriculteur, le trajet est parfois plus long que 10 kilomètres et nous considérons ce critère comme une complication que certains ne pourront respecter. Je vous invite donc à lire notre proposition. Le coût de la formation devra lui aussi être revu car déboursier 1 500 euros n'est pas évident pour un jeune.

03.06 Josée Lejeune (MR): Een landbouwer moet soms meer dan 10 km afleggen en we menen dat die voorwaarde een beperking inhoudt die niet alle boeren kunnen naleven. Ik vraag derhalve dat u ons voorstel eens zou doornemen. De kosten die aan de opleiding zijn verbonden, moeten eveneens worden herzien. Een jongere kan immers niet zomaar 1 500 euro ophoesten.

03.07 Annick Saudoyer (PS): Je souhaite un bon anniversaire à votre fils et je vous félicite d'aller dans cette direction.

03.07 Annick Saudoyer (PS): Ik feliciteer uw zoon met zijn verjaardag en ben uitermate tevreden met uw initiatief dat in de goede richting gaat.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la réglementation routière applicable aux personnes en fauteuil roulant" (n° 7777)

04 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de toepasselijke verkeersreglementering voor rolstoelgebruikers" (nr. 7777)

04.01 Guido De Padt (VLD): Un projet d'arrêté royal devrait préciser la place des utilisateurs de chaises roulantes sur la chaussée. Quelles dispositions sont applicables aux conducteurs de chaises roulantes électroniques ou de scooters électriques ? Sur quels points le ministre veut-il modifier la réglementation ? Combien d'accidents avec des chaises roulantes électroniques ou des scooters électriques sont-ils survenus ces dernières années ?

04.01 Guido De Padt (VLD): Een ontwerp-KB zou duidelijkheid moeten brengen over de plaats op de weg van rolstoelgebruikers. Welke voorschriften zijn van toepassing op bestuurders van elektronische rolstoelen of elektrische scooters? Waar wil de minister de reglementering veranderen? Bij hoeveel verkeersongevallen waren de voorbije jaren elektronische rolstoelen of elektrische scooters betrokken?

04.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Les conducteurs de chaises roulantes électroniques ou de scooters électriques ne sont pas mentionnés dans l'actuel code de la route, contrairement aux conducteurs de cyclomoteurs de classe A et B. Le code comporte aussi des dispositions relatives aux personnes handicapées

04.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Bestuurders van elektronische rolstoelen of elektrische scooters staan niet vermeld in de bestaande verkeersreglementering. Wel is er sprake van bestuurders van bromfietsen van klasse A en B. Ook gaat de reglementering over gehandicapte personen die hun voertuig zelf

actionnant elles-mêmes leur véhicule ou dont le véhicule dispose d'un moteur électrique ne dépassant pas la vitesse du pas. Ces conducteurs handicapés sont assimilés aux piétons.

En ce qui concerne le projet d'arrêté royal relatif aux dispositifs de locomotion, nous attendons la réponse du gouvernement flamand. Il convient d'ajuster la réglementation routière aux véhicules d'un type nouveau et de soutenir les personnes dont la mobilité est réduite. La réglementation n'est donc pas seulement valable pour les personnes handicapées, elle l'est aussi pour les aînés.

Nous disposons de quelques données relatives aux « personnes handicapées en chaise roulante-usagers de la route » pour l'année 2002, faisant état d'un blessé grave et de dix blessés légers. L'Institut Belge pour la Sécurité Routière considère que ce type d'accidents est probablement sous-enregistré.

04.03 Guido De Padt (VLD): Je me félicite d'apprendre que la situation juridique de ces personnes sera précisée.

04.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Un certain retard est observé parce qu'on examine en Flandre la possibilité, dans le cadre de notre réglementation, pour les personnes en fauteuil roulant d'emprunter les autoroutes.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "les jeunes conducteurs de scooters victimes d'accidents" (n° 7814)

05.01 Annick Saudoyer (PS): Les chiffres de 2002 montrent que parmi les 15-17 ans, qui sont les plus nombreux à utiliser le scooter, il y aurait eu 300 blessés graves et 20 décès. On compte plus de 20 accidents de cyclomoteur chaque jour en Belgique, pour on ne sait combien d'accidents non recensés.

Une étude récente révèle que la majorité des 15-24 ans ne sont pas conscients des dangers liés à la conduite des cyclomoteurs. Un sur cinq estime non-dangereux le fait de dépasser les limites de vitesse, un tiers de ces usagers pense que le port du casque n'est pas obligatoire et un utilisateur sur

voortbewegen of waarbij het voertuig een elektrische motor heeft waarmee slechts stapvoets kan worden gereden. Deze gehandicapte bestuurders worden gelijkgesteld met de voetgangers.

Voor het ontwerp-KB over voortbewegingstoestellen wachten we op het antwoord van de Vlaamse regering. Ik wil een vereenvoudiging en actualisering van de voorschriften. De verkeersreglementering moet worden aangepast aan nieuwsoortige voertuigen en mensen met een beperkte mobiliteit ondersteunen. De regeling geldt dus niet enkel voor gehandicapte personen, maar ook voor ouderen.

We hebben enkel gegevens over 'weggebruikers-gehandicapten in een rolstoel' voor het jaar 2002. Men heeft het over één zwaargewonde en tien lichtgewonden. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid spreekt over een vermoedelijke onderregistratie van dit soort van ongevallen.

04.03 Guido De Padt (VLD): Het is goed dat deze mensen rechtsduidelijkheid krijgen.

04.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Er gaat wat tijd verloren omdat Vlaanderen nakijkt of mensen met een rolstoel door onze reglementering op de autoweg zouden mogen.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de ongevallen waarbij jonge scooterbestuurders betrokken zijn" (nr. 7814)

05.01 Annick Saudoyer (PS): Uit de cijfers voor 2002 blijkt dat in de categorie van de vijftien- tot zeventienjarigen, die het vaakst met een scooter rijden, 300 zwaargewonden en 20 doden te betreuren vielen. In ons land doen zich elke dag meer dan 20 ongevallen voor waarbij bromfietsen betrokken zijn, naast een onbekend aantal niet geregistreerde ongevallen.

Een recente studie toont aan dat de meerderheid van de vijftien- tot zeventienjarigen zich niet van de gevaren bewust is. Volgens een op vijf houden snelheidsovertredingen geen risico in, een derde van de scooterrijders denkt dat het dragen van een helm niet verplicht is en een op vijf denkt dat rijden zonder helm zonder gevaar is.

cinq pense que conduire sans casque est sans danger.

La vitesse maximale de 45 km/h imposée par la loi pour les scooters de moins de 50 cm³ est systématiquement dépassée, ces véhicules étant souvent « gonflés » et tombant hors de la classe B des vélomoteurs. Ils ne sont dès lors plus en ordre avec les assurances.

A-t-on complètement transposé en droit belge la directive européenne du 2 février 1995 imposant des règles de sécurité pour les scooters ?

Proposerez-vous à votre collègue de l'Intérieur d'instaurer des contrôles spécifiques de type « contrôle technique » et de renforcer les contrôles de police imprévus ?

05.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : La directive européenne a bel et bien été transposée intégralement en droit belge par l'arrêté royal du 4 août 1996, modifié depuis sa publication dans le souci de se conformer aux prescriptions techniques déterminées au niveau européen.

Le 5 septembre 2005, les normes de permis de conduire et de formation à la conduite ont été modifiées par l'instauration d'une série de tests et manœuvres.

Si, pour l'instant, le contrôle technique se résume à un contrôle sporadique concernant le port du casque, le gonflage des moteurs, etc., le renforcement des contrôles de police sensibiliserait effectivement les jeunes. Nous allons essayer d'augmenter les contrôles dans le cadre des conventions de sécurité routière et nous discuterons avec chaque zone de police.

05.03 Annick Saudoyer (PS): Je remercie le ministre pour la clarté de sa réponse.

L'incident est clos.

06 Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la répartition des moyens du fonds pour la sécurité routière" (n° 7914)

06.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Voici quelques mois, le ministre a adressé aux zones de police une circulaire relative à la répartition des moyens du fonds des amendes routières, sous réserve de l'approbation d'un projet de loi. On parlera désormais du fonds de sécurité routière, les critères d'affectation des moyens seront assouplis et de l'argent sera attribué à la police fédérale ainsi qu'aux SPF Justice et Mobilité.

De wettelijke maximumsnelheid van 45 kilometer per uur voor scooters van minder dan 50 cc wordt met de regelmaat van een klok overtreden: die scooters zijn immers vaak opgedreven, waardoor ze niet langer tot de categorie bromfietsen klasse B behoren. Ze zijn dan ook niet langer in orde met de verzekering.

Werd de Europese richtlijn van 2 februari 1995 die de specificaties, onder meer betreffende de veiligheid van scooters, regelt, volledig in Belgisch recht omgezet?

Zal u uw collega van Binnenlandse Zaken voorstellen specifieke controles van het type "technische keuring" in te voeren en het aantal onaangekondigde politiecontroles op te drijven?

05.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): De Europese richtlijn werd wel degelijk in haar geheel in Belgisch recht omgezet door het koninklijk besluit van 4 augustus 1996 dat na zijn bekendmaking werd aangepast aan de technische voorschriften die op Europees niveau werden vastgelegd.

Op 5 september 2005 werden de normen voor het rijbewijs en de rijopleiding door de invoering van een reeks proeven en manoeuvres gewijzigd.

De technische controle wordt thans beperkt tot een sporadische controle op het dragen van de helm, het opvoeren van de motoren, enz. Door strengere politiecontroles zouden de jongeren effectief gesensibiliseerd kunnen worden. In het kader van de verkeersveiligheidsovereenkomsten zullen we trachten het aantal controles op te voeren en we zullen die kwestie met alle politiezones bespreken.

05.03 Annick Saudoyer (PS): Ik dank de minister voor zijn duidelijk antwoord.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de verdeling van de gelden van het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 7914)

06.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Enkele maanden geleden stuurde de minister een circulaire naar de politiezones in verband met de verdeling van de middelen uit het verkeersboetefonds en dit onder voorbehoud van goedkeuring van een wetsontwerp. Men spreekt voortaan van verkeersveiligheidsfonds, de criteria om de middelen te besteden worden versoepeld en er vloeit ook geld naar de federale politie en de

FOD's Justitie en Mobiliteit.

L'association flamande des Villes et Communes (VVSG) a entre temps déjà fait observer que les villes et les communes qui déploient des efforts pour améliorer la sécurité routière n'en récoltent pas toujours pécuniairement les fruits et qu'il subsiste une forte distorsion: les communes flamandes génèrent 83% des recettes des amendes mais ne reçoivent que 56,6 % des moyens du fonds.

Le ministre va-t-il tenir compte des observations de la VVSG?

06.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): La répartition des moyens du fonds de sécurité routière est sévèrement réglementée, sur la base des critères définis dans l'arrêté royal du 3 mai 2004. Les montants attribués sont directement versés sur les comptes des zones de police.

Les aménagements apportés au fonds visent à récompenser financièrement les zones qui mènent une politique de sécurité routière dynamique et qui sont disposées à y investir substantiellement, induisant ainsi une baisse du nombre d'accidents. Je constate que pratiquement toutes les zones recevront cette année davantage de moyens du fonds.

06.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Je conteste que les zones qui investissent le plus en faveur de la sécurité routière ressentent financièrement la différence.

06.04 Renaat Landuyt (en néerlandais): L'arrêté royal de 2004 en dispose pourtant explicitement ainsi.

06.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Pourquoi le Forum communautaire n'évoque-t-il jamais la défédéralisation pourtant absolument nécessaire de la sécurité routière? M. Landuyt en est pourtant partisan.

06.06 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Mais je ne suis encore ministre des Réformes institutionnelles que depuis quelques heures! (Rires)

06.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Vous auriez déjà pu aborder ce sujet en qualité de ministre de la Mobilité.

La solution consiste à demander dans le cadre du

De Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) merkte ondertussen al op dat die steden en gemeenten die een inspanning doen voor verkeersveiligheid, hiervan niet altijd de financiële vruchten plukken en dat er nog altijd sprake is van een sterke communautaire scheefte: Vlaamse gemeenten zorgen voor 83 procent van de boetes, maar ontvangen slechts 56,6 procent van de middelen uit het fonds.

Zal de minister in zijn wetsontwerp alsnog rekening houden met de opmerkingen van het VVSG?

06.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): De verdeling van de middelen uit het verkeersveiligheidsfonds is streng gereguleerd volgens de criteria uit het koninklijk besluit van 3 mei 2004. De politiezones ontvangen de hun toebedeelde middelen rechtstreeks op hun bankrekening.

De aanpassingen aan het fonds zijn erop gericht om die zones die een dynamisch verkeersveiligheidsbeleid hebben en die bereid zijn hierin stevig te investeren en daardoor een daling van het aantal ongevallen in de hand werken, hiervoor financieel te belonen. Ik stel vast dat praktisch alle zones het voorbije jaar meer middelen zullen krijgen uit het fonds.

06.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Dat de zones die het meest investeren in verkeersveiligheid, dit ook voelen in hun portemonnee, bestrijd ik.

06.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Dat is zo nochtans nauwgezet vastgelegd in het KB van 2004.

06.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Waarom wordt de broodnodige defederalisering van het verkeersveiligheidsbeleid nooit aangekaart in het kader van het communautaire Forum? Minister Landuyt is daarvoor toch gewonnen.

06.06 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Maar ik ben nog maar enkele uren minister van Institutionele Hervormingen! (Gelach)

06.07 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Als minister van Mobiliteit had u dat ook al te berde kunnen brengen.

De oplossing bestaat erin om in het Forum de

Forum que les compétences en matière de sécurité routière soient défédéralisées et que les zones puissent conserver l'argent qu'elles investissent elles-mêmes dans la sécurité routière. Je ne trouve toutefois pas trace de cette solution dans la proposition du ministre.

L'incident est clos.

07 Interpellations et question jointes de

- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "les suites que réserve le Gouvernement au rapport de sécurité émis au niveau mondial par la Beca (Belgian Cockpit Association) et l'Ifalpa (International Federation of air line pilots associations)" (n° 676)
- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité sur "le non-respect des décisions de justice interdisant l'utilisation illicite et abusive de la piste d'atterrissage 02/20" (n° 8156)
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt du Conseil d'Etat du 22 septembre 2005 et ses conséquences sur l'utilisation de la piste 20 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 686)
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les négociations concernant la dispersion des vols compte tenu des nuisances sonores" (n° 694)

07.01 Olivier Maingain (MR): J'ai introduit ma question et mon interpellation il y a un certain temps, et la situation a évolué depuis ; vous me permettez donc d'actualiser mon intervention.

En août dernier, un rapport de sécurité fut émis par l'association belge des pilotes d'aviation (BeCA) et l'association internationale des pilotes de ligne (IFALPA). Il était alarmant sur les conditions de sécurité à l'aéroport et met en cause le plan de dispersion et le schéma d'utilisation des pistes actuels.

Ce rapport met en évidence le fait que l'utilisation des pistes est programmée non en fonction des vents, mais selon un calendrier horaire répétitif, mettant en péril la sécurité des atterrissages et des décollages. En outre, les procédures ont été modifiées trop souvent. La multiplication des décisions politiques contradictoires porte atteinte à la sécurité.

Avant le plan Anciaux, on utilisait la piste 02 pour tous les atterrissages, quand le vent arrière dépassait 8 nœuds sur la piste 25. Cette composante fut incontestée pendant trente ans, de 1972 à 2003. En 2004, on a diminué la norme à

defederalisering te vragen van de bevoegdheid verkeersveiligheid en de zones toe te laten het geld te houden dat ze zelf investeren in verkeersveiligheid. Daarvan vind ik echter geen spoor terug in het voorstel van de minister.

Het incident is gesloten.

07 Samengevoegde interpellaties en vraag van

- de heer Olivier Maingain tot de minister van Mobiliteit over "het gevolg dat de regering geeft aan het wereldwijd uitgebrachte veiligheidsrapport van Beca (Belgian Cockpit Association) en Ifalpa (International Federation of Air Line Pilots Associations)" (nr. 676)
- mevrouw Joëlle Milquet aan de minister van Mobiliteit over "de niet-naleving van de rechterlijke beslissingen die een onwettig en overmatig gebruik van de landingsbaan 02/20 verbieden" (nr. 8156)
- de heer Olivier Maingain tot de minister van Mobiliteit over "het arrest van 22 september 2005 van de Raad van State en de gevolgen ervan voor het gebruik van landingsbaan 20 op de luchthaven van Zaventem" (nr. 686)
- de heer Bart Laeremans tot minister van Mobiliteit over "de onderhandelingen in verband met de spreiding van het vliegtuiglawaai" (nr. 694)

07.01 Olivier Maingain (MR): Ik heb mijn vraag en interpellatieverzoek al enige tijd geleden ingediend, en sindsdien is de situatie geëvolueerd. Ik zal mijn vragen dan ook enigszins updaten.

In augustus publiceerden de beroepsvereniging van Belgische lijnpiloten BeCA (Belgian Cockpit Association) en de internationale federatie van verenigingen van lijnpiloten IFALPA een veiligheidsrapport met alarmerende bevindingen over de veiligheid op de luchthaven en kritiek op het bestaande spreidingsplan en schema voor het gebruik van de start- en landingsbanen.

In het rapport wordt onderstreept dat het gebruik van de banen niet bepaald wordt door de wind, maar door een repetitieve uurregeling, wat de veiligheid bij het landen en opstijgen in het gedrang brengt. Bovendien werden de procedures al veel te vaak gewijzigd. De aaneenschakeling van tegenstrijdige politieke beslissingen is nefast voor de veiligheid.

Vóór het plan-Anciaux werd baan 02 door alle toestellen gebruikt voor landing bij een rugwind van meer dan 8 knopen op baan 25. Die component werd dertig jaar lang niet betwist (van 1972 tot 2003). In 2004 werd de norm teruggebracht tot 5

5 nœuds ; en 2005, on fut obligé de la remonter à 7 nœuds, mais avec rafales. En jouant sur la norme de vent à partir de laquelle on change de piste, on modifie artificiellement l'utilisation de celles-ci. En outre, l'utilisation des pistes 02 et 20 dans l'actuel plan de dispersion est condamnée ; il s'agit de la piste la plus courte et la moins bien équipée, utilisée de jour comme de nuit par vent d'est alors qu'elle n'est pas assez bien orientée.

L'utilisation de la 02 à l'atterrissage avec la 07 au décollage, ou la 20 au décollage avec la 25 à l'atterrissage augmente les risques d'accident, ces pistes se croisant au sol. Pour les pilotes, la piste 02/20 est une piste de dépannage, qui ne peut être mise en service que par vent fort. Ils ne peuvent admettre que les pistes 02 et 20, peu sûres, soient reprises comme prioritaires dans le plan de dispersion. Cette position des pilotes est axée sur le plan de la sécurité ; il faut y ajouter la densité de population des zones survolées.

Par conséquent, partagez-vous le point de vue des pilotes sur le fait que l'utilisation de la piste 02/20 crée des risques pour le trafic aérien, notamment ce qui concerne le croisement au sol des pistes au décollage et à l'atterrissage ? Si c'est le cas, quelles solutions préconisez-vous ? Considérez-vous que la piste 02/20 doit être une piste alternative de dépannage ? Entendez-vous rétablir les normes d'avant 2003 ?

Dans ce cadre, des décisions de justice sont intervenues, notamment l'arrêt du Conseil d'Etat du 22 septembre 2005 sur l'utilisation de la piste 20 à l'aéroport de Bruxelles-National. La portée de cet arrêt a été suffisamment commentée, mais j'aimerais connaître les suites que vous y réservez ? En effet, l'utilisation abusive de la piste 02/20 ce week-end, sans nécessité absolue, fut une provocation et une menace de représailles envers ceux qui ne veulent pas entrer dans une logique inacceptable.

Comme d'autres, je plaide pour le retour à la situation d'avant 1999, ne fut-ce que le temps de mettre en œuvre correctement la déclaration gouvernementale à ce sujet. Il s'agit d'établir le cadastre du bruit selon une méthodologie incontestée, d'un commun accord entre les différents gouvernements, et d'envisager la manière d'établir l'utilisation des pistes mais aussi des routes au départ ou à l'arrivée de l'aéroport de

knopen. In 2005 werd ze noodgedwongen weer opgetrokken tot 7 knopen, maar rekening houdend met rukwinden. Door de windnormen op grond waarvan je een bepaalde baan gebruikt, nu eens te verlagen en dan weer te verhogen, wijzig je op een kunstmatige manier het gebruik van de banen. Het gebruik van baan 02 en baan 20 volgens het huidige spreidingsplan wordt eveneens afgekeurd. Dit is de kortste en slechtst toegeruste baan, die zowel overdag als 's nachts gebruikt wordt bij oostenwind, hoewel de ligging ervan niet optimaal is.

Het gebruik van baan 02 als landingsbaan met baan 07 voor opstijgende vliegtuigen, of van baan 20 voor het opstijgen met baan 25 als landingsbaan verhoogt het risico op ongevallen, aangezien deze banen elkaar op de grond kruisen. Voor de piloten is baan 02/20 een baan voor noodgevallen, waarvan het gebruik alleen toegestaan mag worden bij sterke wind. Zij kunnen niet aanvaarden dat de behoorlijk onveilige baan 02/20 in het spreidingsplan opnieuw als prioritair aangemerkt wordt. Dat standpunt van de piloten vloeit voort uit het veiligheidsplan. Een bijkomend argument is de grote bevolkingsdichtheid van de zones die overvlogen worden.

Deelt u bijgevolg het standpunt van de piloten, namelijk dat het gebruik van baan 02/20 gevaar meebrengt voor het luchtverkeer, meer bepaald in combinatie met landen en opstijgen op andere banen ? Zo ja, welke oplossing staat u voor ? Meent u dat baan 02/20 enkel in noodgevallen mag worden gebruikt ? Bent u van plan de normen van voor 2003 weer in te voeren ?

In dit dossier werd een aantal gerechtelijke beslissingen genomen. Ik denk aan het arrest van de Raad van State van 22 september 2005 over het gebruik van baan 20 op de luchthaven Brussel-Nationaal. De draagwijdte van dat arrest werd ruim becommentarieerd, maar ik zou graag weten welke besluiten u eruit trekt. Het gebruik van baan 02/20 vorig weekend, zonder dwingende reden, was een regelrechte provocatie en hangt als een dreiging boven het hoofd van de onderhandelaars die niet bereid zijn in een onaanvaardbaar scenario te stappen.

Zoals anderen pleit ik voor een terugkeer naar de toestand van voor 1999, lang genoeg om de regeerverklaring in dat verband correct uit te voeren. Er moet een geluidskadaster worden opgesteld volgens een algemeen aanvaarde methodiek, in gezamenlijk overleg met de verschillende regeringen, en er moet worden gezocht naar een manier om over het gebruik van de banen, maar ook van de vliegroutes naar en van

Bruxelles. Retourner à la situation d'avant 1999 est la seule manière d'apaiser la situation et de revenir à une véritable sécurité juridique. Je souhaite donc que ce retour à la situation antérieure soit aussi sur la table des négociations. J'ai à l'esprit votre note en la matière.

07.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : De quelle note ?

07.03 Olivier Maingain (MR): Celle dont la presse a parlé !

07.04 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Il ne s'agit pas de la bonne version !

07.05 Olivier Maingain (MR): Dans ce cas, si vous voulez me remettre la note que vous avez déposée, n'hésitez pas !
Si votre note contient des éléments intéressants, vous ne pouvez exclure la possibilité d'un retour à la situation antérieure à 1999 ! Qu'en pensez-vous ? Pouvez-vous me préciser ce qui serait juridiquement impossible pour un tel retour ? Techniquement et juridiquement, c'est tout à fait possible !

Je souhaite que la concertation se poursuive. Toute initiative fédérale qui ne bénéficierait pas d'un accord avec les Régions se retrouverait confrontée à une insécurité juridique.

07.06 Joëlle Milquet : La piste 02/20 a, apparemment, hier encore, fait l'objet d'une utilisation abusive. Au-delà de ce problème, il me semble que l'on est confronté à une communautarisation du dossier qui le ne mérite pas. Il s'agit avant tout d'une question de sécurité et de santé publique. Comme ministre fédéral, ce sont ces deux impératifs que vous devez avoir à l'esprit. Par ailleurs, la question des tracés ne devrait pas être confiée aux représentants politiques mais à un collège d'experts indépendants.

Sans accord entre Régions, c'est le gouvernement fédéral qui devra trancher puisque les tracés relèvent de sa compétence. Il me semble qu'au moins provisoirement la meilleure solution serait de revenir à la situation de 1999.

07.07 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Après la désertion de M. Anciaux, nous sommes tombés de Charybde en Scylla avec M. Landuyt. Il a procédé à tous les ajustements possibles des plans de dispersion, avec de nouvelles concentrations

de Brusselse luchthaven te beslissen. Terugkeren naar de toestand van voor 1999 is de enige mogelijkheid om in dit dossier rust en echte rechtszekerheid tot stand te brengen. Ik wens dus dat ook de terugkeer naar de vroegere toestand tijdens de onderhandelingen ter tafel ligt. Ik denk met name aan uw nota in dat verband.

07.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Welke nota?

07.03 Olivier Maingain (MR): Die waarvan sprake in de pers!

07.04 Minister Renaat Landuyt (*Frans*) Dat is niet de juiste versie!

07.05 Olivier Maingain (MR): In dat geval: aarzelt u vooral niet mij de door u ingediende nota te bezorgen! Hoewel er interessante dingen staan in uw nota, kan u een terugkeer naar de situatie van vóór 1999 niet uitsluiten. Wat denkt u? Kan u mij vertellen wat een terugkeer naar die toestand juridisch gezien in de weg staat? Technisch en juridisch is dat toch perfect mogelijk!

Ik wil dat het overleg voortgezet wordt. Over elk federaal initiatief waarover geen akkoord bestaat met de Gewesten zou er rechtsonzekerheid bestaan.

07.06 Joëlle Milquet (cdH): Kennelijk werd baan 02/20 gisteren nog onrechtmatig gebruikt. Afgezien van dit probleem heb ik de indruk dat dit dossier nu in de communautaire sfeer getrokken wordt, en dat zou niet mogen. Het gaat immers in de eerste plaats om de veiligheid en de volksgezondheid. Als federaal minister moet u handelen met die twee prioriteiten voor ogen. De kwestie van de vliegroutes zou bovendien niet door politici maar door een college van onafhankelijke experts behandeld moeten worden.

Bij gebrek aan een akkoord tussen de Gewesten zal de federale regering de knoop moeten doorhakken vermits de tracés tot haar bevoegdheid behoren. Naar mijn gevoel zou men, alleszins voorlopig, het best terugkeren tot de situatie van 1999.

07.07 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Na de vaandelvucht van minister Anciaux zijn we met minister Landuyt van de regen in de drop geraakt. Hij deed alle mogelijke aanpassingen aan de spreidingsplannen, wat leidde tot herconcentraties.

comme résultat. Ce n'est pas le ministre de la Mobilité, mais celui de l'immobilité. Son immobilisme mènera Zaventem au bord du gouffre. Bientôt les astreintes seront effectivement perçues, l'aéroport fermera ses portes et des milliers de personnes perdront leur emploi.

Le gouvernement bruxellois a accordé un mois de répit à M. Landuyt, mais sans réponse. Le sp.a dispose d'un ministre au gouvernement bruxellois mais il accepte malgré tout qu'un faucon écolo adopte des points de vue extrémistes dans ce dossier. Le ministre-président, M. Picqué, veut faire exécuter les astreintes de peur de perdre le soutien d'Écolo. L'idée de perdre l'appui des Flamands ne l'effraie semble-t-il pas. Le sp.a est complice et ne fait rien pour arrêter Mme Huytbroeck. Pourquoi le sp.a ne fait-il pas sauter le gouvernement bruxellois ? Pourquoi les Flamands n'exigent-ils pas un nouvel accord de gouvernement pour Bruxelles ?

Pourquoi le ministre a-t-il attendu de nombreux mois avant de se pourvoir en cassation ? Le 13 septembre, il a déclaré que la phase de préparation était terminée et que le moment était venu de prendre des décisions. Un mois plus tard, nous en sommes toujours nulle part mais 41 % des avions survolent de nouveau la périphérie nord. Ceci n'est pas une dispersion normale mais une plus forte concentration et il nous semble que les débats vont dans le sens d'une concentration encore plus marquée. Qu'en est-il de l'institut de contrôle ?

Selon le ministre, les négociations actuelles ne butent plus que sur quatre obstacles mineurs. Or les week-ends, la piste 02/20 et la réglementation en vigueur entre 6 et 7 h constituent précisément les pierres d'achoppement dans ce dossier. Où en est le dossier ? Une meilleure dispersion reste-t-elle l'objectif recherché ?

Nous aimerions également obtenir quelques explications sur la prolongation éventuelle de la piste taxi 25L. Cette prolongation est-elle réellement indispensable, qui paiera ces travaux, quand seront-ils effectués et quelles en seront les conséquences pour Steenokkerzeel et Zaventem ?

Quand les systèmes d'atterrissage ILS seront-ils opérationnels afin que chaque piste puisse être utilisée pour les décollages et les atterrissages, comme le propose le gouvernement flamand ?

Enfin, les normes sonores seront-elles maintenues ou sont-elles à nouveau sur la table des négociations ?

Hij is niet de minister van Mobiliteit, maar van immobiliteit. Zijn immobilisme brengt Zaventem op de rand van de afgrond. Straks worden de dwangsommen effectief uitgevoerd, gaat de luchthaven dicht en de job van duizenden mensen verloren.

De Brusselse regering gunde minister Landuyt een maand respijt, maar er kwam geen antwoord. De sp.a heeft een minister in die Brusselse regering, maar gaat er toch mee akkoord dat een groene havik extremistische standpunten inneemt in dit dossier. Minister-president Picqué wil de dwangsommen uitvoeren omdat hij anders de steun van ECOLO verliest. Dat hij de steun van de Vlamingen verliest, schrikt hem blijkbaar niet af. De sp.a is hieraan medeplichtig en doet niets om minister Huytbroeck tegen te houden. Waarom blaast de sp.a de Brusselse regering niet op? Waarom eisen de Vlamingen geen nieuw Brussels regeerakkoord?

Waarom tekent de minister pas na verloop van vele maanden cassatie aan? Op 13 september verklaarde hij dat de voorbereidingsfase was afgerond en dat het nu tijd was voor de besluitvorming. Een maand later staan we nog nergens, maar 41 procent van alle vluchten gaat opnieuw over de noordrand. Dit is geen normale spreiding, maar een nog grotere concentratie en wij hebben de indruk dat de besprekingen evolueren naar nog meer concentratie. Hoe ver staat het met het controle-instituut?

Volgens de minister zijn er bij de huidige onderhandelingen maar vier kleine knelpunten meer. Maar de weekends, de nachtvluchten, de baan 02/20 en de regeling tussen 6 en 7 uur vormen precies de grote knopen in dit dossier. Hoe ver staat het? Blijft een betere spreiding het doel?

Graag ook wat uitleg over het al dan niet verlengen van de taxibaan 25L. Is dat echt noodzakelijk, wie zal het betalen, wanneer zal het gebeuren en wat zijn de implicaties ervan voor Steenokkerzeel en Zaventem?

Wanneer zullen de ILS-landingssystemen er zijn, opdat op elke baan kan worden opgestegen en geland, zoals voorgesteld door de Vlaamse regering?

Ten slotte, zullen de geluidsnormen worden gehandhaafd of worden ze opnieuw op de onderhandelingstafel gelegd?

07.08 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): Comme nous sommes en pleine négociation et que quelques procès sont en cours, je ne serai pas trop explicite.

(*En néerlandais*) J'ai délibérément attendu jusqu'au dernier moment pour saisir la Cour de Cassation. La conclusion d'un accord revêt effet une grande importance à mes yeux mais je suis également tenu, dans l'intérêt des autorités belges, d'épuiser tous les moyens de droit dont je dispose.

(*En français*) Par ailleurs, le recours en cassation a été décidé en dernière minute et en dernier recours. La conclusion d'un accord entre la Région bruxelloise et la Région flamande reste l'élément essentiel. Toutefois, en ma qualité de garant des intérêts du gouvernement fédéral, je me devais d'introduire un recours en cassation.

En outre, l'analyse juridique de ce recours contribuera à déterminer l'entité compétente en matière de bruit aérien. En effet, cette question doit être éclaircie par la Cour de cassation ou par la Cour d'arbitrage.

Actuellement, je m'attache à conclure un accord stabilisant juridiquement la situation, notamment en vue de soutenir l'économie du pays.

En ce qui concerne la sécurité et l'utilisation de la piste 02-20, l'usage de celle-ci incombe aux responsables de Belgocontrol et ce, en raison des normes de vent. Ces dernières sont plus sévères qu'elles ne l'étaient avant 2003. Ceux qui plaident pour le retour à la situation antérieure doivent intégrer que ces normes s'écartaient encore plus des critères internationaux.

En matière de normes de vent, je suis prêt à suivre toutes les études internationales en la matière. J'affirme que l'utilisation prévue de la piste 02-20 est inévitable sauf à prendre des risques.

Concernant les arrêts rendus, les francophones omettent toujours un arrêt néerlandophone du Conseil d'Etat selon lequel on ne peut plus retourner à la situation d'avant 1999.

C'est d'ailleurs une raison supplémentaire pour aboutir à un accord stable entre hommes politiques responsables.

En outre, la jurisprudence actuelle prescrit des règles formelles que l'accord devra respecter.

Raison pour laquelle je plaide pour une loi

07.08 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Aangezien wij volop aan het onderhandelen zijn en er nog enkele rechtsprocedures lopende zijn, zal ik maar niet te expliciet zijn.

(*Nederlands*) Ik heb bewust tot het laatste moment gewacht om naar Cassatie te stappen. Ik vind het bereiken van een akkoord immers heel belangrijk, maar in het belang van de Belgische overheid ben ik ook verplicht om alle mogelijke rechtsmiddelen uit te putten.

(*Frans*) We hebben trouwens slechts op de valreep een cassatieberoep ingesteld omdat alle andere middelen uitgeput waren. Alles draait uiteindelijk om het akkoord dat het Brusselse en het Vlaamse Gewest met elkaar moeten sluiten. Maar als behoeder van de belangen van de federale regering kon ik niet anders dan een cassatieberoep instellen.

De juridische analyse van dit beroep zal mee helpen uitmaken welk bestuursniveau bevoegd is voor het geluid dat door het luchtverkeer wordt veroorzaakt.

Het Hof van Cassatie of het Arbitragehof dienen die kwestie inderdaad te beslechten.

Ik wil thans een akkoord bereiken dat de toestand op juridisch vlak regelt zodat onze economie geen schade zal lijden.

Wat de veiligheid en het gebruik van baan 02-20 betreft, beslist de leiding van Belgocontrol in functie van de windnormen wanneer die baan mag gebruikt worden. Die normen zijn momenteel strenger dan vóór 2003. Wie pleit voor een terugkeer naar de vroegere toestand, moet er rekening mee houden dat die normen nog meer van de internationale criteria afwijken.

Wat de windnormen betreft, ben ik bereid om terzake alle internationale studies te volgen. Ik bevestig dat baan 02-20 zal worden gebruikt zoals gepland. Zoniet spelen we met vuur.

Wat de gewezen arresten betreft, houden de Franstaligen nooit rekening met een Nederlandstalig arrest van de Raad van State dat de terugkeer naar de toestand van voor 1999 onmogelijk maakt.

Dat is trouwens een bijkomende reden om naar een stabiel akkoord te streven onder verantwoordelijke politici.

Bovendien bevat de huidige jurisprudentie formele regels die in het akkoord zullen moeten worden nageleefd.

Dat is dan ook de reden waarom ik pleit voor een

prévoyant des procédures de prise de décision dans la mesure où il n'est pas normal que le ministre doive tout décider en matière de vols aériens.

07.09 Olivier Maingain (MR): Bien que je comprenne la prudence du ministre, je m'attacherai à corriger certains éléments avancés dans sa réponse.

En ce qui concerne les normes de bruit, la question de la compétence a été reprise dans plusieurs décisions de justice, en ce compris les arrêts du Conseil d'Etat qui font suite aux recours introduits par la BIAC et par d'autres intervenants..

07.10 Renaat Landuyt , ministre (en français): Seul l'arrêt de juin 2005 utilise les normes de bruit telles qu'instaurées par la Région bruxelloise.

Avant cela, il y avait une décision du président dans laquelle il refuse d'utiliser les normes de bruit au motif qu'elles étaient utilisées pour négocier et non pour régler les différends. Tel était le raisonnement qui prévalait avant l'arrêt. Pour le reste, la procédure entamée par BIAC devant le Conseil d'Etat est toujours en cours.

07.11 Olivier Maingain (MR): La suspension a été refusée, notamment parce que l'excès de compétences n'était pas avéré alors même qu'il s'agissait de l'argument majeur de BIAC.

07.12 Renaat Landuyt, ministre (en français): Vous savez très bien que cela ne veut rien dire.

07.13 Olivier Maingain (MR): S'il y avait vraiment la certitude qu'il y avait un excès de compétences de la Région, la suspension aurait été immédiate.

07.14 Renaat Landuyt , ministre (en français): Vous exagérez en pensant qu'il n'y a pas de doute. Après notre recours en cassation, les trois juridictions belges pourront s'exprimer sur une question qui n'est pas claire. Raison pour laquelle il serait intéressant d'obtenir une décision soit du Conseil d'Etat, soit de la Cour d'arbitrage, soit de la Cour de cassation.

07.15 Olivier Maingain (MR): Je retiens votre argument selon lequel il est heureux de constater une convergence de jurisprudence des trois plus hautes juridictions avant d'être certain du droit dans

wet die in besluitvormingsprocedures voorziet daar het niet normaal is dat de minister over alles moet beslissen wat de vluchten betreft.

07.09 Olivier Maingain (MR): Hoewel ik begrijp dat de minister zich voorzichtig uitdrukt, wil ik toch een aantal punten in zijn antwoord rechtzetten.

De kwestie van de bevoegdheid voor de geluidsnormen werd in verscheidene rechterlijke uitspraken behandeld, waaronder de arresten van de Raad van State naar aanleiding van het beroep dat ingesteld werd door BIAC en andere partijen.

07.10 Minister Renaat Landuyt (Frans): Alleen in het arrest van juni 2005 worden de door het Brusselse Gewest opgelegde geluidsnormen gehanteerd.

Daarvoor was er een beslissing van de voorzitter waarbij deze de geluidsnormen weigert toe te passen omdat ze gebruikt werden als onderdeel van de onderhandelingsstactiek en niet om geschillen te regelen. Dat was de redenering die gevolgd werd vóór het arrest geveld werd. Voor het overige is het door BIAC bij de Raad van State ingestelde beroep nog steeds aanhangig.

07.11 Olivier Maingain (MR): De opschorting werd geweigerd, onder meer omdat er geen bevoegdheidsoverschrijding aangetoond kon worden, en laat dat nu net het belangrijkste argument van BIAC zijn.

07.12 Minister Renaat Landuyt (Frans): U weet best dat dat niets wil zeggen.

07.13 Olivier Maingain (MR): Als werkelijk onomstotelijk vaststond dat het Gewest zijn bevoegdheid overschreden zou hebben, zou men de onmiddellijke opschorting bevelen hebben.

07.14 Minister Renaat Landuyt (Frans): U overdrijft, als u denkt dat daar geen enkele twijfel over bestaat. Na ons cassatieberoep zullen de drie Belgische rechtscolleges zich kunnen uitspreken over deze onduidelijke kwestie. Het zou daarom ook interessant zijn om een uitspraak te hebben van hetzij de Raad van State, hetzij het Arbitragehof, hetzij het Hof van Cassatie.

07.15 Olivier Maingain (MR): Volgens u is de convergentie van de jurisprudentie van de drie hoogste rechtscolleges van het land een goede maatstaf en kan je dan wel zeker zijn van het recht

ce pays, en particulier lorsque nous reparlerons des circulaires du gouvernement flamand.

Actuellement, il semble que certaines décisions, notamment l'arrêt du 17 juin de la Cour d'appel de Bruxelles, confèrent cette compétence pleine et entière à la Région.

Je ne verrais aucune objection à ce que les astreintes soient demandées par le gouvernement bruxellois, ce qui favoriserait l'aboutissement de la négociation.

Deuxièmement, vous avancez que l'arrêt du Conseil d'État, chambre flamande, interdit le retour à la situation antérieure à 1999.

Or, nous n'avons pas la même lecture de cet arrêt et nous n'en tirons dès lors pas les mêmes conclusions. Je vous soutiens dans vos démarches pour trouver un accord. Cependant, écarter purement et simplement la situation d'avant 1999 - quitte à adapter celle-ci -, c'est conduire à l'impasse dans la négociation.

Il y a aujourd'hui une volonté de travailler en vue d'une solution, même si cette dernière devait être confirmée par l'ensemble des forces politiques bruxelloises. Je le dis en regardant Mme Milquet ; on peut sans aucun doute favoriser, dans les prochains jours, une concertation bruxelloise qui dépasse les clivages partisans de manière à dégager une position solide avant de revenir vers vous.

07.16 Joëlle Milquet (cdH): Je n'ai jamais dit, Monsieur le Ministre, que vous disiez au jour le jour «atterrissez» ou «décollez». Mais vous avez confirmé une note de votre prédécesseur organisant un schéma alternatif pour les situations où, lorsque l'on ne peut pas utiliser la piste 20 pour des questions de météo, de sécurité ou de normes de vent, on va préférentiellement à la piste 02 plutôt qu'à la 25, ce qui n'est pas nécessairement logique. En outre, les normes de vent n'étaient apparemment pas celles-là hier.

Je n'ai pas la même lecture de l'arrêt du Conseil d'État qui interdit, selon vous, de revenir au schéma de 1999. Les magistrats peuvent heureusement combler les périodes de vide ; cependant, quand le gouvernement décide, on en fait une loi et c'est là-dessus que l'on s'aligne. Quand vous parlez d'impossibilité juridique de revenir à la situation d'avant 1999, c'est donc relatif !

in dit land. Ik onthoud dat argument voor als we het opnieuw over de circulaires van de Vlaamse regering zullen hebben.

In bepaalde beslissingen, en ik doel meer bepaald op het arrest van 17 juni van het hof van beroep van Brussel, wordt die bevoegdheid volledig en onverkort toegewezen aan het Gewest.

Ik heb er niets op tegen dat de Brusselse regering de betaling van de dwangsommen zou eisen. Dat zou vaart zetten achter de onderhandelingen.

Ten tweede wijst u erop dat het arrest van de Raad van State, Nederlandstalige kamer, de terugkeer naar de toestand van voor 1999 verbiedt.

We interpreteren dat arrest niet op dezelfde manier en verbinden er dan ook niet dezelfde conclusies aan.

Ik sta achter uw bedoeling om tot een akkoord te komen. Wanneer men echter een terugkeer naar de toestand van voor 1999 – desgevallend met de nodige aanpassingen – van meet af aan verwerpt, raken de onderhandelingen meteen in het slop.

Vandaag bestaat de wil om tot een oplossing te komen, ook al bestaat daaromtrent binnen het Brusselse politieke landschap vooralsnog geen eensgezindheid. Ik kijk naar mevrouw Milquet; wellicht kunnen we in de loop van de volgende dagen een Brussels overleg op gang brengen en onze partijpolitieke tegenstellingen overstijgen, zodat we met een sterk standpunt naar u terug kunnen komen.

07.16 Joëlle Milquet (cdH): Mijnheer de minister, ik heb nooit geopperd dat u lukraak de ene dag "landen" en de andere dag "opstijgen" zegt. Maar u hebt een nota van uw voorganger bevestigd, die voorziet in een alternatief schema voor de situaties waarin liever baan 02 dan baan 25 gebruikt wordt wanneer baan 20 niet gebruikt kan worden ten gevolge van weersomstandigheden, veiligheids- of windnormen. Dat is niet noodzakelijk logisch. Bovendien ging het gisteren blijkbaar niet om die windnormen.

Ik begrijp het arrest van de Raad van State niet op dezelfde manier. Dat arrest verbiedt volgens u een terugkeer naar het schema van 1999. De magistraten kunnen gelukkig de periodes overbruggen waarin de regering haar verantwoordelijkheden niet opneemt. Als de regering een beslissing neemt wordt dit tot wet en iedereen moet zich daarnaar richten. De

onmogelijkheid om tot de situatie van vóór 1999 terug te komen, waarover u het hebt, is dus eerder relatief!

07.17 Bart Laeremans (Vlaams Belang): En répondant à peine aux questions qui lui ont été posées, le ministre méconnaît les parlementaires. Il ne précise pas ce qui est déjà acquis. Il n'a rien dit de l'organe de contrôle indépendant et des normes de bruit. De même, il faut davantage de précisions concernant la piste 25L et l'équipement ILS.

07.18 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): En ce qui concerne le recours en cassation, nous attendrons le dernier jour pour ne pas perturber les négociations. Il s'est passé quelque chose d'étonnant à propos des points de vue en présence lors des négociations. Les négociateurs flamands veulent une forme de concentration tournante qui permettrait d'instaurer des moments de quiétude dans l'environnement. Le gouvernement bruxellois plaide pour la répartition. Il souhaite qu'à des périodes calmes, les pistes 20 et 25R soient utilisées en même temps. Des périodes de quiétude seraient ainsi ménagées pour plusieurs communes bruxelloises. Le souhait de toutes les parties de bénéficier des périodes de tranquillité me donne à penser qu'il doit être possible de trouver un équilibre.

Des accords ont été conclus au sein d'un comité interministériel concernant la fréquence des vols de nuit et la limitation à 35 000 *quota count* à partir de septembre 2008. La date peut éventuellement être avancée. Des accords sont également intervenus concernant les types d'avions autorisés à voler de nuit. Nous n'avons pas encore déterminé si l'institut de contrôle doit être un service policier de surveillance ou un organe normatif. Dès qu'il y aura un accord global, il sera plus facile démêler l'écheveau.

Des simulations ont montré que la solution de l'allongement de la piste 25L entraîne le moins de désagréments pour le plus grand nombre de personnes. A cet égard, c'est donc la solution la plus raisonnable. Le coût d'un allongement maximum se monterait toutefois à 135 millions d'euros. En outre, le risque existe que de nouveaux habitants des communes situées dans l'axe de la piste éprouvent des désagréments à leur tour. Le gouvernement flamand avance à nouveau la formule intermédiaire de la piste taxi. Les avions doivent pouvoir faire taxi jusqu'au début de la piste à défaut de quoi le clocher de l'église de Zaventem constituerait un obstacle.

07.17 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Door nauwelijks een antwoord te geven op de vragen die werden gesteld, miskent de minister de parlementsleden. Hij verduidelijkt niet wat al is verworven. Over het onafhankelijke controleorgaan en de geluidsnormen hoorde ik niets. Ook inzake 25L en ILS moet er duidelijkheid komen.

07.18 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Wat het cassatieberoep betreft, wachten we tot de laatste dag om de gesprekken niet te verstoren. Er is iets vreemds gebeurd met de onderhandelingsposities. De Vlaamse onderhandelaars willen een vorm van roterende concentratie, omdat ze zo stille momenten kunnen creëren voor het nabuurschap. De Brusselse regering pleit voor spreiding. Ze wil dat op rustige momenten gelijktijdig gebruik wordt gemaakt van de banen 20 en 25R. Dan zijn er immers stille momenten voor meerdere Brusselse gemeenten. Dat alle partijen stille momenten willen, doet me besluiten dat er een evenwicht moet kunnen worden gevonden.

In een interministerieel comité werden afspraken gemaakt inzake het aantal vluchten per nacht en de beperking tot 35 000 *quota count* vanaf september 2008. Eventueel kan de datum worden vervroegd. Ook over het type vliegtuigen 's nachts zijn er afspraken. We zijn er nog niet uit of het controle-instituut een bewakende politiedienst moet worden of een normgevende instelling. Zodra er een totaalakkoord is, moet het makkelijker zijn om die knoop te ontwarren.

Uit simulaties bleek dat de verlenging van baan 25L de minste hinder voor de meeste mensen betekent. Op het vlak van effecten is dat dus de meest verstandige oplossing. De kostprijs voor maximale verlenging bedraagt wel 135 miljoen euro. Bovendien kunnen in de gemeenten in het verlengde van de baan nieuwe mensen hinder ondervinden. De Vlaamse regering schuift de tussenformule van de taxibaan nu weer naar voor. Men moet kunnen taxiën naar het begin van de baan, omdat de kerktoeren van Zaventem anders een hinderpaal is.

Nous travaillons à l'horizon de septembre 2008, de manière à imposer des limites politiques à l'économie sans nous exposer au risque d'indemnisations. Le gouvernement flamand doit traduire la limite de 18 000 vols de nuit dans le permis d'environnement et le gouvernement fédéral doit en tenir compte dans les relations avec BIAC. Cela paraît réalisable et c'est pourquoi nous essayons d'avancer la date, afin d'améliorer les perspectives pour tout le monde. Nous débattons à présent de la manière de répartir les améliorations avant 2008. Si l'on dit, comme le ministre-président flamand, qu'on ne veut pas prolonger la piste gauche 27, alors la disposition provisoire pourrait prendre un caractère assez définitif. Le gouvernement bruxellois en déduit qu'il faut utiliser la piste 022 pour préserver la tranquillité à Bruxelles.

La piste taxi ne permet pas d'accroître la capacité de la piste gauche aux moments de pointe. Pendant la semaine, la piste droite peut supporter l'ensemble de la capacité. Le week-end et la nuit, la capacité est moindre et les possibilités de dispersion sont plus importantes. Utiliser la piste 25R revient à gêner non seulement la périphérie nord, mais aussi Bruxelles, comme l'on s'en aperçoit seulement après les nombreux débats que nous avons menés. Il en résulte qu'à présent nous faisons nous-mêmes des propositions et que les positions de négociation se sont modifiées.

Concernant les normes de bruit, je pense qu'il faut seulement décider de suivre aussi scrupuleusement que possible, pour des raisons de sécurité, les normes de vent internationales.

07.19 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Selon le ministre, un accord a été conclu en ce qui concerne la réduction du *quota count* à partir de 2008. Il me revient toutefois qu'il s'agit d'une détérioration par rapport aux pourcentages qui sont actuellement déjà atteints. Le ministre devrait examiner attentivement cette situation.

07.20 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Le fait que tous les documents n'aient pas fait l'objet de fuites dans la presse démontre la volonté de l'ensemble des acteurs autour de la table d'aboutir à un accord, ce qui me rassure. Cette volonté s'est donc renforcée, même si les problèmes ne sont pas devenus moins importants.

L'incident est clos.

08 Question de M. Bart Tommelein au ministre de la Mobilité sur "le transfert des plaques

We hanteren een perspectief van september 2008. Op die manier kunnen we politiek beperkingen opleggen aan de economie zonder schadevergoedingen te riskeren. De bepaling van 18 000 nachtvluchten moet de Vlaamse regering vertalen in de milieuvergunning en de federale regering in de verhoudingen met BIAC. Dat lijkt een doenbare zaak, vandaar dat we de datum proberen te vervroegen. Zo kunnen we het perspectief voor alle mensen verbeteren. Nu discussiëren we over de vraag hoe we de verbetering voor 2008 kunnen verdelen. Zegt men dat men de linkerbaan 27 niet wil verlengen, zoals de Vlaamse minister-president deed, dan kan de voorlopige regeling nogal definitief worden. De Brusselse regering leidt daaruit af dat men baan 022 wel moet gebruiken als men stille momenten wil voor Brussel.

De taxibaan laat niet toe dat men de capaciteit van de linkerbaan vergroot tijdens drukke momenten. Tijdens de week kan de rechterpiste alle capaciteit dragen. In het weekend en 's nachts is er minder capaciteit en kan men meer spreiden. Baan 25R gebruiken, is niet enkel de noordrand lastigvallen, maar ook Brussel. Dat inzicht groeit maar door de vele discussies die we voerden. Daardoor doet men nu zelf voorstellen en zijn de onderhandelingsposities veranderd.

Inzake geluidsnormen vind ik dat we enkel moeten beslissen om de internationale windnormen om veiligheidsredenen zo nauwgezet mogelijk te volgen.

07.19 Bart Laeremans (Vlaams Belang): De minister zegt dat er een akkoord is voor een vermindering van de *quota count* vanaf 2008. Uit mijn informatie blijkt echter dat het om een verslechtering gaat tegenover de percentages die nu al worden gehaald. Dat moet de minister toch goed bekijken.

07.20 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Dat niet alle documenten lekken, wijst erop dat iedereen aan de tafel een akkoord wil. Ik vind dat geruststellend. De wil om tot een akkoord te komen is dus groter geworden, al zijn de problemen nog niet kleiner geworden.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Bart Tommelein aan de minister van Mobiliteit over "de overdracht van

minéralogiques" (n° 7861)

08.01 Bart Tommelein (VLD): Après un décès, la plaque d'immatriculation de la voiture du ménage doit être transmise au conjoint survivant. Il s'agit d'une procédure inutilement complexe nécessitant un grand nombre de documents. Toutes les données sont pourtant disponibles au registre national et, aux termes de l'accord de gouvernement, les services publics fédéraux ne peuvent plus, depuis le 1^{er} janvier 2005, demander d'attestations déjà communiquées antérieurement à l'administration communale ou figurant au registre national. Pourquoi la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV) ne se conforme-t-elle pas à cette règle?

08.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Lorsqu'un des deux conjoints décède, le conjoint survivant peut, s'il désire continuer à utiliser la voiture du ménage, demander le transfert de la plaque d'immatriculation au moyen du formulaire de « demande d'immatriculation ». Il suffit de joindre l'acte de décès à ce dernier, sans qu'il faille en rechercher la date. Des erreurs se produisent en raison d'une confusion entre cette procédure et celle de l'acte de mariage. La DIV n'a actuellement aucun accès direct au registre national et ne peut donc pas vérifier la composition du ménage en ligne. Monsieur Tommelein devrait également adresser sa question au ministre compétent. J'ai demandé au SPF Mobilité et Transport de tout mettre en œuvre, avec l'Agence pour la Simplification administrative, pour établir le plus rapidement possible une liaison directe avec le registre national. Si le processus est plus lent que ne le prévoit l'accord de gouvernement, la faute en incombe avant tout aux services du registre national.

08.03 Bart Tommelein (VLD): Je me réjouis d'entendre le ministre annoncer son intention de s'atteler à la résolution de ce problème. Une déclaration du conjoint survivant accompagnée, le cas échéant, d'une copie du faire-part de décès devrait suffire.

L'incident est clos.

09 Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "l'identification d'un train en panne" (n° 7938)

09.01 Hilde Vautmans (VLD): L'accident de chemin de fer au passage à niveau de Diepenbeek a fait cinq victimes. Les intéressés s'étaient faufilés entre les barrières, qui sont restées fermées parce

nummerplaten" (nr. 7861)

08.01 Bart Tommelein (VLD): Na een overlijden moet de nummerplaat van de gezinswagen worden overgezet naar de langstlevende echtgenoot. Dat is eenodeloos ingewikkelde procedure waarbij veel documenten worden gevraagd. Nochtans staan alle gegevens in het rijksregister en bepaalt het regeerakkoord dat alle federale overheidsdiensten vanaf 1 januari 2005 geen attesten meer mogen opvragen die reeds meegedeeld zijn aan het gemeentebestuur of opgenomen zijn in het rijksregister. Waarom past de Dienst voor de inschrijving van voertuigen (DIV) dit principe niet toe?

08.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Indien een van beide echtgenoten overlijdt, kan de langstlevende die de gezinswagen verder wil gebruiken, vragen om de nummerplaat over te dragen via een formulier 'aanvraag tot inschrijving'. Bij dit document moet enkel de overlijdensakte worden toegevoegd. Het is niet nodig dat de datum van deze akte wordt nagegaan. Vergissingen gebeuren omdat men verwacht met de procedure over de huwelijksakte. De DIV heeft momenteel geen rechtstreekse toegang tot het rijksregister en kan dus niet online de huwelijksamenstelling nagaan. De heer Tommelein kan zijn vraag ook stellen aan de bevoegde minister. Ik heb de FOD Mobiliteit en Vervoer de opdracht gegeven om samen met de dienst voor de Administratieve Vereenvoudiging zo snel mogelijk te streven naar een rechtstreekse verbinding met het rijksregister. Dat de zaken minder vlot gaan dan vooropgesteld in het regeerakkoord, heeft vooral te maken met de diensten van het rijksregister.

08.03 Bart Tommelein (VLD): Ik ben blij dat de minister er werk van zal maken. Een verklaring van de langstlevende echtgenoot met eventueel een kopie van het rouwbericht zou moeten volstaan.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de herkenning van een defecte trein" (nr. 7938)

09.01 Hilde Vautmans (VLD): Er vielen vijf slachtoffers bij het spoorwegongeval in Diepenbeek. De betrokkenen slalomden doorheen de slagbomen. De slagbomen bleven gesloten

qu'un train défectueux stationnait quelques mètres devant elles. Des témoins affirment que le machiniste a allumé les feux rouges à l'avant de la locomotive, de sorte que l'on avait l'impression que le train allait s'éloigner dans la direction opposée. Les parents ont posé, à propos de tous ces faits, des questions pertinentes auxquelles ils n'ont pas encore obtenu de réponse. Comment reconnaît-on un train défectueux ? Une réglementation uniforme, connue de tous les machinistes, est-elle d'application ? Le ministre est-il prêt à communiquer au grand public les caractéristiques d'un train défectueux ? Les trains sont-ils équipés d'un tachygraphe ?

09.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Je ne manquerai pas d'examiner le courrier. Je ne suis pas au courant du procès qui se déroule peut-être à la suite de cet accident. Je ne ferai dès lors aucune déclaration concrète. A l'échelon politique, nous avons décidé qu'il faut veiller à ce que la population ne prenne aucun risque lorsque les barrières sont fermées et lorsque le feu est rouge. Les gens ne peuvent pas évaluer la situation eux-mêmes. Infrabel, le gestionnaire du réseau ferroviaire, et l'IBSR ont convenu d'une campagne de sensibilisation spécifique.

09.03 Hilde Vautmans (VLD): Le ministre pourrait tout de même répondre aux questions techniques, même si un procès est à l'instruction.

09.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): S'il est prévu que tous les trains envoient des signaux, c'est précisément parce que nous voulons nous assurer que la plus grande sécurité possible règne aux abords des passages à niveaux. Nous ne souhaitons pas que les automobilistes apprécient eux-mêmes la situation, même si un train est à l'arrêt sur la voie. Nous voulons absolument qu'ils en soient convaincus.

09.05 Hilde Vautmans (VLD): Les trains sont-ils équipés d'un tachygraphe ?

09.06 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Certains types seulement.

Cette question préoccupe la SNCB, qui projette à présent de mener une campagne de sensibilisation pour inciter les usagers à redoubler de prudence aux abords des passages à niveau. Ce projet s'inscrit dans le cadre d'un plan plus vaste de sécurisation des chemins de fer. Le nombre de passages à niveau non gardés a d'ailleurs été considérablement réduit ces derniers temps.

omdat enkele meters voor de slagbomen een defecte trein stond. Volgens getuigen ontstak de machinist de rode lichten aan de voorkant van de locomotief zodat het leek alsof de trein de andere kant zou uitrijden. De ouders hebben over dit alles pertinente vragen waarop ze nog geen antwoord kregen. Hoe herkent men een defecte trein? Bestaat er een uniforme regeling die alle machinisten kennen? Wil de minister de kenmerken van een defecte trein bij het grote publiek bekend maken? Beschikken treinen over een tachograaf?

09.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik zal de briefwisseling zeker nakijken. Ik ben niet op de hoogte van het proces dat mogelijk loopt over het ongeval. Ik ga dan ook geen concrete uitspraken doen. Op politiek niveau hebben we beslist dat we ervoor moeten zorgen dat de mensen geen enkel risico nemen wanneer de slagbomen dicht zijn en het licht op rood staat. De mensen maken zelf beter geen inschatting van de situatie. De Infrabel-verantwoordelijke voor de sporen en het BIVV hebben overlegd over specifieke sensibilisering.

09.03 Hilde Vautmans (VLD): Op technische vragen kan de minister toch antwoorden, zelfs als er een proces hangende is.

09.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Elke trein zendt signalen uit, precies om ervoor te zorgen dat de situatie aan slagbomen zo veilig mogelijk is. Het is niet de bedoeling dat automobilisten zelf de situatie inschatten, ook niet als er een trein stilstaat op het spoor. Van die boodschap willen we de mensen doordringen.

09.05 Hilde Vautmans (VLD): Hebben treinen een tachograaf?

09.06 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Alleen bepaalde types.

De NMBS zit verveeld met deze problematiek. Ze plant nu een sensibiliseringscampagne om iedereen aan te zetten in de buurt van overwegen altijd extra voorzichtigheid aan de dag te leggen. Dit kadert in een groter plan om de spoorwegen alsmaar veiliger te maken. Het aantal niet-bewaakte overwegen is trouwens de laatste tijd sterk geslonken.

09.07 Hilde Vautmans (VLD): Aucune réglementation uniforme ne prévoit donc exactement ce que les machinistes doivent faire en cas de panne. Ce défaut de communication est précisément à l'origine d'accidents graves. Il faut remédier d'urgence à cette situation. Cette réglementation uniforme existe.

09.08 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Le machiniste d'un train tombé en panne prévient immédiatement les conducteurs des autres trains qui circulent sur la même voie. Les passages à niveaux restent fermés mais le machiniste n'a pas la possibilité d'avertir les automobilistes, qui doivent donc respecter les barrières et le feu de signalisation. C'est sur ce point que porte la campagne de sensibilisation.

L'incident est clos.

10 Questions jointes de

- M. Mark Verhaegen au ministre de la Mobilité sur "la carte de stationnement pour médecins" (n° 7960)

- M. Mark Verhaegen au ministre de la Mobilité sur "la carte de stationnement pour les médecins" (n° 8181)

Président: M. Jan Mortelmans

10.01 Mark Verhaegen (CD&V): Au mois d'avril, le ministre Landuyt avait annoncé qu'il autoriserait les communes à délivrer une carte de stationnement spéciale aux conducteurs exerçant une profession médicale pour les autoriser à utiliser des emplacements existants ou qui leur seraient spécifiquement réservés. En cas d'appel urgent, ils pourraient ainsi utiliser tous les emplacements à condition, toutefois, de ne pas enfreindre le code de la route. Les médecins bruxellois recevraient cette carte dans le courant du mois.

Dans la revue spécialisée *Le Journal du médecin*, le ministre Demotte a annoncé qu'il présenterait à son collègue de la Mobilité une solution différente qui consisterait à permettre aux médecins de justifier leurs infractions éventuelles aux règles de stationnement en informant par avance le central 100 en cas d'appel urgent. Le ministre Landuyt a-t-il déjà reçu cette proposition ?

Le ministre permettra-t-il aux médecins, dans son projet de loi, de stationner de façon non réglementaire pour une période de courte durée si aucun emplacement n'est libre ou en cas d'intervention médicale très urgente ? Suivant quel

09.07 Hilde Vautmans (VLD): Er bestaat blijkbaar geen uniforme regeling over wat machinisten moeten doen bij een defect? Het is precies door die slechte doorstroming van informatie dat er zware ongevallen gebeuren. Hier moet dringend iets gebeuren. Die uniforme regeling bestaat wel.

09.08 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): De machinist van een defecte trein waarschuwt meteen andere treinen op hetzelfde spoor. Overwegen blijven dicht, maar automobilisten kan hij niet aanspreken. De automobilist moet dus de slagbomen en het stoplicht respecteren. Daarover precies gaat de sensibiliseringscampagne.

Het incident is gesloten.

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Mark Verhaegen aan de minister van Mobiliteit over "de parkeerkaart voor artsen" (nr. 7960)

- de heer Mark Verhaegen aan de minister van Mobiliteit over "de parkeerkaart voor artsen" (nr. 8181)

Voorzitter: de heer Jan Mortelmans

10.01 Mark Verhaegen (CD&V): In april van dit jaar kondigde minister Landuyt aan dat hij de gemeenten zou toelaten een speciale parkeerkaart af te leveren om bestuurders met een medisch beroep de mogelijkheid te bieden gebruik te maken van bestaande of specifiek voorbehouden parkeerplaatsen. Bij dringende oproepen zouden ze dan van alle parkeerplaatsen gebruik mogen maken, zolang ze het verkeersreglement niet met de voeten treden. De Brussels artsen zouden in de loop van deze maand een dergelijke kaart ontvangen.

In *De Artsenkrant* kondigde minister Demotte aan dat hij zijn collega van Mobiliteit een alternatief voorstel zou bezorgen, waarbij artsen hun eventuele boetes zouden kunnen verantwoorden door bij een dringende oproep de 100-centrale vooraf op de hoogte te brengen. Heeft minister Landuyt dit voorstel al ontvangen?

Zal de minister in zijn ontwerp artsen toelaten om voor korte tijd niet-reglementair te parkeren wanneer er geen parkeerplaats vrij is of bij een heel dringende medische tussenkomst? Wat is de verdere timing voor de aanpassing van de

échancier l'aménagement de la réglementation se poursuivra-t-il ? regelgeving?

10.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Je n'ai encore rien reçu de M. Demotte.

10.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik heb nog niets ontvangen van minister Demotte.

Je ne suis pas disposé à permettre aux professions médicales de stationner n'importe où. Mais j'autoriserai les communes à faire preuve d'une certaine créativité dans l'optique d'un assouplissement des possibilités de stationnement. Les Régions m'ont transmis récemment leurs remarques techniques. Je soumettrai sans doute le texte de mon projet au Conseil d'Etat la semaine prochaine.

Ik ben niet bereid de medische beroepen zo maar een vrijbrief om overal te parkeren af te leveren. Wel zal ik de gemeenten de mogelijkheid bieden om creatief te werk te gaan bij het versoepelen van de parkeermogelijkheden. De Gewesten hebben hun technische opmerkingen onlangs overgezonden. Mijn ontwerp tekst zal wellicht volgende week aan de Raad van State worden voorgelegd.

10.03 Mark Verhaegen (CD&V): Le ministre Demotte avait pourtant promis, il y a six mois, d'adresser son plan bis à M. Landuyt.

10.03 Mark Verhaegen (CD&V): Minister Demotte had nochtans al zes maanden geleden beloofd zijn alternatief naar minister Landuyt te sturen.

10.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Il n'est pas trop tard. Mais, fondamentalement, il s'agit moins d'un plan bis que d'un ensemble d'indications à l'intention des médecins.

10.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Hij heeft nog altijd de tijd. Het gaat eigenlijk niet echt om een alternatief voorstel. Het is veeleer een soort tip voor de artsen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

11 Question de Mme Camille Dieu à la vice-première ministre et ministre du Budget sur "le déploiement en Belgique du système ERMTS" (n°8305)

11 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting over "de invoering in België van het ERMTS-systeem" (nr. 8305)

11.01 Camille Dieu (PS): La Commission européenne a signé avec le secteur ferroviaire un accord visant à déployer un système harmonisé de signalisation, l'*European Rail Traffic Managing System* (ERTMS). Le budget de cette harmonisation a-t-il déjà été planifié pour le réseau belge ? A combien s'élèvent les investissements prévus ? Combien d'emplois cette harmonisation générera-t-elle au sein de la SNCB ?

11.01 Camille Dieu (PS): De Europese commissie heeft met de spoorwegsector een akkoord gesloten om een uniform seingevingssysteem, het zogenoemde *European Rail Traffic Managing System* (ERTMS), in te voeren. Is er in de begroting al geld vrijgemaakt voor de aanpassing van het Belgische spoorwegnet aan dit nieuwe systeem? Hoeveel bedragen de geplande investeringen? Hoeveel nieuwe personeelsleden zal de NMBS voor die operatie in dienst nemen?

11.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : La mise en œuvre de l'ERTMS s'inscrit dans les projets d'investissements d'Infrabel en matière de sécurité. Je vous communique par écrit les chiffres jusqu'à 2007. Pour les projets au-delà de 2007, les budgets seront inscrits dans le programme d'investissement 2008-2012. Les travaux sont suivis par du personnel du groupe SNCB et réalisés pour l'essentiel par des entreprises privées spécialisées.

11.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): De uitvoering van het ERMTS maakt deel uit van de investeringsprojecten waarmee Infrabel de veiligheid van het net wil verhogen. Ik zal u de cijfers tot 2007 schriftelijk meedelen. De begroting van de projecten na 2007 is in het investeringsprogramma 2008-2012 opgenomen. Personeelsleden van de NMBS-groep staan in voor het toezicht op de werken die hoofdzakelijk door gespecialiseerde privé-ondernemingen worden uitgevoerd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la question spécifique du stationnement des motos" (n° 8057)

12.01 Guido De Padt (VLD): L'usage de la moto est de plus en plus fréquent mais il n'existe pas de code de la route adapté et les emplacements de parking sont rares pour les motos. Le ministre est-il disposé à prendre des initiatives à ce sujet ?

Pourquoi l'accès aux parkings souterrains est-il encore très souvent interdit aux motos ?

12.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Il est exact que les motos sont toujours soumises aux règles générales de stationnement. Je suis moi-même motocycliste et je me rends bien compte que la réglementation doit impérativement être adaptée. Je pense par exemple à l'impossibilité de recourir au système des emplacements réservés aux riverains. Je suis dès lors tout à fait disposé à contribuer à une révision de la réglementation.

Les gestionnaires de la voirie ont déjà reçu à ce sujet une sorte de guide qui comprend de nombreux conseils et suggestions pour résoudre les problèmes de parking spécifiques que rencontrent les motocyclistes.

Il est possible que le stationnement des motos soit interdit dans certains parkings souterrains, mais aucune raison de principe ne motive cette interdiction.

12.03 Guido De Padt (VLD): Les communes peuvent-elles exempter les conducteurs de motos du paiement d'un ticket de parking dans une zone où le stationnement est payant ?

12.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): De nouveaux dispositifs de paiement et de contrôle régleront sans doute à l'avenir le stationnement payant des motos. Ces usagers sont bien en peine de présenter un ticket de parking en guise de preuve de paiement. Cette matière ressortit effectivement à la compétence des communes.

L'incident est clos.

13 Questions jointes de
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les problèmes juridiques et de circulation liés aux zones 30 aux abords des écoles" (n° 8109)
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur

12 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de specifieke parkeerproblematiek van moto's" (nr. 8057)

12.01 Guido De Padt (VLD): Het gebruik van de motor wordt steeds populairder, maar er is geen aangepast verkeersreglement en er zijn amper parkeerplaatsen voor motoren. Wil de minister daar iets aan doen?

Waarom wordt motoren nog altijd bijzonder vaak de toegang ontzegd tot ondergrondse parkeergarages?

12.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Het klopt dat voor motoren nog altijd de gewone parkeerreglementering van toepassing is. Als motorrijder besef ik persoonlijk al te goed dat er aanpassingen aan de regelgeving nodig zijn. Ik denk bijvoorbeeld aan de onmogelijkheid om van het bewonersparkeren gebruik te maken. Ik ben dus alleszins bereid mee te werken aan een aanpassing van het reglement.

Er bestaat al een soort gids die aan de wegbeheerders werd toegestuurd. Hierin treffen ze heel wat tips en suggesties aan die ze kunnen gebruiken met het oog op de specifieke parkeerproblemen van motorrijders.

Het zou kunnen dat in bepaalde parkeergarages een verbod voor motorfietsen geldt, maar er bestaat geen principiële reden voor die weigering.

12.03 Guido De Padt (VLD): Kunnen de gemeenten bestuurders van motoren vrijstellen van betaling van een parkeerticket in een zone met betalend parkeren?

12.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Wellicht zullen nieuwe betalings- en controlesystemen in de toekomst het betalend parkeren voor motoren regelen. Die bestuurders kunnen nu moeilijk een parkeerticket voorleggen als bewijs van betaling. De gemeenten zijn inderdaad autonoom bevoegd.

Het incident is gesloten.

13 Samengevoegde vragen van
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de juridische en verkeerskundige aspecten van de zone 30 in de schoolomgeving" (nr. 8109)
- de heer Guido De Padt aan de minister van

"les zones 30 aux abords des écoles" (n° 8197)**Mobiliteit over "de zone 30 in schoolomgevingen" (nr. 8197)**

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Depuis le 1^{er} septembre 2005, les zones 30 sont obligatoires aux abords des écoles. Toutefois, l'aménagement de ces zones est parfois contre-productif et procure même une trompeuse sensation de sécurité.

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Sinds 1 september 2005 is de zone-30 verplicht in de schoolomgeving. De inrichting van de zone-30 is echter soms contraproductief en geeft een vals gevoel van veiligheid.

Les communes peuvent-elles aller plus loin et transformer les abords des écoles en zone scolaire, avec une limitation de vitesse de 20 km à l'heure ? Peuvent-elles aménager des zones piétonnes ou interdites à la circulation automobile ? La zone 30 obligatoire rend-elle impossible le sens unique limité aux abords d'une école ? La zone 30 est-elle prioritaire sur le plan juridique ?

Kunnen de gemeenten nog verder gaan en de schoolomgeving ombouwen tot schoolerf, waar een snelheidsbeperking van 20 km geldt? Kunnen zij voetgangerszones of autovrije zones installeren? Maakt de verplichte zone-30 in de schoolomgeving het beperkte eenrichtingsverkeer in een schoolomgeving onmogelijk? Heeft de zone-30 juridisch prioriteit?

Certaines écoles se situent en dehors des agglomérations, où une vitesse de 70 km à l'heure est autorisée. L'instauration d'une zone 30 n'est-elle pas trop brutale dans ces cas ? Le ministre envisage-t-il de prévoir un assouplissement pour ces situations exceptionnelles ? D'autres mesures de sécurité ne peuvent-elles pas être d'application à ces endroits ?

Sommige scholen bevinden zich buiten de bebouwde kom, waar 70 km per uur is toegelaten. Is een zone-30 daar niet al te bruusk? Wil de minister een versoepeling voor die uitzonderlijke situaties invoeren? Kunnen daar geen alternatieve veiligheidsmaatregelen gelden?

La circulaire mentionne une distance maximum de 150 mètres. Cette délimitation stricte de la zone 30 se justifie-t-elle vraiment ? Sur quoi repose-t-elle ? Doit-on appliquer ces 150 mètres au sens strict ? Le Steunpunt Veiligheid recommande 400 mètres.

In de circulaire is sprake van een maximumafstand van 150 meter. Is die strikte afbakening van de zone-30 wel zinvol? Waarop is ze gebaseerd? Moet die 150 meter strikt worden toegepast? Het Steunpunt Veiligheid vraagt 400 meter.

Dans certaines communes, des panneaux apposés sous les panneaux 'zone 30' limitent l'application de celle-ci aux heures de classe. Cette pratique n'est pas légale. Sera-t-elle légalisée ?

Sommige gemeenten brengen onderbordjes aan zodat de zone-30 alleen geldt tijdens de schooluren. Dat is onwettelijk. Zal dit echter worden gelegaliseerd?

Selon le Steunpunt Veiligheid, les études sont trop peu nombreuses pour pouvoir analyser l'impact des zones 30. Comment résoudra-t-on ce problème ?

Volgens het Steunpunt Veiligheid zijn er te weinig studies om het effect van de zone-30 te kunnen onderzoeken. Hoe wordt dat probleem opgelost?

13.02 Guido De Padt (VLD): Plusieurs gestionnaires de voiries locaux se sont limités à l'installation d'un panneau de signalisation de zone 30 sans autre forme d'adaptation de l'infrastructure routière au moyen de ralentisseurs de trafic, de rétrécissements de la chaussée ou de marquages au sol. Des experts en matière de circulation routière estiment toutefois cette adaptation indispensable. Si la zone 30 n'était en vigueur qu'au début et à la fin de la journée scolaire, elle pourrait emporter davantage l'adhésion des usagers de la route.

13.02 Guido De Padt (VLD): Verschillende lokale wegbeheerders beperkten zich tot het plaatsen van een verkeersbord zone-30 zonder enige vorm van infrastructurele ondersteuning door verkeersdrempels, wegversmallingen of wegmarkeringen. Verkeersdeskundigen menen nochtans dat die infrastructurele omkadering noodzakelijk is. Als de zone enkel zou gelden bij aanvang en einde van de schooldag, kan het draagvlak voor de zone-30 groter worden.

La zone 30 sera-t-elle évaluée ? Des mesures seront-elles prises pour renforcer l'adhésion des usagers de la route aux zones 30 ? Des

Zal de zone-30 worden geëvalueerd? Komen er maatregelen om het draagvlak voor de zone-30 te vergroten? Werd er met de politie overlegd over

concertations ont-elles été organisées avec la police au sujet des contrôles de vitesse en dehors des heures d'école ? Le ministre est-il disposé à mettre davantage de moyens du fonds de la sécurité routière à la disposition des communes qui investissent dans une infrastructure routière appropriée aux abords de leurs écoles ?

13.03 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Un arrêté ministériel règle les dimensions minimales et les conditions de placement des panneaux de circulation. Le précédent ministre de la Mobilité y a ajouté, le 26 avril 2004, une phrase autorisant des exceptions fondées sur une configuration des lieux spécifique. Quiconque ne respecte toutefois pas les obligations générales est coresponsable des accidents dus à la vitesse. Les gestionnaires de voiries communales et régionales interprètent très strictement la règle d'exception. Ils doivent prendre leurs responsabilités et évaluer correctement des situations concrètes.

Il faut simplifier la législation routière et rédiger un guide à l'usage du gestionnaire de la voirie pour l'aider à faire en sorte que le nombre de panneaux diminue au lieu de croître encore et toujours. Des situations kafkaïennes risquent de vider de toute substance le concept de la zone 30. La législation permet une interprétation large.

Nous collectons des informations par le biais du site www.jesuispour.be pour évaluer le concept de la zone 30.

J'ai convenu avec la commission fédérale de la sécurité routière de procéder l'an prochain à un *round up*.

Une lecture correcte de l'arrêté ministériel nous apprend que l'on peut, sur place, assumer ses responsabilités.

Ce n'est pas parce que le respect des règles ne fait pas l'objet d'une vérification que ces règles ne sont pas d'application. A la suite des accords sur la sécurité routière, il est prévu que nous mettions au point avec la police et les parquets une stratégie en matière de contrôles. J'estime qu'il faut observer spontanément les règles et que si ce n'est pas le cas, il faut opérer des contrôles aux moments et sur les lieux qui conviennent, lorsqu'ils produisent le plus d'effets.

J'espère qu'une fois les panneaux placés, ils sera également procédé à des aménagements de l'infrastructure, comme ce fut le cas pour les zones habitées.

snelheidscontroles buiten de schooluren? Wil de minister meer middelen uit het verkeersveiligheidsfonds ter beschikking stellen van gemeenten die investeren in een aangepaste infrastructurele omkadering van hun schoolomgeving?

13.03 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Een ministerieel besluit regelt de minimumafmetingen en de plaatsingsvoorwaarden voor verkeerstekens. De vorige verkeersminister heeft hieraan op 26 april 2004 een zinnetje toegevoegd waardoor uitzonderingen mogelijk zijn, gebaseerd op een specifieke plaatsgesteldheid. Wie zich echter niet aan de algemene verplichtingen houdt, is mee verantwoordelijk voor ongevallen wanneer die te maken hebben met snelheid. De gemeentelijke en gewestelijke wegbeheerders interpreteren de uitzonderingsregel heel streng. Zij moeten hun verantwoordelijkheid opnemen en concrete situaties juist inschatten.

Het is nodig het verkeersrecht te vereenvoudigen en de wegbeheerder een gids aan te reiken om verkeersborden weg te halen in plaats van er nog meer te plaatsen. Kafkaëske toestanden kunnen het concept van de zone-30 uithollen. De wetgeving laat een ruime interpretatie toe.

Om de zone-30 te evalueren verzamelen wij informatie via de website "www.ikbenvoor.be".

Ik heb met de federale commissie van verkeersveiligheid afgesproken dat wij begin volgend jaar een *round up* zullen maken.

Als men het MB goed leest, zal men zien dat men ter plaatse zijn verantwoordelijkheid kan opnemen.

Het is niet omdat een regel niet wordt gecontroleerd, dat hij niet van kracht is. Naar aanleiding van de verkeersveiligheidsovereenkomsten moeten wij met politie en de parketten een strategie uitdokteren over de controles. Ik vind dat de regels spontaan moeten worden nageleefd, maar als dat niet gebeurt, moeten er controles zijn op de juiste momenten en plaatsen, wanneer ze het meeste effect hebben.

Ik hoop dat er na het plaatsen van de borden ook infrastructuurwijzigingen zullen komen, zoals dat met de woonzones ook is gebeurd.

13.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Si l'on en arrive un jour à des procédures judiciaires, leur issue dépendra entièrement de l'interprétation du passage "justifié par la disposition des lieux". Ne conviendrait-il pas de promulguer des directives pour clarifier ce passage ?

13.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Als het ooit tot gerechtelijke procedures komt, zal alles afhangen van de interpretatie van de passus 'gerechtvaardigd door de plaatsgesteldheid'. Moeten daar geen richtlijnen voor zijn?

13.05 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Les autorités communales doivent assumer leurs responsabilités et opter pour les meilleures solutions dans le cadre de la réglementation existante. Il faudra toujours interpréter ! Aucune règle ne pourra jamais traiter tous les aspects d'une question dans les moindres détails.

13.05 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De gemeentelijke overheden moeten hun verantwoordelijkheid opnemen en binnen de bestaande regelgeving doen wat het best is. Men zal altijd moeten interpreteren, regels kunnen nooit alles opvangen.

13.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mais les communes ont des moyens d'action limités. Ainsi, il serait absurde de les empêcher à l'avenir de créer un piétonnier dans une zone 30.

13.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Maar de gemeenten worden beperkt in hun mogelijkheden. Zo zou het absurd zijn dat er in een zone-30 geen voetgangersgebied meer kan worden gecreëerd.

13.07 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Cela, elles pourront encore le faire. Mais il faut simplifier le code de la route ! Le bon sens doit être réhabilité afin d'éviter de créer des situations absurdes en se livrant à des interprétations trop littérales de ses règles. Tout un chacun doit oser assumer ses responsabilités.

13.07 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Dat blijft wel mogelijk, maar de verkeerswet moet vereenvoudigd worden. Het gezonde verstand moet weer een grotere rol krijgen zodat absurde situaties door al te letterlijke interpretaties worden vermeden. Iedereen moet zijn verantwoordelijkheid durven opnemen.

Dans le cadre de l'élaboration de la loi sur les zones 30, nous examinons non seulement la situation générale de la circulation routière sur le terrain mais nous soumettons le code de la route à une analyse théorique. Il est impératif d'opérer un changement des mentalités dans le droit relatif à la police de la circulation routière.

Naar aanleiding van de zone-30-wet onderzoeken wij niet alleen de algemene verkeerssituatie op het terrein, maar maken wij ook een theoretische studie van de verkeerswet. De mentaliteit in het verkeersrecht moet veranderen.

13.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Il est absurde que l'installation de panneaux mobiles soit interdite à plus de 150 m de la zone.

13.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is absurd dat op meer dan 150 meter van de zone geen dynamische borden mogen worden geplaatst.

13.09 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): La règle autorisant cette installation est insérée dans la nouvelle loi mais n'est pas encore entrée en vigueur à la demande du gouvernement flamand. Nous avons supprimé la tutelle du service public fédéral mais le gouvernement flamand m'a demandé de pouvoir vérifier dans quelle mesure il pouvait reprendre ces compétences. Personnellement, je suis partisan d'une large autonomie communale, mais pour certaines communes, cela pourrait engendrer des difficultés.

13.09 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De regel die dat wel toelaat, is opgenomen in de nieuwe wet, maar is op verzoek van de Vlaamse regering nog niet in werking getreden. Wij hebben de voogdij van de betuttelende federale overheidsdienst afgeschaft, maar de Vlaamse regering heeft mij gevraagd of zij mocht nagaan in welke mate zij die bevoegdheden kan overnemen. Zelf ben ik voor een grote gemeentelijke autonomie, maar dat blijkt niet helemaal mogelijk voor sommige gemeenten.

13.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Est-il interdit, pour les communes, d'installer des panneaux additionnels sur les panneaux annonçant une zone

13.10 Guido De Padt (VLD): Is het verboden voor de gemeenten om onderborden te plaatsen bij de zone-30-borden?

30 ?

13.11 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Je suis en train d'examiner cette question. La loi ne l'autorisant pas explicitement, une telle installation est en principe interdite. J'estime toutefois que dans certains cas, elle doit être autorisée. Pour éviter la multiplication de panneaux additionnels, je suis partisan d'une interprétation automatique. Un panneau annonçant une zone 30 aux abords d'une école ne doit en réalité pas être équipé d'un panneau additionnel : chacun sait qu'il n'est d'application que de jour.

13.12 Guido De Padt (VLD) : Le fait que les communes ne parviennent pas à dépenser l'argent du Fonds de la sécurité routière constitue un autre problème. Ne peuvent-elles obtenir une espèce de droit de tirage ? Le gouvernement fédéral pourrait ainsi mieux contrôler les dépenses d'infrastructure.

13.13 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Conformément à la réglementation en vigueur dans ce pays, le gouvernement fédéral ne peut s'occuper de l'infrastructure. Par ailleurs, les ressources budgétaires ne peuvent être transférées de l'échelon fédéral à l'échelon régional sans raison particulière.

Je songe à un système de collaboration entre les zones de police et les communes: la police pourrait par exemple payer des panneaux de signalisation au lieu de mettre du personnel à disposition.

L'incident est clos.

14 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "un projet pilote de l'IBSR relatif à la création d'un Institut d'analyse des accidents de la route" (n° 8126)

14.01 Guido De Padt (VLD) : L'IBSR entend lancer l'an prochain un projet pilote sous la forme d'un Institut d'analyse des accidents de la route. En effet, et malgré l'instauration du baromètre de la circulation, il n'est toujours pas procédé à des analyses approfondies nécessaires à une meilleure compréhension des causes d'accidents.

Dans quels délais cet institut sera-t-il créé ? Le sera-t-il dans le cadre de l'IBSR ou en dehors de celui-ci ? Des moyens sont-ils déjà affectés au budget 2006 pour des projets pilotes en matière d'analyse des accidents ? Le ministre soutient-il l'examen prioritaire de ma proposition de résolution relative à la création d'un Institut d'analyse des

13.11 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*) : Ik ben dat aan het onderzoeken. Het staat niet expliciet in de wet en dus is het verboden, maar ik vind dat het soms wel mogelijk moet zijn. Wel ben ik voor de invoering van een automatische interpretatie, om onderborden te vermijden. Een zone-30-bord aan een school hoeft eigenlijk geen onderbord, iedereen weet dat het alleen overdag geldt.

13.12 Guido De Padt (VLD) : Een andere probleem is dat de gemeenten het geld van het Verkeersveiligheidsfonds niet opkrijgen. Kunnen zij niet een soort van trekkingsrecht krijgen? De federale overheid zou dan meer sturing aan de infrastructuur kunnen geven.

13.13 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*) : De federale overheid mag zich volgens de regels van dit land niet bemoeien met de infrastructuur. Bovendien kunnen budgettaire middelen niet zomaar worden verlegd van het federale naar het regionale niveau.

Ik denk aan een systeem waarbij de politiezones en de gemeenten samenwerken: de politie zou bijvoorbeeld borden kunnen betalen in plaats van personeel ter beschikking te stellen.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "een proefproject van het BIVV rond een Instituut voor ongevalanalyse" (nr. 8126)

14.01 Guido De Padt (VLD) : Het BIVV wil volgend jaar starten met een proefproject in de vorm van een Instituut voor Verkeersongevalanalyse. Ondanks de invoering van de verkeersbarometer, ontbreken grondige analyses vooralsnog, terwijl die toch noodzakelijk zijn om meer inzicht te krijgen in de oorzaken van ongevallen.

Binnen welke termijn wordt het instituut opgericht? Gebeurt dit best binnen of buiten het BIVV? Wordt er in de begroting voor 2006 al geld vrijgemaakt voor proefprojecten rond ongevalanalyse? Steunt de minister de prioritaire behandeling van mijn voorstel van resolutie tot oprichting van een Instituut voor Verkeersveiligheidsanalyse?

accidents de la route ?

14.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): L'étude de faisabilité relative à la création d'un *Belgian Accident Research Team* (BART) s'achève actuellement. Le conseil d'administration de l'IBSR se réunira le 25 octobre à propos du financement du projet.

Si le Conseil d'administration prend une décision positive par rapport à la budgétisation, des activités pourront être amorcées en 2006, conformément au calendrier initial.

Le groupe de travail a réalisé une enquête auprès de 17 organisations. Douze acteurs concernés estiment que seul l'IBSR possède l'expertise nécessaire pour réaliser le travail, même si une étude de faisabilité a mis en évidence la nécessité d'une spécialisation plus poussée.

Le calendrier initial prévoyait des recrutements et des investissements dès 2005. Le budget pour 2005 comprend déjà un montant d'environ 70 000 euros, ce qui correspond à un ou deux recrutements.

En ce qui concerne les priorités également, tout dépendra des décisions que prendra le Conseil d'administration dans le courant de ce mois. J'espère que nous pourrions lancer le projet.

14.03 Guido De Padt (VLD): Je me félicite de constater qu'on s'occupe enfin du dossier. Les travaux d'étude sont indispensables à la mise en œuvre d'une politique adéquate en matière de sécurité routière.

L'incident est clos.

15 Question de Mme Camille Dieu au ministre de la Mobilité sur "l'entrée en vigueur des nouveaux tests de freinage des véhicules utilitaires" (n° 8172)

15.01 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, je vous ai déjà interrogé à propos de ces tests de freinage. Vous m'aviez répondu que vous deviez organiser un groupe de travail, puis que vous deviez vous revoir au mois d'août.

A ce jour, aucune solution n'a été trouvée pour permettre aux véhicules n'atteignant pas les 2 bars réglementaires de passer le test de freinage selon la méthode « RD ». Depuis le 1^{er} octobre, une douzaine de centres techniques dans le pays sont incapables d'appliquer cette méthode. Certains conducteurs ont reçu une carte rouge leur

14.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De haalbaarheidsstudie tot oprichting van het BART (het *Belgian Accident Research Team*) wordt momenteel beëindigd. Op 25 oktober vergadert de raad van bestuur van het BIVV over de financiering van het project.

Neemt de raad van bestuur een positieve beslissing inzake budgettering, dan kan een en ander in 2006 worden opgestart, wat de oorspronkelijke timing is.

De werkgroep deed een rondvraag bij 17 organisaties. Twaalf *stakeholders* vinden dat enkel het BIVV de nodige expertise heeft om het onderzoek uit te voeren, al blijkt uit een haalbaarheidsstudie dat verdere specialisatie nodig is.

Volgens de oorspronkelijke planning zouden al in 2005 bepaalde aanwervingen en investeringen gebeuren. In de begroting 2005 is al een bedrag opgenomen van ongeveer 70 000 euro, wat voor een of twee aanwervingen staat.

Ook inzake prioriteiten hangt alles af van de beslissingen die de raad van bestuur deze maand neemt. Ik hoop dat we van start kunnen gaan.

14.03 Guido De Padt (VLD): Ik ben blij dat eindelijk werk wordt gemaakt van de zaak. Het onderzoek is onontbeerlijk voor een goed verkeersbeleid.

Het incident is gesloten.

15 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Mobiliteit over "de invoering van de nieuwe remtesten voor bedrijfsvoertuigen" (nr. 8172)

15.01 Camille Dieu (PS): Het is niet de eerste keer dat ik de minister ondervraag in verband met de remtesten. U zei me eerst dat u een werkgroep moest samenroepen, vervolgens dat in augustus een nieuwe ontmoeting was gepland. Op dit ogenblik is er nog geen oplossing waardoor voertuigen die de reglementaire druk van 2 bar niet halen, de remtest volgens de RD-methode zouden kunnen ondergaan. Sinds 1 oktober is een tiental centra voor technische keuring niet in staat die methode toe te passen. Een aantal chauffeurs kreeg een rode kaart met de vraag het defect te

demandant de réparer la défectuosité et de se représenter dans la quinzaine.

Précédemment, vous m'aviez dit que les véhicules pouvaient se présenter à moitié chargés et seraient considérés par le contrôle technique comme vides. Mais cela ne résout pas le problème car les véhicules chargés, par exemple, d'animaux vivants, ne peuvent continuer à circuler en cas de réception d'une carte rouge. 50.000 véhicules - 3% du parc automobile concerné - restent incontrôlables. Ces transporteurs ne peuvent être pénalisés par un système carencé leur imposant un chômage technique.

En attendant une solution, ne pourrait-on suspendre ces tests jusqu'à ce que la méthode puisse être appliquée partout ?

15.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Dans la note de service à destination des contrôles techniques, des modifications ont été apportées pour répondre à ces préoccupations.

Le point 3.1.1C. stipule que certains véhicules sont soumis à la mesure dans l'état où ils se trouvent à la présentation, même avec une tare de moins des 2/3 de la masse maximale autorisée. Parmi les véhicules concernés se retrouvent ceux qui n'atteignent pas les deux bars et ne peuvent être présentés avec leur charge usuelle. Le descriptif est détaillé au point 3.1.2.

Pour les véhicules qui reçoivent une carte à validité réduite de 15 jours, car ils ne peuvent atteindre la pression de deux bars, le point 5.2 de la note "conditions de mesure de bars" stipule que le certificat de visite de 15 jours sera de couleur verte, ce qui permet de continuer à circuler.

15.03 Camille Dieu (PS): Tant que le problème n'est pas définitivement résolu, on ne peut rien dire. Je reviendrai peut-être vous réinterroger sur le sujet.

L'incident est clos.

16 Questions jointes de

- M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "la libéralisation du rail" (n° 8339)
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le troisième paquet ferroviaire" (n° 8393)

16.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Le ministre

herstellen en het voertuig binnen vijftien dagen opnieuw aan te bieden.

Eerder zei u me dat die voertuigen half geladen mochten worden aangeboden en ze door de technische keuring als leeg zouden worden beschouwd. Dat lost het probleem echter niet op: voertuigen die, bijvoorbeeld, levende dieren als vracht hebben mogen niet verder rijden wanneer ze een rode kaart krijgen. 50 000 voertuigen of 3 procent van het wagenpark in kwestie, kan niet worden gecontroleerd. De vervoerders mogen niet het slachtoffer worden van een gebrekkig systeem dat hen tot technische werkloosheid veroorzaakt.

Is het niet mogelijk, in afwachting van een oplossing, die tests op te schorten tot de methode overal kan worden toegepast?

15.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): De dienstnota aan de centra voor technische keuring onderging een aantal wijzigingen om aan die bekommernissen tegemoet te komen.

Overeenkomstig punt 3.1.1.C wordt bij bepaalde voertuigen de remkracht gemeten bij het gewicht dat het voertuig bij zijn presentatie heeft, ook al bedraagt de tarra minder dan twee derde van de maximaal toegestane massa. Tot die categorie voertuigen behoren onder meer voertuigen waarbij de vereiste minimale druk van 2 bar niet bereikt kan worden en die niet met hun gewone lading mogen worden aangeboden. In punt 3.1.2 staat een gedetailleerde beschrijving.

Met betrekking tot voertuigen waarvoor een keuringsbewijs met een beperkte geldigheid voor 15 dagen wordt uitgereikt, omdat de vereiste minimale druk van 2 bar niet bereikt kon worden, stelt de nota "meetvoorwaarden voor metingen in bar" onder punt 5.2 dat het keuringsbewijs voor 15 dagen groen van kleur moet zijn, zodat nog met het voertuig gereden mag worden.

15.03 Camille Dieu (PS): Zolang het probleem niet definitief geregeld is, weet niemand hoe de situatie zal evolueren. Misschien zal ik u hierover later opnieuw de nodige vragen stellen.

Het incident is gesloten.

16 Samengevoegde vragen van

- de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de liberalisering van het spoorverkeer" (nr. 8339)
- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "het derde spoorpakket" (nr. 8393)

16.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Minister Landuyt

Landuyt suit le dossier de la libéralisation des chemins de fer au sein du Conseil européen compétent et il est vraisemblable qu'à l'avenir, il s'y emploiera encore plus qu'actuellement.

Au grand étonnement de beaucoup, le Parlement européen a encore accentué le caractère libéral de la proposition de la Commission relative à un troisième paquet ferroviaire. Si certains éléments de ce paquet sont bons pour les voyageurs, d'autres suscitent l'inquiétude. Au Royaume-Uni, une libéralisation débridée a engendré des manquements graves en matière de services à la clientèle et de sécurité. Paradoxalement, l'eurobaromètre indique que les Européens sont contents des services que leur offrent actuellement leurs chemins de fer nationaux. Chez nous, la SNCB se comporte bien pour l'instant et nous voudrions que cela continue.

Quelle est la position du gouvernement belge à l'égard du troisième paquet ? D'autres pays peuvent-ils y adhérer ? Le ministre est-il favorable à la subdivision de ce paquet en dossiers qui pourraient se réaliser rapidement et en dossiers qui requièrent au contraire un travail d'étude plus approfondi ? Réclame-t-il une évaluation des deux paquets précédents ? La SNCB a-t-elle déjà réfléchi elle-même à la libéralisation et à ses conséquences ?

16.02 Guido De Padt (VLD): Le 28 septembre 2005, le Parlement européen a approuvé le troisième paquet ferroviaire en première lecture. Quatre propositions législatives constituent un pas décisif vers un marché ferroviaire européen à part entière. La libéralisation du marché du transport international de voyageurs est prévue pour 2008, celle du marché du transport national pour 2012. Par ailleurs, chaque voyageur se voit octroyer un paquet de droits et d'obligations de base. Les droits concernent notamment le devoir d'information des sociétés, le dédommagement et l'aide en cas de retards des trains et le traitement de plaintes. Un permis européen pour les conducteurs des trains internationaux est prévu. En revanche, il n'y aura pas de compensations légales en cas de non-respect de contrats relatifs au transport ferroviaire de marchandises.

Le troisième paquet va être transmis au Conseil des ministres du Transport. Quelle est la position du ministre ? Envisage-t-il de défendre devant le Conseil le troisième paquet tel qu'il a été approuvé par le Parlement européen ? Se rallie-t-il au calendrier proposé ? Soutient-il le paquet des droits et des obligations de base, pour le transport tant national qu'international ?

volgt het dossier van de liberalisering van het spoorverkeer op in de bevoegde Europese Raad en zal dat in de toekomst vermoedelijk nog meer doen dan nu.

Tot verbazing van velen maakte het Europees Parlement het voorstel van de Commissie inzake een derde spoorwegpakket nog liberaler. Sommige elementen in dat pakket zijn goed voor de passagier, maar andere wekken onrust. Onze spoorwegmaatschappij doet het momenteel goed en dat willen we zo houden. In het Verenigd Koninkrijk leidde de overhaaste liberalisering tot ernstige tekortkomingen inzake dienstverlening en veiligheid. Uit de eurobarometer blijkt dan weer dat de Europeanen best tevreden zijn over de huidige dienstverlening van het spoorvervoer.

Wat is het standpunt van de Belgische regering inzake het derde pakket? Kunnen andere landen zich vinden in dat standpunt? Is de minister voor de opsplitsing van het pakket in zaken die snel gerealiseerd kunnen worden en andere die meer studiewerk vergen? Dringt hij aan op een evaluatie van de twee vorige pakketten? Dacht de NMBS zelf al na over liberalisering en de gevolgen ervan?

16.02 Guido De Padt (VLD): Op 28 september 2005 keurde het Europees Parlement het derde spoorpakket goed in eerste lezing. Vier wetgevende voorstellen brengen ons een stuk dichterbij een echte Europese spoorwegmarkt. De markt voor internationaal reizigersverkeer zou moeten opengaan tegen 2008, die voor nationaal verkeer tegen 2012. Bovendien krijgt elke reiziger een basispakket rechten en plichten. De rechten gaan vooral over de informatie die maatschappijen moeten verstrekken, over schadevergoeding en bijstand bij vertragingen en over behandeling van klachten. Er komt een Europees rijbewijs voor treinbestuurders die internationale treinen besturen. Wettelijke compensaties voor niet-nageleefde spoorvrachtcontracten komen er niet.

Het derde pakket gaat nu naar de Raad van ministers van Vervoer. Wat is het standpunt van de minister? Zal hij het pakket dat het Europees Parlement goedkeurde, verdedigen in de Raad? Steunt hij het tijdschema? Steunt hij het basispakket rechten en plichten, en dat zowel voor binnenlandse als internationale reizen?

16.03 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Le point de vue du gouvernement belge coïncide à peu de chose près avec celui de son homologue luxembourgeois. Il s'agit de deux pays où le trafic ferroviaire revêt une grande importance et où il présente automatiquement un caractère international. Le chemin de fer est international à 70 % au Luxembourg et à 33 % en Belgique. Les décisions qui sont prises dans ce domaine ont donc une large portée. La Belgique et le Luxembourg se montrent les plus réticents à l'égard d'une libéralisation trop rapide.

Un accord est toutefois déjà intervenu au sein du Conseil de Ministres concernant la certification des conducteurs de trains. Les autres propositions sont actuellement à l'examen ou en préparation au Conseil. Il s'agit de la libéralisation du transport international de passagers, avec ou sans cabotage, des droits et des obligations des passagers et de la qualité du transport de marchandises.

Le Parlement européen a rejeté le chapitre relatif à la 'qualité du fret'. La plupart des Etats membres ont également émis un avis négatif lors du Conseil qui s'est penché sur ce dossier. Lors du Conseil européen du 6 octobre, il s'est avéré que les représentants politiques étaient plus réticents que lors des travaux administratifs préparatoires. Le Luxembourg et la Belgique ont par ailleurs demandé une évaluation préalable des deux premiers paquets ferroviaires. La Commission européenne publiera un rapport à ce sujet le 1^{er} janvier 2006. Nous sommes curieux de savoir avec quels pays nous pouvons développer une position commune. Très peu de pays souhaitaient une ouverture anticipée du marché. Nous restons partisans d'une évaluation progressive de la libéralisation afin de limiter les risques éventuels. La plupart des pays étaient réticents en ce qui concerne le *cabotage*. Si le marché s'ouvre quand même, l'ouverture sera sans doute progressive. La Belgique souhaite une protection maximale du consommateur.

16.04 Dylan Casaer (sp.a-spirit): La libéralisation n'est pas forcément une mauvaise chose mais nous devons veiller à ce que le secteur privé ne soit pas le seul à en profiter. La sécurité et les conditions de travail constituent également des aspects importants. Etant donné que les décisions sont prises à la majorité qualifiée, il est essentiel que la Belgique adopte une position commune avec d'autres pays.

16.05 Guido De Padt (VLD): La Belgique n'est

16.03 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De Belgische regering heeft ongeveer hetzelfde standpunt als de Luxemburgse. In die landen is het spoorverkeer zeer belangrijk en heeft het automatisch een internationaal karakter. In Luxemburg is 70 procent van het spoor internationaal, in België 33 procent. Beslissingen op dat vlak hebben dus een grote impact. België en Luxemburg zijn het meest terughoudend tegenover een al te snelle liberalisering.

Enkel over de certificering van treinbestuurders is er al een akkoord binnen de Raad van ministers. De andere voorstellen worden momenteel besproken of voorbereid voor de Raad. Het gaat om de liberalisering van het internationale passagiersvervoer, al dan niet met *cabotage*, de rechten en plichten van de passagiers en de kwaliteit van het vrachtvervoer.

Het Europees Parlement heeft het onderdeel 'kwaliteit van het vrachtvervoer' afgekeurd. Ook de meeste lidstaten waren hierover op de Raad negatief. Op de Europese Raad van 6 oktober bleek dat de politieke vertegenwoordigers terughoudender waren dan bij de administratieve voorbereiding. Ook hebben Luxemburg en België een voorafgaande evaluatie van de eerste twee spoorwegpakketten gevraagd. De Europese Commissie publiceert hierover een rapport op 1 januari 2006. We kijken ernaar uit met welke landen we een gelijklopend standpunt kunnen ontwikkelen. Zeer weinig landen wilden een vervroegde marktopening. Wij blijven voorstander van een stapsgewijze evaluatie van de liberalisering, dit om eventuele risico's te beperken. Inzake *cabotage* waren de meeste landen terughoudend. Als er iets gebeurt, zal het wellicht in fases zijn. België wil een maximale bescherming van de consument.

16.04 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Liberalisering is niet noodzakelijk een kwade zaak, maar we moeten wel oppassen dat de private sector er niet alleen de lekkerste vruchten uitpikt. Ook zijn de veiligheid en de arbeidsvoorwaarden belangrijk. Aangezien er wordt gewerkt met gekwalificeerde meerderheden, is het belangrijk dat België een gemeenschappelijk standpunt ontwikkelt met andere landen.

16.05 Guido De Padt (VLD): België is het tijdspad

donc pas favorable au calendrier proposé par le Parlement européen pour la création d'un marché ferroviaire ouvert ?

16.06 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Une majorité veut s'en tenir à l'échéance initiale de 2012. Il n'y a pas de majorité pour une accélération du processus. L'échéance de 2012 concerne également le transport international de voyageurs. Le cabotage a fait l'objet de critiques plus vives que lors des travaux préparatoires.

L'incident est clos.

17 Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la réglementation ADR" (n° 8338)

17.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Le SPF Mobilité et Transport veille par le biais de contrôles routiers au respect de la réglementation ADR. Tant les transporteurs que les expéditeurs de substances dangereuses sont tenus au respect d'obligations bien précises. Combien de propositions de transaction les services du ministre ont-ils rédigées en 2004, lors de contrôles routiers, à l'intention de transporteurs et de leurs chauffeurs ? Combien de véhicules ont-ils été inspectés par province ? De quelle manière le ministre renforcera-t-il le contrôle des expéditeurs au moyen des contrôles menés sur la route ?

17.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): En 2004, les contrôleurs ont infligé 556 amendes immédiates. Le nombre de pro justitia s'est élevé à 105, le nombre de procès-verbaux d'avertissement à 81. La même année, mes services ont effectué les contrôles ADR suivants : 712 dans la province d'Anvers, 516 en Flandre orientale, 384 en Flandre occidentale, 142 au Limbourg, 4 au Luxembourg, 359 dans le Brabant, Bruxelles incluse, 294 dans le Hainaut, 122 à Namur et 158 à Liège. En cas d'infractions commises par l'expéditeur, le chauffeur ou son patron peut payer l'amende sur place. Le contrôleur prend souvent contact avec l'expéditeur, lequel se rend de plus en plus souvent, représenté par son conseiller en sécurité, sur le lieu du contrôle pour payer l'amende lui-même. Les infractions graves de l'expéditeur donnent lieu à une correspondance avec l'administration qui demande à l'intéressé de remédier le plus vite possible aux manquements constatés. Si nécessaire, des fonctionnaires se rendent auprès de la direction et du conseiller en sécurité.

Au cours des derniers mois, le service Transport de

dat het Europees Parlement voorstelt voor een open spoorwegmarkt dus niet genegen?

16.06 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Een meerderheid wil vasthouden aan de oorspronkelijke datum 2012. Voor een versnelde invoering is er geen meerderheid. Voor het internationale reizigersvervoer geldt ook de datum 2012. Voor de cabotage was men kritischer dan tijdens de voorbereidingen.

Het incident is gesloten.

17 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de ADR-reglementering" (nr. 8338)

17.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): De FOD Mobiliteit en Vervoer controleert via wegcontroles de naleving van de ADR-reglementering. Zowel vervoerders als verzenders van gevaarlijke stoffen hebben bepaalde verplichtingen. Hoeveel voorstellen tot minnelijke schikking hebben de diensten van de minister in 2004 opgemaakt bij wegcontroles voor vervoerders en hun chauffeurs? Hoeveel voor verzenders? Hoeveel voertuigen werden er per provincie gecontroleerd? Hoe verscherpt de minister de controles op de verzenders via de controles op de weg?

17.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): De controleurs hebben in 2004 556 onmiddellijke boetes uitgeschreven. Het aantal pro-justitia's bedroeg 105, het aantal waarschuwingsprocessen-verbaal 81. In 2004 voerden mijn diensten volgende ADR-controles uit: in de provincie Antwerpen 712, in Oost-Vlaanderen 516, in West-Vlaanderen 384, in Limburg 142, in Luxemburg 4, in Brabant inclusief Brussel 359, in Henegouwen 294, in Namen 122 en in Luik 158. Bij inbreuken van de verzender kan de chauffeur of zijn baas ter plekke de boete betalen. De controleur neemt vaak contact op met de expéditeur en die gaat, vertegenwoordigd door zijn veiligheidsadviseur, steeds meer op de plaats van controle om de boete zelf te betalen. Zware inbreuken van de verzender geven aanleiding tot briefwisseling met de administratie. Men vraagt de betrokkene om tekortkomingen zo snel mogelijk te verhelpen. Indien nodig gaan ambtenaren ter plaatse bij de directie en de veiligheidsadviseur.

De dienst Vervoer van Gevaarlijke Goederen heeft

marchandises dangereuses a procédé à un audit auprès de différentes entreprises Seveso. Celles-ci sont par définition expéditrices. Il me revient que l'on aurait constaté des progrès substantiels sur le plan du respect de la réglementation.

17.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Il semble qu'il n'y ait pas de distinction entre les procès-verbaux infligés aux transporteurs et ceux infligés aux expéditeurs.

17.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Le nombre d'expéditeurs ne cesse de croître. Les transporteurs n'aiment pas mettre leurs clients en difficulté. Les expéditeurs se rendent de plus en plus souvent sur place.

17.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Des contrôles spécifiques sont donc également mis en œuvre chez les expéditeurs.

17.06 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Oui, nous rendons visite aux entreprises.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 17 h 42 heures.

de voorbije maanden een audit uitgevoerd bij verschillende Seveso-ondernemingen. Zij zijn per definitie expediteur. Men heeft naar verluidt een substantiële vooruitgang vastgesteld bij de naleving van de reglementering.

17.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Er is blijkbaar geen opsplitsing van processen-verbaal tussen vervoerders en verzenders.

17.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Er zijn steeds meer expediteurs. De vervoerder brengt niet graag de klant in het gedrang. Steeds meer expediteurs komen zelf ter plaatse.

17.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Men doet dus ook specifieke controles bij de verzenders?

17.06 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ja, men bezoekt de bedrijven.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.42 uur.