



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

mercredi

11-01-2006

Après-midi

woensdag

11-01-2006

Namiddag

SOMMAIRE

- Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "la sécurité aux abords des passages à niveau" (n° 8641)
Orateurs: **Annick Saudoyer, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "la limitation des zones 30 aux jours et aux heures d'école" (n° 8940)
Orateurs: **Annick Saudoyer, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "le contrôle des poids lourds" (n° 9480)
Orateurs: **Annick Saudoyer, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "les critiques émises au sujet de la réforme de la formation à la conduite" (n° 9609)
Orateurs: **Annick Saudoyer, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "la réforme du contrôle technique" (n° 9676)
Orateurs: **Annick Saudoyer, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de Mme Inga Verhaert au ministre de la Mobilité sur "la libéralisation de l'entretien du matériel roulant des chemins de fer" (n° 9331)
Orateurs: **Inga Verhaert, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la répression de la récidive dans la circulation" (n° 9378)
Orateurs: **Guido De Padt, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Interpellation de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la limitation à 80 km/h de la vitesse des camions sur les autoroutes" (n° 742)
Orateurs: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Motions*
- Question de Mme Talbia Belhouari à la vice-première ministre et ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les droits des passagers" (n° 9507)

INHOUD

- Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de veiligheid ter hoogte van de overwegen" (nr. 8641)
Sprekers: **Annick Saudoyer, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de beperking van de zone 30-regeling tot de schooldagen en -uren" (nr. 8940)
Sprekers: **Annick Saudoyer, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de controle van de vrachtwagens" (nr. 9480)
Sprekers: **Annick Saudoyer, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de kritiek op de hervorming van de rijopleiding" (nr. 9609)
Sprekers: **Annick Saudoyer, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de hervorming van de technische controle" (nr. 9676)
Sprekers: **Annick Saudoyer, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van mevrouw Inga Verhaert aan de minister van Mobiliteit over "de liberalisering van het onderhoud van het rollend spoor materieel" (nr. 9331)
Sprekers: **Inga Verhaert, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de aanpak van de recidive in het verkeer" (nr. 9378)
Sprekers: **Guido De Padt, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Interpellatie van de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "de snelheidsbeperking tot 80 km per uur voor vrachtwagens op de autosnelwegen" (nr. 742)
Sprekers: **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Moties*
- Vraag van mevrouw Talbia Belhouari aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Consumentenzaken over "de rechten van de passagiers" (nr. 9507)

<i>Orateurs:</i> Talbia Belhouari, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Talbia Belhouari, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le contrôle de la vitesse tout au long d'un trajet" (n° 9570)	12	Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de trajectcontrole" (nr. 9570)	12
<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 M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la plaque d'immatriculation obligatoire pour les cyclomoteurs" (n° 9571).	12	Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de verplichte nummerplaat voor bromfietsen" (nr. 9571)	12
<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 M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'arrêté royal relatif au paiement des perceptions immédiates au moyen d'un bulletin de versement" (n° 9616)	13	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het koninklijk besluit over de betaling van onmiddellijke inningen met een stortingsformulier" (nr. 9616)	13
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "la répartition linguistique des demandes d'immatriculation des véhicules automobiles, motos et remorques, introduites par des personnes physiques domiciliées dans les six communes périphériques bruxelloises" (n° 9055)	14	Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de verdeling volgens taalrol van de inschrijvingsaanvragen voor auto's, motorfietsen en aanhangwagens, ingediend door natuurlijke personen die in de zes Brusselse randgemeenten gedomicilieerd zijn" (nr. 9055)	14
<i>Orateurs:</i> Olivier Maingain, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Olivier Maingain, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "les déclarations du ministre relatives aux plaintes des riverains de l'aéroport de Bruxelles-National concernant les nuisances sonores" (n° 9679)	15	Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de verklaringen van de minister over de klachten van de buurtbewoners van de luchthaven van Brussel-Nationaal inzake geluidsoverlast" (nr. 9679)	15
<i>Orateurs:</i> Olivier Maingain, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Olivier Maingain, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	

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

du

MERCREDI 11 JANVIER 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 11 JANUARI 2006

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 27 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "la sécurité aux abords des passages à niveau" (n° 8641)

01.01 Annick Saudoyer (PS): Sur les 2 249 passages à niveau recensés en 2004 en Belgique, 425 n'ont ni barrières ni feux clignotants. Depuis 2002, le nombre de victimes d'accidents aux passages à niveau oscille entre huit et quatorze par an. Un accident a encore été évité de justesse il y a quelques semaines à Antoing.

L'objectif de la SNCB est de réduire le nombre de passages à niveau, mais l'échéancier, pour des raisons budgétaires, est trop long. Que prévoit le gouvernement pour améliorer à court terme la sécurité aux abords des passages à niveau ?

01.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): Les chiffres que vous avez énoncés concernent aussi bien les passages à niveau publics que privés.

Au 1^{er} janvier 2005, le réseau exploité par Infrabel comptabilisait 1 802 passages à niveau publics, à savoir 17 équipés de feux clignotants et de barrières coupant entièrement la voirie; 1 308 équipés de feux clignotants et d'une demi-barrière; 308 équipés de feux clignotants et 169 munis de croix de Saint-André.

Moins de 10% des passages à niveau publics ne sont pas équipés d'une signalisation annonçant l'approche d'un train. Ils connaissent un trafic

De vergadering wordt geopend om 14.27 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de veiligheid ter hoogte van de overwegen" (nr. 8641)

01.01 Annick Saudoyer (PS): 425 van de 2249 spooroverwegen die in 2004 werden geteld hebben geen slagbomen of knipperlichten. Sinds 2002 schommelt het aantal ongevallen aan overwegen tussen acht en veertien per jaar. Niet langer dan enkele weken geleden kon nog nipt een ongeval in Antoing worden voorkomen.

De NMBS streeft ernaar het aantal overwegen te verminderen, maar bij gebrek aan de nodige middelen is het tijdschema dat werd vooropgesteld te lang. Welke maatregelen zal de regering treffen om de veiligheid aan de overwegen op korte termijn te verbeteren?

01.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): De cijfers die u hebt bekendgemaakt betreffen zowel openbare als privé-overwegen.

Op 1 januari 2005 telde het door Infrabel beheerde net 1 802 openbare overwegen, waarvan 17 met knipperlichten en volledige slagbomen, 1.308 met knipperlichten en halve slagbomen, 308 met knipperlichten en 169 met Andreaskruisen.

Minder dan 10 procent van de openbare overwegen is niet voorzien van een signalisatie die een naderende trein aankondigt. Op die plaatsen is er weinig verkeer. Bovendien doet 98,5 procent van

marginal. Et 98,5% des accidents ont lieu à des passages à niveau munis de feux ou de barrières.

Le contrat de gestion conclu le 27 mai dernier prévoit qu'Infrabel doit soumettre un nouveau plan stratégique en matière de passages à niveau, visant l'achèvement de la sécurisation maximale de l'ensemble du réseau pour 2008.

Infrabel a fait une proposition de plan stratégique mais je souhaite la voir renforcée par un accord avec l'IBSR en vue de mener des campagnes de sensibilisation. En effet, beaucoup d'accidents sont dus au non-respect des règles par les usagers.

Cet accord doit être bientôt finalisé. J'aimerais encore examiner quelques points de discussion en la matière.

01.03 Annick Saudoyer (PS) : Serait-il possible d'obtenir une note lorsque vous serez arrivé à un accord avec vos partenaires?

01.04 Renaat Landuyt, ministre (en français) : Oui.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "la limitation des zones 30 aux jours et aux heures d'école" (n° 8940)

02.01 Annick Saudoyer (PS) : J'ai bien noté votre intention de circonscrire par arrêté royal les zones 30 aux abords des établissements scolaires aux jours d'école de 7 à 19 heures. Je trouve que cette limitation dans le temps aux journées et heures d'école n'est pas assez souple. Ne pourrait-on pas élargir le champ horaire de ces dispositions quand le besoin s'en fait sentir, notamment le week-end ?

02.02 Renaat Landuyt, ministre (en français) : La vraie solution serait d'installer de panneaux variables, mais cela relève de la responsabilité des gestionnaires de la route. La seule chose que je puisse faire, c'est d'adapter les règles générales aux réalités, donc de limiter la constatation d'infractions durant la nuit pour des situations où ces constatations n'ont aucune raison d'être.

L'incident est clos.

de ongevallen zich voor op openbare overwegen die met lichten of slagbomen zijn beveiligd.

Het op 27 mei jongstleden gesloten beheerscontract bepaalt dat Infrabel een nieuw strategisch plan met betrekking tot de overwegen dient voor te leggen met het oog op het afwerken van de maximale beveiliging van het hele spoorwegnet tegen 2008.

Infrabel heeft een voorstel van strategisch plan uitgewerkt, maar ik wil dat een en ander nog wordt aangescherpt via een akkoord met het BIVV met het oog op het voeren van sensibiliseringscampagnes. Tal van ongevallen zijn immers te wijten aan het feit dat de gebruikers zich niet aan de regels houden.

Dat akkoord moet binnenkort rond zijn. Ik zou nog enkele discussiepunten ter zake willen onderzoeken.

01.03 Annick Saudoyer (PS): Zou u ons een nota kunnen bezorgen zodra u een akkoord met uw partners heeft bereikt?

01.04 Minister Renaat Landuyt (Frans): Ja.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de beperking van de zone 30-regeling tot de schooldagen en -uren" (nr. 8940)

02.01 Annick Saudoyer (PS): Ik heb nota genomen van uw voornemen om de zones 30 in de omgeving van scholen bij koninklijk besluit enkel op de schooldagen van 7 tot 19 uur te laten gelden. Ik vind dat die beperking in de tijd tot de schooldagen en -uren niet soepel genoeg is. Zou men het tijdsbestek waarbinnen die bepalingen gelden niet kunnen uitbreiden wanneer dat nodig blijkt, met name tijdens het weekend?

02.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): De echte oplossing zou erin bestaan variabele verkeersborden te plaatsen, maar dat valt onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerders. Het enige wat ik kan doen, is de algemene regels aan de werkelijkheid aanpassen, en dus de vaststelling van overtredingen 's nachts beperken voor situaties waarvoor die vaststellingen totaal overbodig zijn.

Het incident is gesloten.

03 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "le contrôle des poids lourds" (n° 9480)

03.01 Annick Saudoyer (PS): Je ne suis pas certaine que les contrôles des camions soient suffisants. Lors de sa réponse en juillet dernier, le ministre m'avait indiqué que les moyens consacrés à ces opérations avaient été augmentés par rapport à 2004. Cependant le nombre d'accidents impliquant des poids lourds est en augmentation. Par ailleurs, il n'existe pas de banque de données spécifique pour les infractions commises par les conducteurs de poids lourds. Il serait intéressant de disposer d'une telle banque de données. Quand pourra-t-on disposer des statistiques spécifiques aux infractions et aux accidents de la route impliquant des poids lourds sur le territoire belge? Les contrôles vont-ils être renforcés en 2006 et les années suivantes?

03.02 Renaat Landuyt, ministre (en français): Le gouvernement fédéral a décidé d'installer un groupe de travail ministériel pour globaliser tout ce qui concerne la sécurité routière à propos des poids lourds. J'espère que nous pourrons nous mettre d'accord sur une méthode d'enregistrement des chiffres que vous demandez. Les conclusions du groupe de travail seront communiquées au mois de mars.

Les contrôles pour 2006 constituent une priorité. Ce point sera intégré dans la note qui sera remise au gouvernement au mois de mars.

03.03 Annick Saudoyer (PS): Je félicite le ministre et le gouvernement d'avoir pris cette initiative. Nous attendrons donc le mois de mars pour en avoir les résultats.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "les critiques émises au sujet de la réforme de la formation à la conduite" (n° 9609)

04.01 Annick Saudoyer (PS): Je voudrais réagir à la réforme de la formation à la conduite en cours. J'encourage votre volonté de faire entrer les bases théoriques du code de la route dans l'enseignement secondaire tout comme celle de rendre l'accès au permis moins onéreux. Il est également important de limiter les risques d'accident dus à l'inexpérience vu que les jeunes au volant constituent une population « à risque ». Il convient de prendre des mesures pour faire baisser les statistiques des accidents dont ils se rendent

03 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de controle van de vrachtwagens" (nr. 9480)

03.01 Annick Saudoyer (PS): Ik ben niet zeker dat de controles van de vrachtwagens volstaan. De minister heeft in juli jongstleden geantwoord dat de aan die activiteiten gewijde middelen ten opzichte van 2004 werden verhoogd. Toch stijgt het aantal ongevallen met zware vrachtoertuigen. Er bestaat echter geen specifieke gegevensbank voor de overtredingen van vrachtwagenbestuurders. Het zou nuttig zijn om over een dergelijke gegevensbank te beschikken. Wanneer kunnen we beschikken over specifieke statistieken betreffende overtredingen en verkeersongevallen met vrachtwagens op Belgisch grondgebied? Zullen de controles in 2006 en de volgende jaren worden verscherpt?

03.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): De federale regering heeft beslist een ministeriële werkgroep op te richten betreffende alles wat met de verkeersveiligheid van de vrachtwagens te maken heeft. Ik hoop dat we het eens raken over een registratiemethode voor de door u gevraagde cijfers. De besluiten van de werkgroep zullen in maart worden meegedeeld.

De controles voor 2006 zijn een prioriteit. Dat punt zal in de nota die de regering in maart zal worden bezorgd, worden opgenomen.

03.03 Annick Saudoyer (PS): Ik juich dit initiatief van de minister en de regering toe. Het is nu wachten op de resultaten, die in maart bekend zullen zijn.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de kritiek op de hervorming van de rijopleiding" (nr. 9609)

04.01 Annick Saudoyer (PS): Ik zou willen reageren op de aan gang zijnde hervorming van de rijopleiding. Ik sta achter uw bedoeling om de theoretische kennis van het verkeersreglement in de leerstof van de middelbare school op te nemen, enerzijds, en om het behalen van het rijbewijs goedkoper te maken, anderzijds. Daarnaast moet het risico op ongevallen als gevolg van een gebrek aan rijervaring worden beperkt: jonge chauffeurs vormen immers een risicogroep. We moeten maatregelen nemen om de statistieken betreffende

responsables.

de door hen veroorzaakte ongevallen te doen dalen.

Si votre réforme facilite l'accès au permis, que prévoit-elle pour promouvoir un meilleur apprentissage de la conduite ? Ne conviendrait-il pas de rehausser le niveau de formation des instructeurs.

Uw hervorming maakt de toegang tot het rijbewijs misschien wel laagdrempeliger, maar welke maatregelen zijn er om de opleiding zelf te verbeteren? Moet het opleidingsniveau van de rij-instructeurs niet worden opgetrokken?

04.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Le 23 décembre 2005, le gouvernement a prévu le cadre juridique général relatif à la formation pour l'obtention du permis de conduire, qui prévoit qu'à 17 ans, une personne a la possibilité de présenter son examen théorique.

04.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Op 23 december 2005 heeft de regering het algemene juridische kader voor de rijopleiding geschetst. Dat bepaalt dat jongeren vanaf 17 jaar het theoretische examen kunnen afleggen.

Je dois prendre contact avec mes collègues de l'Enseignement des Communautés afin de savoir si la préparation des jeunes aux examens théoriques est déjà intégrée dans les écoles.

Ik moet nu contact opnemen met mijn gemeenschapscollega's bevoegd voor Onderwijs, om te horen of de voorbereiding op de theoretische examens al deel uitmaakt van het onderwijsprogramma.

Entre 17 et 18 ans, on laisse au jeune le choix de la filière en vue de présenter l'examen pratique. En effet, aucun chiffre ne prouve que le nouveau système garantit la qualité demandée.

Tussen 17 en 18 jaar mag de kandidaat tussen een autorijschool en de vrije begeleiding kiezen om het praktische examen af te leggen. Er bestaan namelijk geen cijfers die bewijzen dat het nieuwe systeem de vereiste kwaliteit waarborgt.

En outre, il faut faire en sorte que la concurrence puisse jouer dans la transparence. Dans ce but, un site a été créé où sont reprises toutes les informations utiles.

Bovendien moet met de grootste transparantie voor de nodige concurrentieruimte worden gezorgd. Daarom is een webstek met alle nuttige informatie gecreëerd.

Les écoles seront tenues d'offrir aux jeunes six heures de formation technique, de manière à pouvoir, par la suite, s'entraîner avec un formateur privé. Celui-ci devra dorénavant avoir huit ans d'expérience au lieu de six, modification décidée sur base des statistiques d'accident.

De scholen zullen verplicht worden zes uur technische opleiding te geven opdat jongeren daarna met een privé opleider kunnen oefenen. Deze laatste zal voortaan acht jaar ervaring moeten hebben in plaats van zes; deze wijziging komt er op basis van de ongevallenstatistieken.

Nous ne touchons pas au système des vingt heures qui existe actuellement dans les écoles mais, en revanche, après avoir suivi vingt heures de cours pratiques, il est permis de conduire sans formateur.

We veranderen niets aan het twintig uursysteem dat vandaag door de scholen wordt toegepast, maar het is voortaan toegelaten om na twintig uur praktische lessen zonder begeleider te rijden.

A 17 ans existe la possibilité de passer l'examen théorique et à 18 ans l'examen pratique. Entre 17 et 18 ans, on laisse le choix de la filière au jeune. Il faut aussi faire en sorte que la concurrence puisse fonctionner par la transparence. Dans ce but, un site a été créé <http://www.reussiteaupermis.be>.

Op de leeftijd van zeventien jaar kan men het theoretisch examen afleggen, en op de leeftijd van achttien jaar het praktijkexamen. Tussen zeventien en achttien jaar laat men de jongere vrij om de opleidingsvorm te kiezen. Men moet er tevens voor zorgen dat er dankzij een grotere doorzichtigheid concurrentie kan bestaan. Daartoe werd een website opgericht: <http://slaagpercentagerijbewijs.be>.

Les écoles seront tenues d'offrir la possibilité aux jeunes de suivre six heures de formation. Le formateur devra dorénavant avoir huit ans d'expérience au lieu de six. Le système des vingt heures qui existe actuellement est maintenu.

De scholen zullen jongeren de mogelijkheid moeten bieden om zes uur opleiding te volgen. De begeleider moet voortaan acht in plaats van zes jaar rijervaring hebben. Het huidige systeem met twintig uur opleiding wordt behouden.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "la réforme du contrôle technique" (n° 9676)

05.01 Annick Saudoyer (PS): Dans le cadre d'une modification de l'arrêté royal du 15 mars 1998, où en est le projet de réforme du contrôle technique ? Sur quels critères vous êtes-vous basé pour établir une validité de deux ans ? Où en sont les négociations avec le GOCA ? Avez-vous prévu de réprimer le fraude ?

05.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*): Lors du conseil des ministres du 26 octobre 2005, nous avons décidé qu'une voiture de quatre ans ne doit passer au contrôle technique que tous les deux ans, à la condition qu'elle n'ait pas plus de 100.000 kilomètres au compteur. Nous attendons les réactions des Régions et l'avis du Conseil d'État. Nous avons des contacts avec le GOCA pour l'organisation pratique du nouveau système.

Concernant la fraude, le problème est celui du « suivi ». Je dois avoir un bon accord avec la ministre de la Justice.

L'incident est clos.

06 Question de Mme Inga Verhaert au ministre de la Mobilité sur "la libéralisation de l'entretien du matériel roulant des chemins de fer" (n° 9331)

06.01 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Après avoir visité l'atelier de traction d'Anvers-Nord, j'ai été impressionnée par l'engagement, la gestion de la qualité et la formation des personnes qui font en sorte que les ateliers de la SNCB puissent offrir une garantie de très haut niveau. Ils font bien plus que ce qui est strictement nécessaire. Ainsi, ils s'efforcent d'atteindre certaines normes ISO, des labels de qualité pour la protection de l'environnement.

L'été dernier, en raison de la libéralisation des chemins de fer, une entreprise a demandé l'autorisation d'installer un atelier à proximité de l'atelier d'Anvers-Nord. Il est vraisemblable que des demandes similaires nous parviendront à l'avenir.

Qu'en est-il du contrôle de la sécurité du matériel roulant entretenu dans les nouveaux ateliers

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de hervorming van de technische controle" (nr. 9676)

05.01 Annick Saudoyer (PS): Hoe ver staat het met het ontwerp tot hervorming van de technische controle in het kader van de wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1998? Welke criteria hebt u gehanteerd om een geldigheid van twee jaar in te voeren? Hoe ver staat het met de onderhandelingen met het technisch controleorganisme GOCA? Hebt u er ook aan gedacht om de fraude te beteugelen?

05.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Tijdens de ministerraad van 26 oktober 2005 hebben wij beslist dat een vier jaar oud voertuig maar om de twee jaar technisch moet worden gecontroleerd op voorwaarde dat de teller niet meer dan 100.000 kilometer aangeeft. Wij wachten op de reacties van de Gewesten en het advies van de Raad van State. Wij staan in contact met GOCA voor de praktische organisatie van het nieuwe systeem.

Wat de fraude betreft, doet vooral het toezicht op de voortgang van fraudedossiers problemen rijzen. Ik ben dan ook voornemens om tot een degelijk akkoord te komen met de minister van Justitie.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Inga Verhaert aan de minister van Mobiliteit over "de liberalisering van het onderhoud van het rollend spoor materieel" (nr. 9331)

06.01 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Na een bezoek dat ik bracht aan de tractiewerkplaats Noord in Antwerpen, ben ik onder de indruk geraakt van de inzet, kwaliteitszorg en opleiding van de mensen aldaar die er voor zorgen dat de werkplaatsen van de NMBS een zeer hoge kwaliteitsgarantie kunnen bieden. Er wordt veel meer gedaan dan wat strikt noodzakelijk is. Zo worden inspanningen geleverd om bepaalde ISO-normeringen te behalen, dit zijn kwaliteitslabels voor milieuzorg.

Door de liberalisering van het spoorverkeer vroeg een bedrijf vorige zomer de toelating om zelf een werkplaats op te richten in de nabije omgeving van de NMBS-werkplaats Noord. Waarschijnlijk zullen er in de toekomst gelijkaardige aanvragen komen.

Hoe is het gesteld met de controle op veiligheid van het rollend materieel dat onderhouden wordt in de

d'autres entreprises que la SNCB ?

nieuwe werkplaatsen van andere bedrijven dan de NMBS?

06.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Cette question est prématurée.

06.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Deze vraag is voorbarig.

Le règlement 2004/881 portant création de l'Agence ferroviaire européenne nous laisse un certain délai, après cette création, avant d'entamer la certification des ateliers de maintenance du matériel roulant. Les recommandations préconiseront un système de gestion structuré en mettant l'accent sur les facilités et les outils, la documentation technique, les prescriptions d'entretien et la compétence du personnel.

De verordening 2004/881 tot oprichting van het Europees Spoorwegbureau biedt na de oprichting ervan nog wat tijd om te starten met de certificatie van onderhoudswerkplaatsen voor rollend materieel. De aanbevelingen zullen in de richting gaan van een gestructureerd beheersysteem met aandacht voor de faciliteiten en instrumenten, technische documentatie, onderhoudsvorschriften en bekwaam personeel.

06.03 **Inga Verhaert** (sp.a-spirit) : J'espère surtout que les pouvoirs publics pourront jouer un rôle à cet égard. La SNCB ne peut perdre la bonne réputation dont elle bénéficie. Je comprends l'exigence d'uniformisation au niveau européen mais j'espère qu'elle ne correspondra pas à un nivellement par le bas. Je demande au ministre d'être particulièrement attentif à ce point. Nous pouvons servir d'exemple en matière de maintenance, de gestion du personnel et de protection de l'environnement.

06.03 **Inga Verhaert** (sp.a-spirit): Ik hoop vooral dat onze overheid daarbij een rol zal kunnen spelen. De NMBS heeft een goede reputatie en die mag niet verloren gaan. Ik begrijp dat er op Europees niveau een uniformisering vereist is, maar ik hoop dat dit geen nivellering naar een lager niveau betekent. Ik vraag dat de minister hierop nauwlettend zou toekijken. Wij kunnen een goed voorbeeld stellen op het vlak van onderhoud, personeelsbeleid en milieuzorg.

Existe-t-il déjà un échéancier ?

Is er al een timing bekend?

06.04 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Non, mais je puis rassurer Mme Verhaert : notre représentation au sein de l'Agence ferroviaire sera forte.

06.04 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Nee. Ik kan mevrouw Verhaert wel geruststellen: wij zullen sterk vertegenwoordigd zijn in het Spoorwegbureau.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la répression de la récidive dans la circulation" (n° 9378)

07 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de aanpak van de recidive in het verkeer" (nr. 9378)

07.01 **Guido De Padt** (VLD) : Le ministre a déclaré dans la *Gazet van Antwerpen* du 5 décembre 2005 qu'il comptait réprimer la récidive en matière de circulation. Il ressort d'une première analyse des statistiques d'accidents que les mêmes personnes sont souvent impliquées à plusieurs reprises dans un accident. Le ministre pourrait-il transmettre ces chiffres à la commission de l'Infrastructure ?

07.01 **Guido De Padt** (VLD): De minister zei in *Gazet van Antwerpen* op 5 december 2005 dat hij de recidive in het verkeer wil aanpakken. Uit een eerste analyse van de ongevallenstatistieken blijkt dat het vaak voorkomt dat mensen meerdere malen betrokken raken bij een ongeval. Kan de minister deze cijfers bezorgen aan de commissie Verkeer?

Quelles actions ou initiatives législatives le ministre compte-t-il prendre pour réprimer la récidive en matière de circulation ? Dans quel délai ? Une concertation a-t-elle déjà eu lieu avec la ministre de la Justice ? Compte-t-on pénaliser plus sévèrement l'ensemble des récidivistes ? Ne convient-il pas d'établir une distinction entre les personnes qui

Welke acties of wetgevende initiatieven zal de minister nemen tegen de recidive in het verkeer? Wanneer mogen wij die verwachten? Is er al overleg geweest met de minister van Justitie? Wil men alle recidivisten strenger bestraffen? Moet er geen onderscheid gemaakt worden tussen mensen die toevallig meerdere ongelukken veroorzaken en

occasionnent fortuitement plusieurs accidents et les véritables criminels de la route ?

07.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : À l'heure actuelle, il ne peut être question de récidive que lorsqu'une personne est condamnée à plusieurs reprises par le tribunal. Notre système de conservation et de centralisation des données sur les autres infractions ou accidents est tel qu'il ne saurait être question de récidive dans de tels cas. La situation va s'améliorer avec la suppression des timbres-amendes et le nouveau système de paiement des amendes. Ces mesures permettront de centraliser les données. Finalement, ce système permettra l'instauration du permis de conduire à points. Nous tentons de résoudre progressivement le problème de la collecte des données.

Les différents parquets vont enregistrer de manière plus systématique les véritables cas de criminalité routière, les infractions graves et intentionnelles. Nous travaillons avec la ministre de la Justice à l'élaboration de directives précises pour les procureurs-généraux, dans le but d'empêcher les récidivistes de reprendre la route. Nous obtiendrons des résultats plus concrets si nous nous concentrons sur les infractions intentionnelles. Mais ces nouvelles mesures doivent encore faire l'objet de développements.

07.03 Guido De Padt (VLD) : Vous ne nous en avez pas appris beaucoup plus. Le permis à points va-t-il devenir une réalité ?

07.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : En fait, la loi le prévoit déjà. Son exécution pose néanmoins des problèmes d'ordre pratique. Je suis incapable de vous communiquer un calendrier précis pour le permis à points. La suppression des timbres-amendes constitue un pas dans cette direction car elle permettra une meilleure collecte des données. Des problèmes subsistent néanmoins en ce qui concerne la protection de la vie privée. Si nous parvenons à sanctionner efficacement les criminels routiers, nous pourrions mieux nous concentrer sur les usagers normaux.

L'incident est clos.

08 Interpellation de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la limitation à 80 km/h de la vitesse des camions sur les autoroutes" (n° 742)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : La ministre flamande Van Brempt a lancé il y a quelque temps l'idée d'une limitation de vitesse pour les camions

de echte verkeerscriminelen?

07.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*) : Momenteel kunnen wij pas spreken van recidive wanneer iemand meermaals door de rechtbank veroordeeld wordt. Ons systeem van bewaring en centralisering van gegevens over andere inbreuken of ongevallen is niet geschikt om in die gevallen over recidive te spreken. Dit zal verbeteren door de afschaffing van de boetezegels en het nieuwe systeem van betaling van boetes. Die ingrepen zullen de centralisatie van gegevens mogelijk maken. Uiteindelijk zal hierdoor de invoering van het rijbewijs met punten mogelijk worden. Wij proberen het probleem van de gegevensverzameling stap voor stap op te lossen.

De echte verkeerscriminaliteit - zware en opzettelijke overtredingen - zal meer en meer geordend worden door de verschillende parketten. Samen met de minister van Justitie werken wij aan duidelijke richtlijnen voor de procureurs-generaal, richtlijnen die de bedoeling hebben om recidivisten uit het verkeer te halen. Het zal efficiënter zijn als men zich kan concentreren op opzettelijke overtredingen. Dit alles moet echter nog verder uitgewerkt worden.

07.03 Guido De Padt (VLD) : Ik ben niet veel wijzer geworden uit dit antwoord. Zal het rijbewijs met punten er echt komen?

07.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*) : Dat staat eigenlijk in de wet. De uitvoering daarvan stelt ons echter voor praktische problemen. Ik kan geen timing geven voor het rijbewijs met punten. Een eerste stap in die richting wordt gezet door de afschaffing van de boetezegels, wat voor een betere gegevensverzameling zorgt. Er blijven wel problemen bestaan inzake de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Hoe efficiënter we de verkeerscriminelen kunnen aanpakken, hoe beter we zullen kunnen omgaan met de normale weggebruikers.

Het incident is gesloten.

08 Interpellatie van de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "de snelheidsbeperking tot 80 km per uur voor vrachtwagens op de autosnelwegen" (nr. 742)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Vlaams minister Van Brempt lanceerde enige tijd geleden het idee van een snelheidsbeperking voor

sur les autoroutes. A mon avis, elle cherchait surtout à faire parler d'elle dans la presse.

Le CD&V ne voit aucune raison d'introduire une telle limitation de vitesse et n'estime certainement pas qu'il s'agit d'une priorité. Une vitesse moins élevée diminue effectivement les distances de freinage mais elle entraîne également une augmentation de la différence de vitesse par rapport aux autres usagers, ce qui engendre aussi des situations dangereuses. La question devra en tout état de cause être étudiée plus avant. Les avis sont également partagés quant aux effets sur l'environnement.

Nous nous posons d'ailleurs déjà des questions sur la politique telle que menée actuellement en ce qui concerne les camions. Toute une série de règles, comme l'installation obligatoire de limiteurs de vitesse sur les véhicules utilitaires lourds, ne sont pratiquement pas mises en oeuvre. Cela n'a dès lors guère de sens d'imposer encore de nouvelles règles. Les contrôles sont d'ailleurs très peu nombreux.

En vertu d'une directive européenne, tous les grands camions et autocars doivent être équipés d'un tachygraphe digital depuis le 1er janvier 2006. Cela devrait permettre de réduire autant que possible les fraudes au tachygraphe. L'instrument doit bien entendu être entretenu régulièrement mais la police fédérale ne dispose pas d'un équipement ad hoc lui permettant de contrôler le nouvel appareil. Selon une source anonyme, la police fédérale de la route n'aurait pour ainsi dire pas reçu de formation. Selon la même source, la police fédérale de la route est d'ailleurs confrontée à une foule d'autres problèmes, ce qui engendre une démotivation du personnel.

Comment va se dérouler concrètement le contrôle de la vitesse des camions ? Les radars des autoroutes sont réglés sur une vitesse maximale de 120 km/h. Comment va-t-on contrôler les camions, qui ne peuvent dépasser 90 ou 80 km/h ?

Quand la directive européenne imposant l'installation d'un limiteur de vitesse sur les camions de 3,5 à 12 tonnes sera-t-elle appliquée dans notre pays ? La date du 1^e janvier 2006, initialement avancée par le ministre, est déjà dépassée. Le ministre impute ce retard à l'administration, mais également à un secteur peu enthousiaste. Ce dernier point a pourtant été fermement démenti par le secteur.

Comment notre pays respecte-t-il les obligations

vrachtwagens op autosnelwegen. Volgens mij doet zij dat vooral om in de pers te komen.

De CD&V ziet geen reden om een snelheidsbeperking in te voeren en vindt dit zeker niet prioritair. Een lagere snelheid zorgt uiteraard voor een kortere remafstand, maar veroorzaakt ook grote snelheidsverschillen met andere weggebruikers, waardoor een gevaarlijke situatie ontstaat. Hoe dan ook zal dit verder bestudeerd moeten worden. Ook over de effecten op het milieu bestaat geen eensgezindheid.

Bovendien plaatsen wij nu reeds vraagtekens bij het huidige vrachtwagenbeleid. Veel regels, zoals de verplichte installatie van een snelheidsbegrenzer voor zware vrachtwagens, worden nauwelijks afgedwongen, dus het opleggen van nieuwe regels is weinig zinvol. De controles lijken trouwens erg marginaal te zijn.

Sinds 1 januari 2006 moet elke grote vrachtwagen en autocar krachtens een Europese richtlijn uitgerust zijn met een digitale tachograaf. Dit moet fraude met de tachograaf zoveel mogelijk tegengaan. Het instrument moet natuurlijk op zijn beurt gecontroleerd worden, maar de federale politie is nog helemaal niet uitgerust om het nieuwe apparaat aan een controle te onderwerpen. Volgens een anonieme bron bij de federale wegpolitie is er nauwelijks sprake van enige opleiding. Volgens dezelfde bron loopt er trouwens heel wat meer verkeerd bij de federale wegpolitie, met demotivatie bij het personeel tot gevolg.

Hoe zullen de daadwerkelijke snelheidscontroles op vrachtwagens concreet gebeuren? De flitscamera's staan op de snelwegen op een maximumsnelheid van 120 kilometer per uur ingesteld. Hoe zullen vrachtwagens die maximum 90 of 80 kilometer per uur mogen rijden, dan worden gecontroleerd?

Wanneer zal de Europese richtlijn in verband met de verplichte snelheidsbegrenzer voor vrachtwagens tussen drieënhalve en twaalf ton in ons land ingang vinden? De oorspronkelijk door de minister vooropgestelde datum van 1 januari 2006 kan al niet meer gehaald worden. De minister wijt de vertraging aan de administratie, maar evenzeer aan een tegenstribbelende sector. Dit laatste werd door de sector dan weer ten stelligste ontkend.

minimales de l'Europe en matière de contrôle des temps de conduite et de repos ?

Combien de camions entre 3,5 et 12 tonnes roulant à plus de 100 km/h a-t-on surpris sur les autoroutes depuis 2000 ?

Quelles mesures le gouvernement a-t-il prises en matière de lutte contre la déconnexion illégale du limiteur de vitesse dans les camions, en particulier dans les camions qui effectuent des transports ADR de substances dangereuses ?

Comment contrôle-t-on le respect de la réglementation relative au chargement des camions ?

Quand entrera en vigueur la directive relative au limiteur de vitesse pour les véhicules entre trois tonnes et demie et douze tonnes ?

08.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : M. Van den Bergh a posé trois questions supplémentaires qui ne figurent pas dans son texte initial. Je vais donc faire vérifier comment le contrôle des limiteurs de vitesse est effectué concrètement et comment la formation pour être capable de contrôler le tachygraphe digital est organisée. Je constate que les déclarations anonymes de ce membre de la police fédérale des routes sont contredites par l'excellent rapport que cette police a publié récemment et qui témoigne d'une haute et saine ambition.

La question de la mesure de vitesse effective des camions sera forcément évoquée lors de la discussion à venir sur la limitation de la vitesse des poids lourds à 80 kilomètres à l'heure.

A propos des contrôles relatifs aux temps de conduite et de repos, la directive de 1988 dispose que le nombre minimum de véhicules à contrôler doit s'élever à 1 pour cent du nombre de jours de travail accomplis par les conducteurs de véhicules tombant sous l'application de la directive européenne. Selon ce critère, il fallait procéder à 360 140 contrôles dans notre pays alors qu'il y en a eu 371 601, ce qui représente un peu plus de la moyenne européenne.

Le nombre d'excès de vitesse constatés commis par des conducteurs de poids lourds sur les autoroutes a évolué comme suit, ces dernières années : 3 042 en 2000, 9 845 en 2001, 10 437 en 2002, 6 056 en 2003 et 2 263 en 2004. Il s'agit en

Op welke manier voldoet ons land aan de minimale Europese verplichtingen inzake de controle op rij- en rustdagen?

Hoeveel vaststellingen werden er sinds 2000 gedaan van vrachtwagens tussen drieënhal en twaalf ton die op autosnelwegen sneller dan 100 kilometer per uur reden?

Welke maatregelen heeft de regering getroffen met betrekking tot de bestrijding van het illegale onderbreken van de snelheidsbegrenzer in vrachtwagens, zeker in die vrachtwagens die gevaarlijke ADR-transporten verzorgen?

Hoe wordt de regelgeving inzake het laden van de vrachtwagens gecontroleerd?

Wanneer zal de richtlijn inzake de snelheidsbegrenzer voor voertuigen tussen drieënhal en twaalf ton in werking treden?

08.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): De heer Van den Bergh heeft drie bijkomende vragen gesteld die niet in zijn oorspronkelijke tekst voorkomen. Ik zal dus laten nagaan hoe de controle op de snelheidsbegrenzers concreet gebeurt en hoe de opleiding voor het controleren van de digitale tachograaf wordt georganiseerd. Ik stel vast dat de anonieme verklaringen van het lid van de federale wegpolitie haaks staan op het uitstekende rapport dat die politie onlangs heeft gepubliceerd en waaruit heel veel gezonde ambitie blijkt.

De vraag over de daadwerkelijke snelheidsmeting bij vrachtwagens zal vanzelfsprekend aan bod komen bij de komende discussie inzake het invoeren van de 80 kilometer per uur voor vrachtwagens.

Wat betreft de controles op de rij- en rusttijden, legt de richtlijn van 1988 op dat het minimaal te controleren aantal voertuigen 1 procent is van de dagen waarop de onder de Europese verordening vallende voertuigen werkzaam zijn geweest. Er moesten volgens dat criterium 360 140 controles gebeuren en in totaal zijn er in ons land 371 601 controles geweest, iets boven het Europese minimum dus.

Het aantal vaststellingen van snelheidsovertredingen door vrachtwagens op autosnelwegen evolueerde de voorbije jaren als volgt: 3 042 in 2000, 9 845 in 2001, 10 437 in 2002, 6 056 in 2003 en 2 263 in 2004. Het gaat hierbij om

l'occurrence de camions dont la vitesse maximum est de 90 kilomètres à l'heure.

Les contrôleurs du service du Contrôle routier ont été équipés de dispositifs permettant de détecter l'interruption illégale du limiteur de vitesse des camions. Par ailleurs, en cas de flagrant délit, les amendes ont été portées à 3 750 euros.

Les contrôles des chargements seront améliorés étant donné que le code de la route comprend à présent une nouvelle disposition qui, à l'exemple de ce qui existe en Allemagne, est beaucoup plus précise et permet d'effectuer des contrôles à titre préventif en fonction la nature du chargement. Cette nouvelle disposition doit permettre de réduire le nombre d'accidents qui impliquent des camions dont le chargement est excessif ou mal arrimé.

Une distinction doit être faite entre ce qui est obligatoire et ce qui concerne uniquement la transposition juridique de la directive. La directive n'impose le limiteur de vitesse qu'à partir du 1^{er} janvier 2007 alors que nous l'instaurons dès le 30 juin 2006. J'ai mis un terme aux discussions avec le secteur à ce sujet et pris ma décision. Le secteur a le temps de se préparer.

08.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : A l'occasion d'interviews, le ministre a semblé dire qu'il se concentrerait surtout sur les dispositions actuelles, qu'il interviendrait essentiellement en ce qui concerne le problème du chargement et que l'instauration de la vitesse maximale de 80 km/heure n'était pas acquise. Ce n'est pas le sentiment que j'ai aujourd'hui. Le ministre peut-il expliquer cette contradiction ?

08.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Le 23 décembre 2005, le gouvernement a décidé de constituer un groupe de travail sous ma supervision et réunissant tous les ministres compétents en matière de transport pour fixer ensemble les règles de sécurité routière. En mars, le groupe de travail fournira un rapport à ce sujet. Nous verrons alors si nous optons pour la limite de 80 km à l'heure.

Motions

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

Une motion de recommandation a été déposée par M. Jef Van den Bergh et est libellée comme suit:
"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de
M. Jef Van den Bergh

vrachtwagens die maximum 90 kilometer per uur mogen rijden.

De controleurs van de dienst Wegcontrole werden uitgerust met apparatuur om het illegaal onderbreken van de snelheidsbegrenzer van vrachtwagens op te sporen. Bovendien werden de boetes bij betrapping verhoogd tot 3 750 euro.

De controles op de lading zullen verbeteren omdat er een regel aan het verkeersreglement wordt toegevoegd die, gebaseerd op het Duitse voorbeeld, veel preciezer is en toelaat dat er volgens de aard van de lading preventief vaststellingen kunnen worden gedaan. Dit moet ertoe leiden dat er minder ongevallen gebeuren als gevolg van te zwaar of verkeerd geladen vrachtwagens.

Er is een onderscheid tussen wat verplicht is en wat louter de juridische omzetting van de richtlijn is. De richtlijn maakt de snelheidsbegrenzer pas verplicht vanaf 1 januari 2007. Wij voeren hem al in op 30 juni 2006. Ik heb de discussie met de sector daarover stopgezet en die beslissing genomen. De sector heeft tijd om zich voor te bereiden.

08.03 Jef Van den Bergh (CD&V): In interviews heeft de minister de indruk gegeven dat hij vooral zou focussen op de huidige regels, dat hij vooral iets zou doen aan het laadprobleem en dat de invoer van de maximumsnelheid van 80 km/uur niet zeker was. Vandaag krijg ik een andere indruk. Kan de minister dat toelichten?

08.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Op 23 december 2005 heeft de regering beslist onder mijn leiding een werkgroep op te richten van alle ministers die bevoegd zijn voor transport om op die manier samen de verkeersveiligheidsregels te bepalen. In maart levert de werkgroep daarover een rapport af. Dan bekijken we of we stappen zetten richting 80 km/uur.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Jef Van den Bergh en luidt als volgt:
"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer
Jef Van den Bergh

et la réponse du ministre de la Mobilité,
demande au gouvernement

1 d'accorder la priorité, dans le cadre de la politique relative à l'incidence des camions sur la sécurité routière,

- à une transposition en droit belge, dans le délai imparti, des directives et règles européennes ayant trait au transport par route ;

- à une application cohérente et accentuée des règles existantes, avant de lancer de nouvelles idées ;

2. de prévoir, en fonction de la sécurité routière, davantage de recyclage et de formation permanente pour les services de police de notre pays dans le domaine de la répression des infractions aux règlements techniques en matière de transport routier ;

3. de prendre les mesures nécessaires afin d'éviter toute démotivation éventuelle du personnel de la police fédérale sur le plan de la répression des infractions aux règles du code de la route."

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Inga Verhaert et par M. Guido De Padt.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement.

La discussion est close.

09 Question de Mme Talbia Belhouari à la vice-première ministre et ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les droits des passagers" (n° 9507)

09.01 Talbia Belhouari (PS) : Le 14 décembre dernier, la Commission européenne a décidé de citer quatre États, dont la Belgique, pour des lacunes dans l'application du règlement visant une protection renforcée des passagers aériens en cas de refus d'embarquement, d'annulation de vol ou de retard important.

Pourquoi notre pays n'applique-t-il pas le règlement européen ? Quelles mesures avez-vous prises ?

09.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Il n'y a pas de problème.

Il s'agissait de déterminer l'instance compétente après la tentative de conciliation par l'administration. Nous avons désigné le juge de paix. En réalité, il était superflu de le préciser mais nous l'avons fait pour éviter toute discussion.

Le retard s'explique par le fait que cette disposition

en het antwoord van de minister van Mobiliteit, vraagt de regering

1. in het beleid, inzake de impact van vrachtwagens op de verkeersveiligheid, prioriteit te geven aan

- een tijdige implementatie in Belgisch recht van Europese richtlijnen en voorschriften die betrekking hebben op het wegtransport;

- een consequente en doorgedreven handhaving van de bestaande regels, alvorens nieuwe ideeën te lanceren;

2. in functie van de verkeersveiligheid meer bijscholing en permanente vorming te voorzien voor de politiediensten in ons land inzake de handhaving van technische reglementen inzake wegtransport;

3. de nodige maatregelen te nemen teneinde elke mogelijke demotivatie bij het personeel van de federale politie inzake de handhaving van verkeersregels te voorkomen."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Inga Verhaert en door de heer Guido De Padt.

Over de moties zal later worden gestemd.

De bespreking is gesloten.

09 Vraag van mevrouw Talbia Belhouari aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Consumentenzaken over "de rechten van de passagiers" (nr. 9507)

09.01 Talbia Belhouari (PS): Op 14 december jongstleden besliste de Europese Commissie om vier lidstaten, waaronder België, te dagvaarden wegens hun onvolledige toepassing van de verordening die ertoe strekt luchtreizigers een betere bescherming te bieden bij instapweigering, annulering van een vlucht of langdurige vertraging.

Waarom past ons land die Europese verordening niet toe? Welke maatregelen hebt u genomen?

09.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Er is geen probleem.

Er moest een bevoegde instantie worden aangewezen na de verzoeningspoging door de administratie. We hebben de vrederechter aangewezen. Eigenlijk was die precisering overbodig maar we hebben dat gedaan om elke discussie te vermijden.

De vertraging kan worden verklaard door het feit

est introduite dans un texte global relatif aux transports et que nous attendons, sur un autre point - sans lien avec le transport aérien - l'avis de la Région flamande. Celui-ci devrait nous parvenir dans les prochaines semaines.

L'incident est clos.

10 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le contrôle de la vitesse tout au long d'un trajet" (n° 9570)

10.01 Guido De Padt (VLD) : Le contrôle de la vitesse tout au long d'un trajet est un nouveau procédé pour constater les excès de vitesse. Le système présente de nombreux avantages : le risque d'être verbalisé est de 100 % et les contrôles peuvent être effectués sept jours sur sept et 24 heures sur 24. Les conducteurs ont davantage tendance à respecter les limitations de vitesse grâce à ce système, ce qui ne peut être que bénéfique pour la sécurité, la fluidité du trafic et l'environnement. Il est déjà utilisé aux Pays-Bas.

Quelle est la position du ministre à propos de l'instauration d'un tel contrôle de trajet dans notre pays ? Dispose-t-on de suffisamment d'instruments légaux ? Des procédures particulières doivent-elles être observées ? Une concertation a-t-elle lieu à ce sujet avec le service de Métrologie ?

10.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Le contrôle de la vitesse tout au long d'un trajet constitue un instrument idéal pour constater les infractions. Il est extrêmement positif de constater que ce système crée un climat qui incite les gens à respecter les règles.

Lors des contrôles de trajet, on mesure le temps mis pour se déplacer du point de départ au point d'arrivée. Si ce temps est trop court, on peut supposer que le trajet a été effectué à une vitesse trop élevée. Il s'agit d'un raisonnement de preuve qui diffère du système actuel.

Le contrôle de trajet pourrait théoriquement être instauré dans notre pays avec les instruments et règles dont nous disposons actuellement mais il n'est pas dans les habitudes belges d'agir ainsi sans fixer une réglementation. Il est donc indispensable d'élaborer un arrêté royal conférant un fondement juridique à un tel système. Il convient par ailleurs d'étudier la question des investissements à réaliser par les gestionnaires de voirie et à mener une concertation avec la police et le parquet.

dat die bepaling werd opgenomen in een algemene tekst over vervoer en dat we over een ander punt – dat geen verband houdt met het luchtvervoer – op het advies van het Vlaams Gewest wachten. Wij zouden dat advies in de komende weken moeten ontvangen.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de trajectcontrole" (nr. 9570)

10.01 Guido De Padt (VLD): Trajectcontrole is een nieuwe manier om snelheidsovertredingen vast te stellen. Het systeem heeft vele voordelen: de pakkans bedraagt 100 procent en er kan zeven dagen op zeven en 24 uur per dag worden gecontroleerd. De bestuurders zijn door dit systeem veel meer geneigd zich aan de snelheidsbeperkingen te houden, wat alleen maar goed is voor de veiligheid, de verkeersdoorstroming en het milieu. In Nederland wordt al gebruik van gemaakt van het systeem.

Hoe staat de minister tegenover de invoering van trajectcontrole in ons land? Zijn er voldoende wettelijke instrumenten voor aanwezig? Moeten er bepaalde procedures worden gevolgd? Wordt er overleg gepleegd met de dienst Metrologie?

10.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Trajectcontrole is een ideale manier om overtredingen vast te stellen. Erg positief is dat het een sfeer creëert waarin mensen zich aan de regels houden.

Bij trajectcontrole wordt gekeken naar de tijd waarin men zich van vertrekpunt naar aankomstpunt beweegt. Is die tijd te kort, dan kan men veronderstellen dat een traject te snel is afgelegd. Dit is een bewijsredenering, wat anders is dan in het huidige systeem.

Strikt genomen kan de trajectcontrole met de huidige instrumenten en regels worden ingevoerd, maar de sfeer in ons land is niet van die aard dat zoiets ongereguleerd kan gebeuren. Een KB dat de zaken juridisch onderbouwt, is dus noodzakelijk. Daarnaast moeten wij ook de investeringen voor de wegbeheerders bekijken en overleggen met parket en politie.

L'incident est clos.

11 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la plaque d'immatriculation obligatoire pour les cyclomoteurs" (n° 9571).

11.01 **Guido De Padt** (VLD) : Depuis le 1er septembre 2005 aux Pays-Bas, les cyclomoteurs, les scooters et les mobylettes doivent être munis d'une plaque d'immatriculation spécifique. Les plaques du véhicule et les données personnelles de leur titulaire sont enregistrées, ce qui devrait être bénéfique pour la sécurité routière, la lutte contre la criminalité, la détermination des responsabilités et le respect de l'obligation de s'assurer. Je pense que la Belgique a déjà connu, dans le passé, un tel système d'immatriculation.

Dans notre pays, des voix s'élèvent pour rendre obligatoire l'immatriculation. Les cyclomoteurs doivent être assurés mais les plaques d'immatriculation n'étant pas requises, tout contrôle s'avère impossible. L'immatriculation permettrait également de lutter contre l'augmentation illégale de la puissance des cyclomoteurs, rendrait plus difficiles les délits de fuite et faciliterait le contrôle des infractions.

Que pense le ministre de l'idée de rendre obligatoire l'immatriculation des cyclomoteurs grâce à une plaque minéralogique ? Comment conçoit-il les choses dans la pratique ? Combien de cyclomoteurs seraient concernés par une telle mesure ?

11.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Je ne suis pas favorable à la plaque d'immatriculation obligatoire pour les cyclomoteurs. Cela faciliterait certes les contrôles policiers mais si nous poussions ce raisonnement, nous doterions également les piétons d'une marque d'immatriculation. L'idée d'un numéro d'immatriculation obligatoire heurte mon sens de la liberté. Le coût est disproportionné par rapport aux avantages. Commençons par mieux enregistrer et mieux contrôler les voitures.

11.03 **Guido De Padt** (VLD) : Les motivations du ministre me paraissent bien faibles. La police prétend ne pas pouvoir intervenir efficacement à l'encontre des cyclomotoristes en infraction. Des magistrats, par exemple le juge de police Verstuyft à Gand, plaident eux aussi en faveur d'une plaque d'immatriculation pour les cyclomoteurs.

11.04 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) :

Het incident is gesloten.

11 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de verplichte nummerplaat voor bromfietsen" (nr. 9571)

11.01 **Guido De Padt** (VLD): Sinds 1 september 2005 moeten in Nederland brommers, scooters en snorfietsen een eigen kenteken hebben. De kentekens van het voertuig en de persoonsgegevens van de houder worden geregistreerd. Dit moet de verkeersveiligheid, de aanpak van de criminaliteit, het vaststellen van de aansprakelijkheid en het handhaven van de verzekeringsplicht ten goede komen. Ik denk dat België ook een kentekenregistratie heeft gehad.

Ook in ons land gaan stemmen op om een kentekenregistratie verplicht te maken. Bromfietsen moeten verzekerd zijn, maar omdat inschrijvingsplaten niet vereist zijn, is controle onmogelijk. Registratie kan ook het opfokken tegengaan, vluchtmisdrijf bemoeilijken en controle op overtredingen vergemakkelijken.

Hoe staat de minister tegenover een verplichte registratie van en een verplichte nummerplaat voor bromfietsen? Hoe ziet hij een eventuele invoering ervan? Op hoeveel bromfietsen zou een registratie van toepassing zijn?

11.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Ik ben geen voorstander van de verplichte nummerplaat voor bromfietsen. Het zou de politie inderdaad toelaten om gemakkelijker te controleren, maar als we die redenering doortrekken moeten we ook voetgangers van een nummerplaat voorzien. Het idee van de verplichte nummerplaat druist in tegen mijn vrijheidsgevoel. De kosten wegen niet op tegen de baten. Laten we beginnen met een betere registratie en controle van de auto's.

11.03 **Guido De Padt** (VLD): Ik vind de motivering van de minister erg zwak. De politie zegt mij dat ze niet efficiënt kunnen optreden tegen overtredingen door bromfietsen. Ook magistraten, zoals de Gentse politierechter Verstuyft, pleiten voor een nummerplaat voor bromfietsen.

11.04 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Ik

Je ne crois pas qu'il faille résoudre les écarts de conduite de certains en imposant à chacun des charges administratives supplémentaires. Nous devons investir dans un contrôle de police plus efficace.

L'incident est clos.

12 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'arrêté royal relatif au paiement des perceptions immédiates au moyen d'un bulletin de versement" (n° 9616)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Nous avons en fait l'intention de remplacer les timbres-amendes pour la perception immédiate par un bulletin de versement. Le projet d'arrêté royal est-il prêt ? Quand sera-t-il publié ? Le paiement par virement sera-t-il aussi d'application pour les chauffeurs étrangers ?

12.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Cet arrêté royal requiert de connaître le point de vue du gouvernement flamand, ce qui, m'assure-t-on, ne devrait plus tarder. Concernant les conducteurs étrangers, la situation reste inchangée. Le problème de leur impunité doit être résolu au niveau européen.

L'incident est clos.

13 Question de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "la répartition linguistique des demandes d'immatriculation des véhicules automobiles, motos et remorques, introduites par des personnes physiques domiciliées dans les six communes périphériques bruxelloises" (n° 9055)

13.01 Olivier Maingain (MR) : En réponse à ma requête visant à obtenir les statistiques 2002, 2001 et 2000 relatives à la répartition linguistique des demandes d'immatriculation de véhicules introduites par des personnes physiques domiciliées dans les six communes périphériques, vous déclariez, d'une part, ne pas opérer de distinction linguistique et, d'autre part, ne pas être en mesure de fournir des statistiques sur la base de ce critère.

Or, en réponse à une question similaire, votre prédécesseur m'avait pourtant communiqué de telles données. Au vu de ce précédent, il semble difficile de justifier votre refus par des arguments d'ordre technique.

Dès lors, pourriez-vous me fournir les statistiques

geloof niet dat men het wangedrag van sommigen moet oplossen door iedereen extra administratieve lasten op te leggen. We moeten investeren in een efficiëntere politiecontrole.

Het incident is gesloten.

12 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het koninklijk besluit over de betaling van onmiddellijke inningen met een stortingsformulier" (nr. 9616)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is de bedoeling om de boetezegels voor de onmiddellijke inning te vervangen door een overschrijvingsformulier. Is het ontwerp-KB klaar? Wanneer wordt het gepubliceerd? Is de betaling via overschrijving ook van toepassing op buitenlandse chauffeurs?

12.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Voor het KB is het nog wachten op het standpunt van de Vlaamse regering, maar men verzekert mij dat dit niet lang meer op zich zal laten wachten. Met betrekking tot de buitenlandse bestuurders blijft de situatie onveranderd. De straffeloosheid van buitenlandse chauffeurs is een probleem dat op Europees niveau opgelost moet worden.

Het incident is gesloten.

13 Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de verdeling volgens taalrol van de inschrijvingsaanvragen voor auto's, motorfietsen en aanhangwagens, ingediend door natuurlijke personen die in de zes Brusselse randgemeenten gedomicilieerd zijn" (nr. 9055)

13.01 Olivier Maingain (MR): In antwoord op mijn vraag om me de statistieken betreffende 2002, 2001 en 2000 inzake de verdeling volgens taalrol van de inschrijvingsaanvragen ingediend door natuurlijke personen die in één van de zes Brusselse randgemeenten gedomicilieerd zijn, te bezorgen, antwoordde u me enerzijds dat geen onderscheid wordt gemaakt op grond van de taalrol en anderzijds dat u me geen statistieken op grond van dat criterium kan bezorgen.

In antwoord op een soortgelijke vraag bezorgde uw voorganger me nochtans zulke gegevens. Uw weigering op grond van technische redenen lijkt in het licht daarvan dan ook niet gerechtvaardigd.

Kan u me derhalve de gevraagde statistieken bezorgen? Zoniet, mag ik u vragen de redenen

demandées et à défaut, les justifications de votre refus ?

13.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Il ne s'agit pas d'un refus d'ordre technique mais d'ordre pratique. Dans l'accomplissement de nos tâches, nous considérons que les voitures n'ont pas de langue.

13.03 Olivier Maingain (MR) : Les demandeurs d'immatriculation qui s'adressent à vos services, eux, ont une langue.

13.04 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Mon administration est fort occupée et j'ai donné l'instruction formelle de ne pas s'occuper de ce genre de choses.

13.05 Olivier Maingain (MR) : J'entends bien qu'il s'agit d'une instruction formelle de votre part mais c'est une première!
Conformément à la loi sur l'emploi des langues en matière administrative, les demandes d'immatriculation sont traitées dans l'une ou l'autre langue puisque la loi sur l'emploi des langues en matière administrative impose l'usage de la langue du particulier dans les rapports avec les administrations concernées.

Nous sommes en droit de connaître cette information administrative. Vous êtes d'ailleurs tenu de la communiquer à la Commission permanente de contrôle linguistique. Un tel refus est dès lors contraire à la loi sur l'emploi des langues en matière administrative et à la répartition des agents sur base du volume des affaires traitées. Ma demande relève d'une pratique courante auprès des ministres précédents et je ne comprends pas un refus qui apparaît comme un refus politique.

13.06 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Je fais effectivement de la politique et je ne suis pas ministre pour me soumettre à des pratiques courantes.

13.07 Olivier Maingain (MR) : Je reviendrai ultérieurement dans ce dossier. Franchement, c'est une première! J'interroge régulièrement les ministres sur les répartitions linguistiques dans des nombreux domaines et c'est la première fois que je me heurte à un tel refus.

L'incident est clos.

14 Question de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "les déclarations du ministre

pour uw weigering uiteen te zetten?

13.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): De weigering berust niet op technische, maar op praktische redenen. Bij de uitvoering van onze opdrachten gaan we er immers van uit dat voertuigen geen taal hebben.

13.03 Olivier Maingain (MR): De personen de een inschrijvingsaanvraag indienen, hebben echter wel een taal.

13.04 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Mijn administratie heeft het erg druk en ik heb haar de formele opdracht gegeven zich niet met zulke aangelegenheden bezig te houden.

13.05 Olivier Maingain (MR): Het gaat dus om een formele opdracht vanwege de minister. Dat is een première!
Overeenkomstig de wet op het gebruik van de talen in bestuurszaken, worden de inschrijvingsaanvragen in één van de landstalen behandeld, aangezien diezelfde wet voorschrijft dat in de betrekkingen met die besturen de taal van de particulier moet worden gebruikt.

Wij hebben het recht over die administratieve informatie te beschikken. U bent trouwens verplicht die informatie aan de Vaste Commissie voor Taaltoezicht te bezorgen. Uw weigering is dan ook in strijd met de wet op het gebruik der talen in bestuurszaken en met de spreiding van het personeel op grond van het volume van de behandelde zaken. Mijn verzoek was een courante praktijk ten tijde van de vorige ministers en ik beschouw uw weigering dan ook als een politieke weigering.

13.06 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Ik bedrijf inderdaad politiek en ik ben geen minister om mij bij courante praktijken neer te leggen.

13.07 Olivier Maingain (MR): Ik kom later op dit dossier terug. Dit is werkelijk een première! Ik ondervraag de ministers regelmatig in verband met de taalopsplitsing op allerlei vlakken en het is de eerste keer dat een minister weigert op mijn verzoek in te gaan.

Het incident is gesloten.

14 Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de verklaringen van

relatives aux plaintes des riverains de l'aéroport de Bruxelles-National concernant les nuisances sonores" (n° 9679)

14.01 Olivier Maingain (MR) : Les associations de riverains de l'aéroport de Bruxelles-National ont contesté vos déclarations relativisant la portée des 25 000 plaintes introduites car elles auraient un caractère automatique. Seules 400 adresses électroniques auraient été utilisées pour adresser ces plaintes.

Ces associations affirment que ces plaintes adressées au médiateur de l'aéroport, à vous et au Premier ministre sont personnelles et qu'elles émanent de riverains perturbés par les nuisances sonores.

Pourquoi le ministre minimise-t-il le nombre de plaintes et quels en sont le nombre exact et la répartition linguistique ? Sur quels faits portent principalement ces plaintes ?

14.02 Renaat Landuyt, ministre (en français) : Le service de médiation est un service indépendant. Il y a une discussion entre les deux médiateurs en ce qui concerne les chiffres. Je ne dispose que des chiffres de l'année passée qui m'ont été transmis par M. De Baerdemaeker. Son collègue M. Touwaide n'est pas d'accord avec ses chiffres. Je peux vous transmettre ce que j'ai reçu de M. De Baerdemaeker (*Interruption de M. Maingain*).

Aujourd'hui, M. Touwaide dit dans la presse que les chiffres de M. De Baerdemaeker ne sont pas corrects. J'ai des doutes quant au fonctionnement du service de médiation. Il y a vraiment un problème.

14.03 Olivier Maingain (MR) : Ne pourriez-vous donner une instruction pour demander aux deux médiateurs de se mettre d'accord sur la méthodologie de comptabilisation ?

14.04 Renaat Landuyt, ministre (en français) : Non, car ce service est indépendant et ce que je veux, ce sont des comptes corrects.

14.05 Olivier Maingain (MR) : Les chiffres sont toujours très intéressants, mais le rapport du service de médiation pourrait contenir l'exposé des données chiffrées, une méthodologie quant à leur évaluation par commune, par nature des plaintes, etc.

J'espère qu'on pourra faire comprendre au médiateur qu'il lui faut travailler en bonne entente avec son collègue et nous livrer des données

de minister over de klachten van de buurtbewoners van de luchthaven van Brussel-Nationaal inzake geluidsoverlast" (nr. 9679)

14.01 Olivier Maingain (MR) : De verenigingen van de omwonenden van de luchthaven Brussel-Nationaal betwisten uw verklaringen dat de draagwijdte van de 25.000 ingediende klachten relatief zou zijn vanwege hun automatisch karakter. Voor die klachten zouden slechts 400 elektronische adressen zijn gebuikt.

De verenigingen bevestigen dat de klachten aan de ombudsman van de luchthaven, aan u en aan de premier wel degelijk klachten van afzonderlijke individuen zijn en dat ze afkomstig zijn van omwonenden die door geluidsoverlast worden geplaagd.

Waarom minimaliseert de minister het aantal klachten? Hoeveel zijn het er juist en hoe is taalverdeling? Op welke feiten hebben die klachten vooral betrekking?

14.02 Minister Renaat Landuyt (Frans) : De ombudsdienst is onafhankelijk. De twee ombudsmannen zijn het niet eens over de cijfers. Ik beschik enkel over de cijfers met betrekking tot vorig jaar die me werden bezorgd door de heer De Baerdemaeker. Zijn collega Touwaide gaat echter niet akkoord met die cijfers. Ik kan u wel de cijfers die ik van de heer De Baerdemaeker kreeg, bezorgen (*Onderbreking van de heer Maingain*).

De heer Touwaide verklaart vandaag in de pers dat de cijfers van de heer De Baerdemaeker niet kloppen. Ik heb mijn twijfels bij de werking van de ombudsdienst. Er doet zich werkelijk een probleem voor.

14.03 Olivier Maingain (MR) : Zou u de ombudsmannen niet de opdracht kunnen geven het eens te worden over de berekeningswijze?

14.04 Minister Renaat Landuyt (Frans) : Neen, want het gaat om een onafhankelijke dienst en wat ik wil, zijn correcte cijfers.

14.05 Olivier Maingain (MR) : De cijfers zijn altijd zeer interessant maar het verslag van de ombudsdienst zou een overzicht van de cijfergegevens, een methodologie over de evaluatie ervan per gemeente, naargelang van de aard van de klachten, enz. kunnen omvatten.

Ik hoop dat men de ombudsman zal kunnen doen inzien dat hij in samenspraak met zijn collega moet werken en ons nauwkeurige en objectieve gegevens moet bezorgen. Wij vragen geen

précises et objectives. Nous ne demandons pas une interprétation des chiffres.

14.06 **Renaat Landuyt**, ministre (*en français*) : Votre demande correspond à la mienne (*le ministre remet à M. Maingain une copie de la note « cijfermateriaal » de M. Raf De Baerdemaeker, médiateur néerlandophone de l'aéroport de Bruxelles-National, destinée au rapport annuel 2005*).

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16 h 08.

14.06 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Uw vraag stemt overeen met de mijne (*de minister overhandigt de heer Maingain een kopie van de voor het jaarverslag 2005 bestemde nota 'cijfermateriaal' van de heer Raf De Baerdemaeker, Nederlandstalig ombudsman van de luchthaven van Brussel-Nationaal*).

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.08 uur.