



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**

**15-05-2006**

**Après-midi**

**maandag**

**15-05-2006**

**Namiddag**

## SOMMAIRE

- Question de M. Jean-Pierre Malmendier au ministre de la Mobilité sur "les équipements de sécurité à bord des voitures" (n° 11135) 1  
*Orateurs:* **Jean-Pierre Malmendier, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de Mme Sophie Pécriaux au ministre de la Mobilité sur "la zone 30 aux abords des écoles" (n° 10763) 2  
*Orateurs:* **Sophie Pécriaux, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de Mme Sophie Pécriaux au ministre de la Mobilité sur "le brevet de pilote d'avion" (n° 10886) 3  
*Orateurs:* **Sophie Pécriaux, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "la validité des permis de conduire belges" (n° 10881) 3  
*Orateurs:* **Valérie De Bue, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les sièges pour enfants" (n° 11412) 4  
*Orateurs:* **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "l'horloge digitale installée aux passages pour piétons à Hasselt" (n° 10982) 6  
*Orateurs:* **Hilde Vautmans, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le retrait du permis de conduire de conducteurs étrangers" (n° 11074) 6  
*Orateurs:* **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Question de M. Walter Muls au ministre de la Mobilité sur "les combinaisons disponibles pour les plaques d'immatriculation" (n° 11095) 7  
*Orateurs:* **Walter Muls, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité
- Questions jointes de 8
- M. Patrick De Groote au ministre de la Mobilité sur "l'introduction d'un tachygraphe digital" (n° 11185) 8
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les contrôles du tachygraphe digital effectués par la police" (n° 11608) 8

## INHOUD

- Vraag van de heer Jean-Pierre Malmendier aan de minister van Mobiliteit over "de veiligheidsuitrusting in wagens" (nr. 11135) 1  
*Sprekers:* **Jean-Pierre Malmendier, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van mevrouw Sophie Pécriaux aan de minister van Mobiliteit over "de zone 30 in de omgeving van scholen" (nr. 10763) 2  
*Sprekers:* **Sophie Pécriaux, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van mevrouw Sophie Pécriaux aan de minister van Mobiliteit over "het brevet van vliegtuigpilot" (nr. 10886) 3  
*Sprekers:* **Sophie Pécriaux, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de geldigheid van de Belgische rijbewijzen" (nr. 10881) 3  
*Sprekers:* **Valérie De Bue, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "kinderzitjes" (nr. 11412) 4  
*Sprekers:* **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de zebraklok in Hasselt" (nr. 10982) 6  
*Sprekers:* **Hilde Vautmans, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de intrekking van het rijbewijs van buitenlandse bestuurders" (nr. 11074) 6  
*Sprekers:* **Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Vraag van de heer Walter Muls aan de minister van Mobiliteit over "de voorraad nummerplaatcombinaties" (nr. 11095) 7  
*Sprekers:* **Walter Muls, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit
- Samengevoegde vragen van 8
- de heer Patrick De Groote aan de minister van Mobiliteit over "de invoering van een digitale tachograaf" (nr. 11185) 8
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de politionele controles van de digitale tachograaf" (nr. 11608) 8

|                                                                                                                                                                                                                                                                                    |    |                                                                                                                                                                                                                                        |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <i>Orateurs:</i> <b>Patrick De Groote, Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt</b> , ministre de la Mobilité                                                                                                                                                                             |    | <i>Sprekers:</i> <b>Patrick De Groote, Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt</b> , minister van Mobiliteit                                                                                                                                 |    |
| Question de Mme Marleen Govaerts au ministre de la Mobilité sur "l'aéroport de Brustem, près de Saint-Trond" (n° 11213)                                                                                                                                                            | 10 | Vraag van mevrouw Marleen Govaerts aan de minister van Mobiliteit over "het vliegveld van Brustem bij Sint-Truiden" (nr. 11213)                                                                                                        | 10 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Marleen Govaerts, Renaat Landuyt</b> , ministre de la Mobilité                                                                                                                                                                                                 |    | <i>Sprekers:</i> <b>Marleen Govaerts, Renaat Landuyt</b> , minister van Mobiliteit                                                                                                                                                     |    |
| Question de M. Mark Verhaegen au ministre de la Mobilité sur "les autorisations de transport exceptionnel" (n° 11662)                                                                                                                                                              | 12 | Vraag van de heer Mark Verhaegen aan de minister van Mobiliteit over "vergunningen voor uitzonderlijk vervoer" (nr. 11662)                                                                                                             | 12 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Mark Verhaegen, Renaat Landuyt</b> , ministre de la Mobilité                                                                                                                                                                                                   |    | <i>Sprekers:</i> <b>Mark Verhaegen, Renaat Landuyt</b> , minister van Mobiliteit                                                                                                                                                       |    |
| Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'intention du ministre de supprimer la priorité de droite" (n° 11426)                                                                                                                                            | 13 | Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de plannen van de minister tot afschaffing van de voorrang van rechts" (nr. 11426)                                                                            | 13 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt</b> , ministre de la Mobilité                                                                                                                                                                                                |    | <i>Sprekers:</i> <b>Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt</b> , minister van Mobiliteit                                                                                                                                                    |    |
| Interpellations jointes de                                                                                                                                                                                                                                                         | 14 | Samengevoegde interpellaties van                                                                                                                                                                                                       | 14 |
| - M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la réforme de la formation à la conduite" (n° 836)                                                                                                                                                                          | 14 | - de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "de hervorming van de rijopleiding" (nr. 836)                                                                                                                          | 14 |
| - M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la réforme de la formation à la conduite" (n° 840)                                                                                                                                                                             | 14 | - de heer Jan Mortelmans tot de minister van Mobiliteit over "de hervorming van de rijopleiding" (nr. 840)                                                                                                                             | 14 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Jef Van den Bergh, Jan Mortelmans, Renaat Landuyt</b> , ministre de la Mobilité                                                                                                                                                                                |    | <i>Sprekers:</i> <b>Jef Van den Bergh, Jan Mortelmans, Renaat Landuyt</b> , minister van Mobiliteit                                                                                                                                    |    |
| <i>Motions</i>                                                                                                                                                                                                                                                                     | 15 | <i>Moties</i>                                                                                                                                                                                                                          | 15 |
| Interpellation de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les problèmes que peut générer l'entêtement du ministre à adopter une attitude fondamentalement « libérale » dans le cadre de certains dossiers réglementaires en matière de circulation routière" (n° 853) | 16 | Interpellatie van de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "de problematische implicaties van de eigenzinnige, 'liberale' grondhouding van de minister inzake een aantal regelgevende verkeersdossiers" (nr. 853) | 16 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt</b> , ministre de la Mobilité                                                                                                                                                                                                |    | <i>Sprekers:</i> <b>Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt</b> , minister van Mobiliteit                                                                                                                                                    |    |
| Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "l'insécurité juridique en ce qui concerne l'application de la nouvelle loi sur la circulation routière" (n° 11199)                                                                                                   | 17 | Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de rechtsonzekerheid met betrekking tot de invoering van de nieuwe verkeerswet" (nr. 11199)                                                                      | 17 |
| <i>Orateurs:</i> <b>Jan Mortelmans, Renaat Landuyt</b> , ministre de la Mobilité                                                                                                                                                                                                   |    | <i>Sprekers:</i> <b>Jan Mortelmans, Renaat Landuyt</b> , minister van Mobiliteit                                                                                                                                                       |    |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                                                                               | 18 | Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                               | 18 |
| - M. Claude Marinower au ministre de la Mobilité sur "des éthylomètres non étalonnés" (n° 11188)                                                                                                                                                                                   | 18 | - de heer Claude Marinower aan de minister van Mobiliteit over "niet-geijkte alcoholmeters" (nr. 11188)                                                                                                                                | 18 |
| - M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les doutes quant à la validité de l'étalonnage"                                                                                                                                                                             | 18 | - de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de betwisting inzake de geldigheid"                                                                                                                                   | 18 |

|                                                                                                                                                                                                                                                                                       |    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| des éthylomètres" (n° 11343)<br><i>Orateurs:</i> <b>Claude Marinower, Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt</b> , ministre de la Mobilité                                                                                                                                                 |    | van de ijking van alcoholtoestellen" (nr. 11343)<br><i>Sprekers:</i> <b>Claude Marinower, Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt</b> , minister van Mobiliteit                                                                                                                                         |    |
| Question de Mme Muriel Gerken au ministre de la Mobilité sur "l'installation de filtres à particules sur les véhicules en Belgique" (n° 11346 et n° 11576)<br><i>Orateurs:</i> <b>Muriel Gerken, Renaat Landuyt</b> , ministre de la Mobilité                                         | 21 | Vraag van mevrouw Muriel Gerken aan de minister van Mobiliteit over "de installatie van roetfilters op voertuigen in België" (nr. 11346 en nr. 11576)<br><i>Sprekers:</i> <b>Muriel Gerken, Renaat Landuyt</b> , minister van Mobiliteit                                                          | 21 |
| Question de Mme Magda De Meyer au ministre de la Mobilité sur "les procédures d'immatriculation de véhicules étrangers" (n° 11171)<br><i>Orateurs:</i> <b>Magda De Meyer, Renaat Landuyt</b> , ministre de la Mobilité                                                                | 22 | Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de minister van Mobiliteit over "de inschrijvingsprocedures van buitenlandse voertuigen" (nr. 11171)<br><i>Sprekers:</i> <b>Magda De Meyer, Renaat Landuyt</b> , minister van Mobiliteit                                                                     | 22 |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                                                                                  | 23 | Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                                                                          | 23 |
| - M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les directives concernant la demande d'obtention de moyens du fonds de la sécurité routière" (n° 11529)                                                                                                                        | 23 | - de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de richtlijnen voor de aanvraag van middelen uit het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 11529)                                                                                                                                       | 23 |
| - M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les moyens du fonds de sécurité routière pour l'année 2005" (n° 11600)<br><i>Orateurs:</i> <b>Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt</b> , ministre de la Mobilité                                                                  | 24 | - de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de middelen voor 2005 van het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 11600)<br><i>Sprekers:</i> <b>Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt</b> , minister van Mobiliteit                                                                       | 24 |
| Questions jointes de                                                                                                                                                                                                                                                                  | 26 | Samengevoegde vragen van                                                                                                                                                                                                                                                                          | 26 |
| - M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le contrôle technique biennal des véhicules" (n° 11551)                                                                                                                                                                        | 26 | - de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de tweejaarlijkse technische inspectie van voertuigen" (nr. 11551)                                                                                                                                                               | 26 |
| - M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "les modifications de la réglementation en matière de contrôle technique" (n° 11652)<br><i>Orateurs:</i> <b>Jef Van den Bergh, Melchior Wathelet</b> , président du groupe cdH, <b>Renaat Landuyt</b> , ministre de la Mobilité | 26 | - de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de wijzigingen van de reglementering inzake de technische controle" (nr. 11652)<br><i>Sprekers:</i> <b>Jef Van den Bergh, Melchior Wathelet</b> , voorzitter van de cdH-fractie, <b>Renaat Landuyt</b> , minister van Mobiliteit | 26 |
| Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la lutte contre les récidivistes en matière d'infractions de roulage" (n° 11604)<br><i>Orateurs:</i> <b>Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt</b> , ministre de la Mobilité                                              | 29 | Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de aanpak van de recidivisten in het verkeer" (nr. 11604)<br><i>Sprekers:</i> <b>Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt</b> , minister van Mobiliteit                                                                         | 29 |
| Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "les problèmes relatifs au contrôle de nouveaux moteurs" (n° 11543)<br><i>Orateurs:</i> <b>Jan Mortelmans, Renaat Landuyt</b> , ministre de la Mobilité                                                                  | 31 | Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de problemen met het keuren van nieuwe motoren" (nr. 11543)<br><i>Sprekers:</i> <b>Jan Mortelmans, Renaat Landuyt</b> , minister van Mobiliteit                                                                             | 31 |
| Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "l'annonce d'une campagne de sensibilisation concernant la traversée des passages à niveau" (n° 11469)                                                                                                                   | 33 | Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de aangekondigde campagne rond het oversteken van overwegen" (nr. 11469)                                                                                                                                                    | 33 |

*Orateurs:* **Jan Mortelmans, Renaat Landuyt**,  
ministre de la Mobilité

*Sprekers:* **Jan Mortelmans, Renaat Landuyt**,  
minister van Mobiliteit



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

du

LUNDI 15 MAI 2006

Après-midi

---

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 15 MEI 2006

Namiddag

---

La réunion publique est ouverte à 14 h 21 sous la présidence de M. Jan Mortelmans.

**01** Question de M. Jean-Pierre Malmendier au ministre de la Mobilité sur "les équipements de sécurité à bord des voitures" (n° 11135)

**01.01** Jean-Pierre Malmendier (MR) : La réglementation actuelle relative aux équipements de secours à bord des voitures semble inadaptée. La couverture de survie, par exemple, n'y figure pas. Des drames récents où l'on n'a pas pu sauver des enfants faute de pouvoir couper la ceinture de sécurité nous interpellent aussi à ce sujet.

Pensez-vous pouvoir rendre obligatoires la couverture de secours et le cutter pour ceintures de sécurité, qui peuvent sauver des vies en cas d'accident ?

**01.02** Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Le code de la route précise seulement que la trousse de secours doit être conforme au règlement technique et se trouver dans le véhicule. C'est l'article 71 du règlement technique qui en énumère le contenu. Je vais réfléchir à vos propositions, qui devront cependant s'inscrire dans une approche globale d'adaptation de la réglementation.

**01.03** Jean-Pierre Malmendier (MR) : Merci pour votre réponse pleine de bon sens. Je vous fais confiance pour que cette réflexion soit rapide. Tout investissement qui permet de sauver des vies est justifié.

*L'incident est clos.*

De vergadering wordt geopend om 14.21 uur door de heer Jan Mortelmans.

**01** Vraag van de heer Jean-Pierre Malmendier aan de minister van Mobiliteit over "de veiligheidsuitrusting in wagens" (nr. 11135)

**01.01** Jean-Pierre Malmendier (MR): De bestaande regelgeving betreffende de nooduitrusting in wagens lijkt me ontoereikend. Zo is de aanwezigheid van een overlevingsdeken niet verplicht. De recente drama's, waarbij kinderen niet konden worden gered omdat de veiligheidsgordel niet kon worden doorgesneden, doen ook heel wat vragen rijzen.

Denkt u dat u een overlevingsdeken en een cutter voor de veiligheidsgordel, die levens kunnen redden wanneer zich een ongeval voordoet, bij de verplichte uitrusting kan doen opnemen?

**01.02** Minister Renaat Landuyt (*Frans*): De Wegcode bepaalt alleen dat het verbandkistje aan de eisen van het technische reglement moet beantwoorden en dat het zich in het voertuig moet bevinden. De inhoud ervan wordt opgesomd in artikel 71 van het technisch reglement. Ik zal uw voorstellen in overweging nemen, maar wijs erop dat ze in het bredere kader van een wijziging van het verkeersreglement moeten worden bekeken.

**01.03** Jean-Pierre Malmendier (MR): Uw antwoord getuigt van gezond verstand. Ik reken erop dat u niet zal dralen. Elke investering waardoor mensenlevens kunnen worden gered, is gerechtvaardigd.

*Het incident is gesloten.*

**02 Question de Mme Sophie Pécriaux au ministre de la Mobilité sur "la zone 30 aux abords des écoles" (n° 10763)**

**02.01 Sophie Pécriaux (PS)** : L'arrêté royal du 26 avril 2004, modifiant l'arrêté royal du 22 décembre 2003 désignant les infractions graves par degré aux règlements généraux pris en exécution de la loi relative à la police de la circulation routière et l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, impose la création de zones 30 près des écoles au 1<sup>er</sup> septembre 2006. L'actualité a montré que toutes les communes ne sont pas en ordre à ce point de vue.

Disposez-vous d'une analyse par commune et quelles mesures comptez-vous prendre pour contraindre les retardataires ou récalcitrants ?

**02.02 Renaat Landuyt, ministre (en français)** : Depuis deux ans, je cherche les moyens d'influencer positivement les communes dans ce domaine. L'argument principal est le risque pour les communes d'être responsables ou co-responsables des accidents aux abords des écoles si la vitesse est supérieure à 30 km/h.

Le 4 mars 2005, j'ai écrit aux communes pour rappeler l'obligation légale des zones 30 aux abords des écoles et pour me renseigner sur leur mise en œuvre. Les chiffres dont nous disposons sont : pour 5.384 abords d'écoles, 3.689 ont été délimités en zone 30. En outre, 414 abords d'écoles sont situés dans une zone 30 « classique » et 82 n'ont pas été délimités en zone 30 pour raisons exceptionnelles.

Pour le reste, nous ignorons le nombre exact d'abords ; ce sont les Régions qui sont responsables de la gestion des routes. J'espère une évolution positive, car une école sans zone 30, cela devient mal vu ! Mais je ne suis pas le supérieur des autorités communales et régionales.

**02.03 Sophie Pécriaux (PS)** : Il est regrettable que l'on ne puisse pas mettre en place quelque chose de concret pour les dix-sept cents zones qui restent en suspens. Il ne faut pas attendre qu'un

**02 Vraag van mevrouw Sophie Pécriaux aan de minister van Mobiliteit over "de zone 30 in de omgeving van scholen" (nr. 10763)**

**02.01 Sophie Pécriaux (PS)**: Bij het koninklijk besluit van 26 april 2004 tot wijziging van het koninklijk besluit van 22 december 2003 tot aanwijzing van de zware overtredingen per graad van de algemene reglementen genomen ter uitvoering van de wet betreffende de politie over het wegverkeer en het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg wordt per 1 september 2006 de verplichting ingevoerd om een zone 30 in te stellen in de schoolomgeving. Uit de actualiteit is duidelijk gebleken dat niet alle gemeenten die verplichting intussen zijn nagekomen.

Beschikt u over een analyse van de situatie in elke gemeente, en welke maatregelen denkt u te nemen om treuzelende of onwillige gemeenten in het gareel te dwingen?

**02.02 Minister Renaat Landuyt (Frans)**: Ik zoek al twee jaar naar manieren om de gemeenten op dat gebied positieve stimuli te geven. Het belangrijkste argument is het risico dat een gemeente aansprakelijk of medeaansprakelijk is voor ongevallen in de schoolomgeving als er sneller dan 30 km/h gereden wordt.

Op 4 maart 2005 heb ik de gemeenten aangeschreven om hen te herinneren aan de verplichte invoering van de zone dertig in de omgeving van scholen om na te gaan of die verplichting wordt nageleefd. We beschikken in dat verband over volgende cijfers: op 5 384 schoolomgevingen werd in 3 689 de zone 30 ingevoerd. Daarnaast bevinden 414 schoolomgevingen zich in een "klassieke" zone 30 en werd in 82 gevallen om uitzonderlijke redenen geen zone 30 ingevoerd.

Het is ons niet bekend hoeveel schoolomgevingen er precies zijn; de Gewesten zijn immers bevoegd voor het beheer van de wegen. Ik hoop dat een en ander positief zal evolueren, want een schoolomgeving zonder zone 30, dat hoort niet. Ik ben echter niet de baas van de gemeentelijke en de gewestelijke overheden.

**02.03 Sophie Pécriaux (PS)**: Het is jammer dat men voor de 1 700 zones die nog niet in orde zijn, geen concrete maatregelen kan treffen. Men mag niet met de werken wachten tot er zich een ongeval



accident survienne pour entamer des travaux.

heeft voorgedaan.

**02.04 Renaat Landuyt**, ministre (*en français*) : Dans le cadre de la circulaire qui concerne le Fonds de la sécurité routière, il est suggéré aux zones de police de mettre l'accent sur les zones 30 aux abords des écoles.

**02.04 Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): In het kader van de omzendbrief in verband met het Verkeersveiligheidsfonds wordt aan de politiezones gevraagd om van de zones 30 in de buurt van de scholen een prioriteit te maken.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**03 Question de M<sup>me</sup> Sophie Pécriaux au ministre de la Mobilité sur "le brevet de pilote d'avion" (n° 10886)**

**03 Vraag van mevrouw Sophie Pécriaux aan de minister van Mobiliteit over "het brevet van vliegtuigpilot" (nr. 10886)**

**03.01 Sophie Pécriaux** (PS) : La réglementation internationale permet à chaque détenteur d'un brevet de pilote d'avion d'exercer son activité à titre privé dans tous les pays. Mais les conditions de délivrance de ces brevets sont différentes. La France a ainsi mis en place un système dérogatoire en ce qui concerne l'accessibilité des personnes handicapées à ce brevet. Envisagez-vous d'adapter notre réglementation qui semble discriminatoire pour les personnes handicapées ?

**03.01 Sophie Pécriaux** (PS): Krachtens de internationale regelgeving mag al wie houder is van een brevet van vliegtuigpilot in alle landen een vliegtuig in privé-verband besturen. De voorwaarden voor de afgifte van die brevetten zijn echter verschillend. Frankrijk heeft een afwijkende regeling ingevoerd met betrekking tot de toegang tot dat brevet voor personen met een handicap. Overweegt u onze regelgeving die discriminerend ten aanzien van personen met een handicap lijkt, aan te passen?

**03.02 Renaat Landuyt**, ministre (*en français*) : La réglementation internationale ne permet une activité aéronautique internationale que si certaines conditions internationales d'obtention de la licence sont rencontrées. Les licences qui ne remplissent pas ces conditions sont forcément restreintes au seul espace aérien du pays de délivrance. La Belgique n'envisage pas de mettre en place un système dérogatoire.

**03.02 Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): Krachtens de internationale regelgeving is een internationale luchtvaartactiviteit enkel toegelaten als aan verscheidene internationale voorwaarden voor het verkrijgen van de vergunning is voldaan. De vergunningen die niet aan die voorwaarden voldoen, zijn uiteraard enkel geldig in het luchtruim van het land van afgifte. België is niet van plan een afwijkende regeling in te voeren.

En revanche, notre réglementation concernant les aéronefs ultra légers motorisés n'est pas basée sur des normes internationales. Certaines personnes handicapées reçoivent dès lors la possibilité de piloter des ULM-DPM suivant une procédure particulière.

Onze regelgeving betreffende de ultralichte motorluchtvaartuigen stoelt dan weer niet op internationale normen. Sommige gehandicapten krijgen dan ook de mogelijkheid ULM-DPM-toestellen te besturen op grond van een bijzondere procedure.

**03.03 Sophie Pécriaux** (PS) : Des problèmes se posent encore dans la pratique. Ils concernent notamment les frais d'écologie et d'exams médicaux.

**03.03 Sophie Pécriaux** (PS): In de praktijk rijzen er nog problemen. Zij hebben met name betrekking op de kosten van de opleiding en van de medische onderzoeken.

**03.04 Renaat Landuyt**, ministre (*en français*) : Si j'ai bien compris, il pourrait s'agir d'un problème d'application des règles médicales. Je vais examiner la question.

**03.04 Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): Als ik het goed begrepen heb, kan het gaan om een probleem met betrekking tot de toepassing van de medische regels. Ik zal een en ander nagaan.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**04 Question de M<sup>me</sup> Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "la validité des permis de**

**04 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de geldigheid van de**

**conduire belges" (n° 10881)**

**04.01 Valérie De Bue** (MR) : La presse a relevé le problème de la validité des permis de conduire belges « motos » principalement en France. Vous avez réagi à ce problème en interpellant votre homologue français et conseillé aux Belges concernés d'échanger leur permis de conduire dans leur commune. Comment ce problème peut-il être résolu ? L'Union européenne a-t-elle pris position en la matière ?

**04.02 Renaat Landuyt**, ministre (*en français*) : Certaines zones françaises ne connaissent vraisemblablement pas les règles internationales existantes. Nous avons donc attiré l'attention de nos collègues français sur ce problème. Pour éviter aux motards de devoir prouver qu'ils ont raison, je leur conseille de demander un nouveau permis de conduire pour le prix de onze euros.

**04.03 Valérie De Bue** (MR) : Pourrait-on envisager que les personnes lésées bénéficient du remboursement des amendes payées à tort ? Par ailleurs, il n'est pas normal de devoir échanger un permis au prix de onze euros alors que l'on est dans son bon droit.

**04.04 Renaat Landuyt**, ministre (*en français*) : Chaque individu qui proteste contre cette situation gagne devant les tribunaux français. Sur la route, c'est plus compliqué. Nous avons demandé aux autorités françaises de mieux diffuser l'information auprès de leurs forces de police.

Il y a actuellement cent dix permis de conduire différents dans l'Union européenne. Un accord est intervenu pour créer un permis européen unique en 2013.

*L'incident est clos.*

**05 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les sièges pour enfants" (n° 11412)**

**05.01 Jef Van den Bergh** (CD&V) : Il y a près de deux mois que nous n'avons plus eu la possibilité d'interroger le ministre de la Mobilité au sein de cette commission. Cette question sur les sièges pour enfants n'est donc plus vraiment d'actualité.

La semaine dernière, j'ai toutefois reçu dans ma boîte aux lettres une brochure des Mutualités socialistes d'Anvers, préconisant l'affiliation pour pouvoir bénéficier ensuite d'une réduction sur les

**Belgische rijbewijzen" (nr. 10881)**

**04.01 Valérie De Bue** (MR): De pers heeft onlangs gewezen op een probleem in verband met de geldigheid van de Belgische rijbewijzen voor motorrijders, en dan vooral in Frankrijk. In een reactie hierop heeft u die kwestie bij uw Franse ambtsgenoot aangekaart en de betrokken landgenoten aangeraden in hun gemeente een nieuw rijbewijs aan te vragen. Welke oplossing stelt u in het vooruitzicht? Heeft de Europese Unie ter zake een standpunt ingenomen?

**04.02 Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): De huidige internationale regelgeving is waarschijnlijk nog niet tot bepaalde Franse zones doorgedrongen. We hebben derhalve onze Franse collega's op dat probleem gewezen. Om te voorkomen dat de motorrijders hun gelijk moeten bewijzen, raad ik hun aan een nieuw rijbewijs voor de prijs van 11 euro aan te vragen.

**04.03 Valérie De Bue** (PS): Is het niet mogelijk om de ten onrechte betaalde boeten aan de benadeelden terug te storten? Het is trouwens toch niet normaal dat men een geldig rijbewijs moet omwisselen en daarvoor ook nog eens 11 euro moet betalen.

**04.04 Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): Iedereen die tegen die gang van zaken protesteert, wordt voor de Franse rechtbanken in 't gelijk gesteld. Maar onderweg is dat moeilijker. We hebben de Franse overheid gevraagd hun politiediensten beter voor te lichten.

Er zijn momenteel honderdtien verschillende rijbewijzen in de Europese Unie. Er is afgesproken om in 2013 een eenvormig Europees rijbewijs in te voeren.

*Het incident is gesloten.*

**05 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "kinderzitjes" (nr. 11412)**

**05.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): Het is bijna twee maanden geleden dat wij nog vragen konden stellen aan de minister van Mobiliteit in deze commissie. Deze vraag over de kinderzitjes is dus enigszins achterhaald.

Vorige week kreeg ik nochtans een brochure in mijn brievenbus van de Socialistische Mutualiteiten van Antwerpen, waarin werd aangespoord om lid te worden om zo te kunnen genieten van een korting

sièges pour enfants, qui deviendraient obligatoires à partir du 1<sup>er</sup> mai 2006. Quelques jours auparavant, le ministre avait annoncé le report de l'entrée en vigueur de la mesure au 1<sup>er</sup> septembre 2006.

Je croyais que la directive européenne relative aux sièges pour enfants devait être transposée dans la réglementation belge pour le 9 mai 2006. Le ministre a estimé en février qu'une campagne de sensibilisation à la nouvelle réglementation était nécessaire. Cette campagne n'a pas encore été lancée.

S'agit-il d'un nouveau retard dans la transposition d'une directive européenne en droit belge ? La directive en question a déjà été transposée dans les autres États membres européens. À quoi les parents doivent-ils s'en tenir lorsqu'ils voyagent à l'étranger avec leurs enfants ?

Une campagne d'information est-elle prévue ?

**05.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) :** L'entrée en vigueur de la loi relative aux sièges pour enfants a été reportée en raison d'un problème de procédure. La transposition en droit belge est réglée mais nous attendons la réponse de la Commission européenne à propos d'une dérogation que nous avons demandée pour raisons sociales, parce que nous ne voulons pas imposer de dépenses inutiles aux citoyens.

Les informations nécessaires seront diffusées d'ici au début de l'année scolaire prochaine par le biais des médias, de sites internet et de brochures. La loi aura aussi de lourdes répercussions dans le monde associatif et nous voulons éviter que des clubs locaux rencontrent des difficultés. C'est pourquoi nous leur fournirons préalablement les informations nécessaires. La loi entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2006.

**05.03 Jef Van den Bergh (CD&V) :** Je comprends que la loi ne prendra effet qu'au 1<sup>er</sup> septembre puisque peu d'informations ont été diffusées jusqu'ici. La directive européenne est connue depuis plusieurs années déjà et sa transposition s'est donc exagérément fait attendre.

**05.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) :** Le travail de transposition des directives européennes est très complexe mais une procédure tendant à l'accélérer est en préparation. Les directives sont assez nombreuses dans le domaine de la mobilité car la règle de la majorité

op kinderzitjes, die volgens deze brochure verplicht worden vanaf 1 mei 2006. Enkele dagen eerder had de minister bekend gemaakt dat hij de toepassing van de nieuwe reglementering uitstelt tot 1 september 2006.

Ik dacht dat de Europese richtlijn omtrent kinderzitjes tegen 9 mei 2006 omgezet moest worden in Belgische wetgeving. In februari deelde de minister mee dat een bewustmakingscampagne omtrent de nieuwe wetgeving nodig was. Die is nog niet van start gegaan.

Lopen we nu opnieuw achterstand op bij de omzetting van Europese richtlijnen in Belgische wetgeving? In de andere Europese lidstaten is de richtlijn wel al omgezet. Waaraan moeten ouders zich houden als ze met hun kinderen naar het buitenland reizen?

Is er een informatiecampagne gepland?

**05.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands):** De toepassing van de wetgeving op de kinderzitjes is uitgesteld omwille van een formeel probleem. De omzetting in Belgische wetgeving is geregeld, maar we wachten nog op een antwoord van de Europese Commissie over een afwijking die we gevraagd hebben om sociale redenen, omdat we de mensen niet nodeloos op onnodige willen jagen.

Via de media, websites en brochures zal de nodige informatie tegen het begin van het nieuwe schooljaar worden verspreid. De wet zal ook een grote impact hebben op het verenigingsleven, maar we willen vermijden dat lokale clubs problemen ondervinden door hen vooraf goed te informeren. De wet zal worden uitgevoerd vanaf 1 september 2006.

**05.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Ik begrijp dat de wet pas op 1 september 2006 wordt uitgevoerd, aangezien er totnogtoe niet veel informatie werd verspreid. De Europese richtlijn is reeds jarenlang bekend, dus heeft men te lang gewacht met het omzetten ervan.

**05.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands):** De behandeling van Europese richtlijnen is erg omslachtig, maar er wordt een procedure uitgewerkt om dat sneller te laten verlopen. Inzake mobiliteit zijn er redelijk veel richtlijnen omdat daarvoor een meerderheidsregel geldt op Europees

prévaut à l'échelon européen. Souvent aussi, la transposition des directives requiert une concertation avec les Régions.

*L'incident est clos.*

**06** Question de M<sup>me</sup> Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "l'horloge digitale installée aux passages pour piétons à Hasselt" (n° 10982)

**06.01** Hilde Vautmans (VLD) : La presse du 20 mars 2006 a évoqué l'horloge digitale qui équipe les passages pour piétons à Hasselt et qui indique aux piétons le délai d'attente avant le passage au vert. Les experts en matière de circulation routière affirment que les piétons sont de ce fait moins vite enclins à traverser au rouge. Le prototype a été développé conjointement par des élèves du *Koninklijk Technisch Atheneum*, la société AEW et la ville de Hasselt.

Le ministre a-t-il connaissance de ce projet et le soutient-il ? Ce projet sera-t-il mis en œuvre dans d'autres villes si la phase de test se révèle concluante ? D'autres expériences similaires sont-elles menées en Belgique ?

**06.02** Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Le gouverneur du Limbourg m'a informé du projet. Il est convaincu de l'effet apaisant de cette horloge. J'attends à présent l'évaluation du projet. Si cette initiative se révèle utile, l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) pourrait encourager les gestionnaires de la voirie à utiliser cette horloge. Une fois de plus, Hasselt a lancé une idée originale.

**06.03** Hilde Vautmans (VLD) : Quand le ministre pense-t-il que cette évaluation aura lieu et quelle instance en sera chargée ?

**06.04** Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : L'IBSR doit examiner le projet et éventuellement en assurer la diffusion.

*L'incident est clos.*

**07** Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le retrait du permis de conduire de conducteurs étrangers" (n° 11074)

**07.01** Jef Van den Bergh (CD&V) : Les automobilistes néerlandais roulent souvent beaucoup trop vite sur les autoroutes belges dès qu'ils approchent de la frontière avec les Pays-Bas.

niveau. Bij het omzetten van een richtlijn moet er vaak ook worden overlegd met de Gewesten.

*Het incident is gesloten.*

**06** Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de zebraklok in Hasselt" (nr. 10982)

**06.01** Hilde Vautmans (VLD): Op 20 maart 2006 werd in de pers bericht over de zebraklok in Hasselt, die aangeeft hoe lang voetgangers moeten wachten vooraleer het licht op groen springt. Verkeersexperts zeggen dat voetgangers daardoor minder snel geneigd zijn om over te steken als het licht op rood staat. Het prototype werd ontwikkeld door leerlingen van het Koninklijk Technisch Atheneum, het bedrijf AEW en de stad Hasselt.

Kent de minister dit project en staat hij er achter? Zal het project worden uitgevoerd in andere steden indien de testfase een positief resultaat oplevert? Zijn er andere dergelijke experimenten in België?

**06.02** Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De gouverneur van Limburg heeft mij geïnformeerd over het project. Hij is overtuigd van het rustgevend effect van de zebraklok. Ik wacht nu op de evaluatie van het project. Indien het een nuttig initiatief blijkt te zijn, kan het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) de wegbeheerders aansporen om de zebraklok te gebruiken. Hasselt kwam eens te meer naar voren met een origineel idee.

**06.03** Hilde Vautmans (VLD): Wanneer verwacht de minister dat de evaluatie wordt uitgevoerd en welke instantie zal daarvoor zorgen?

**06.04** Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Het BIVV moet het project bekijken en eventueel verspreiden.

*Het incident is gesloten.*

**07** Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de intrekking van het rijbewijs van buitenlandse bestuurders" (nr. 11074)

**07.01** Jef Van den Bergh (CD&V): Op Belgische autosnelwegen in de buurt van de Nederlandse grens rijden Nederlanders vaak veel te snel. Het intrekken van hun rijbewijs is niet doeltreffend,

Et il ne suffit pas de leur retirer leur permis de conduire puisque celui-ci leur est restitué à la frontière.

Comment se déroule en pratique la procédure quand une infraction est constatée en pareil cas ? Combien de conducteurs étrangers se sont vu retirer annuellement leur permis de conduire depuis 2002 ? Est-il envisagé, à l'échelon européen, de faire en sorte que le retrait du permis de conduire soit valable également au-delà des frontières nationales ? Dans la négative, ne conviendrait-il pas d'inscrire cette question à l'ordre du jour des sommets européens ? Ou faudrait-il conclure des accords bilatéraux avec les pays voisins du nôtre ?

**07.02 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Les étrangers sont traités de la même façon que les Belges. Quand la police constate une infraction grave, elle propose au contrevenant une perception immédiate et demande au parquet si le retrait du permis de conduire s'impose. Le retrait du permis de conduire a été traité dans la circulaire de la ministre de la Justice du 30 mars 2006. Les étrangers ne bénéficient pas d'un traitement préférentiel.

Les parquets de police ont fait savoir qu'en 2002, 153 conducteurs étrangers se sont vu retirer leur permis de conduire. En 2003, ils étaient au nombre de 157, en 2004 de 108, en 2005 de 101 et en 2006 de 31, ce dernier chiffre couvrant la période jusqu'en mars.

Le commissaire européen aux Transports veut mieux coordonner le dispositif destiné à assurer le respect des règles de la circulation et il rédigera dans ce sens une directive tendant à mieux harmoniser les mesures adoptées. Il faudra pour cela une concertation entre les ministres de la Justice des différents États membres. La concordance des dispositifs a été portée à l'ordre du jour à la demande du ministre belge des Transports.

**07.03 Jef Van den Bergh** (CD&V) : Actuellement, la loi prévoit que les étrangers récupèrent leur permis à la frontière. Ne convient-il pas de l'adapter ?

*L'incident est clos.*

**08 Question de M. Walter Muls au ministre de la Mobilité sur "les combinaisons disponibles pour les plaques d'immatriculation" (n° 11095)**

**08.01 Walter Muls** (sp.a-spirit) : Les

aangezien zij het document aan de landsgrens terugkrijgen.

Hoe verloopt de procedure in de praktijk als een overtreding wordt vastgesteld? Hoeveel rijbewijzen van buitenlandse bestuurders werden er jaarlijks ingetrokken vanaf 2002? Zijn er plannen op Europees niveau om de intrekking van een rijbewijs ook geldig te maken buiten de landsgrenzen? Indien dat niet het geval is, moet dit dan niet op de Europese agenda worden geplaatst of kunnen er bilaterale overeenkomsten met de buurlanden worden afgesloten?

**07.02 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Buitenlanders worden op dezelfde wijze behandeld als Belgen. Indien er een ernstige overtreding wordt vastgesteld, zal de politie een onmiddellijke inning voorstellen en wordt het parket gevraagd of de intrekking van het rijbewijs nodig is. Het intrekken van een rijbewijs werd behandeld in de rondzendbrief van de minister van Justitie van 30 maart 2006. Buitenlanders krijgen geen voorkeursbehandeling.

De politieparketten melden dat er in 2002 153 rijbewijzen van buitenlanders werden ingetrokken. In 2003 waren dat er 157, in 2004 108, in 2005 101 en, tot in maart, 31 in 2006.

De Europese commissaris voor Transport wil de verkeershandhaving beter coördineren en zal een richtlijn opstellen om de maatregelen beter op elkaar af te stemmen. Daartoe moet worden overlegd met de ministers van Justitie. De overeenstemming van de rechtshandhaving werd op vraag van de Belgische minister van Transport op de Europese agenda geplaatst.

**07.03 Jef Van den Bergh** (CD&V): Momenteel bepaalt de wet dat buitenlanders aan de grens hun rijbewijs terugkrijgen. Moet die wet niet worden aangepast?

*Het incident is gesloten.*

**08 Vraag van de heer Walter Muls aan de minister van Mobiliteit over "de voorraad nummerplaatcombinaties" (nr. 11095)**

**08.01 Walter Muls** (sp.a-spirit): De dienst

immatriculations délivrées par la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV) commencent déjà par la lettre V. Au rythme actuel, aucune plaque minéralogique ne sera dès lors plus disponible d'ici quelques mois, d'autant plus que les plaques qui commencent par la lettre Z sont réservées aux commerçants. À l'échelle européenne, la tendance est aux plaques de couleur blanche ou jaune avec des caractères noirs.

Quelles mesures sont-elles prises pour veiller à ce qu'une nouvelle série de plaques minéralogiques soit disponible ? Le nombre de lettres et de chiffres est-il élargi ou envisage-t-on d'instaurer un autre ordre pour les caractères ou une autre combinaison de couleurs ?

**08.02 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Il est exact qu'au rythme actuel, le stock de nouvelles plaques d'immatriculation disponibles sera épuisé d'ici à 20 mois. Deux solutions s'offrent à ce problème : soit nous adaptions complètement notre système à la pratique actuelle dans l'ensemble des pays de l'Union européenne, soit nous maintenons le même type de plaque d'immatriculation mais en inversant la série de lettres et de chiffres. La première solution est légèrement plus onéreuse alors que la seconde nous offre une solution pour de nombreuses années encore.

**08.03 Walter Muls** (sp.a-spirit) : Si nous optons en faveur de la seconde solution, la combinaison traditionnelle de chiffres rouges sur fond blanc devrait donc être conservée, ce qui pourrait prêter à confusion avec les plaques d'immatriculation provisoires en Allemagne.

**08.04 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Idéalement, nous devrions évoluer dans le sens de la plaque d'immatriculation de type européen, mais il s'agit là assurément d'une solution plus onéreuse. Si je veux figurer dans les livres d'histoire comme le « père de la nouvelle plaque d'immatriculation belge », je devrai évidemment prendre une décision d'ici à un an. (*Rires*)

*L'incident est clos.*

#### **09 Questions jointes de**

- M. Patrick De Groote au ministre de la Mobilité sur "l'introduction d'un tachygraphe digital" (n° 11185)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les contrôles du tachygraphe digital effectués par la police" (n° 11608)

Inschrijvingen Voertuigen levert al nummerplaten af met de beginletter V. Tegen het huidige ritme betekent dit, dat er binnen enkele maanden geen nummerplaten meer beschikbaar zullen zijn, te meer daar platen met de beginletter Z voorbehouden zijn aan handelaars. Op Europees vlak is er een tendens naar nummerplaten met zwarte tekens op een witte of gele achtergrond.

Welke maatregelen worden er genomen om voor een nieuwe reeks vrije nummerplaten te zorgen? Wordt het aantal letters en cijfers uitgebreid of overweegt men een andere volgorde van de tekens of een andere kleurencombinatie in te voeren?

**08.02 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Het klopt dat tegen het huidige ritme de voorraad beschikbare nieuwe nummerplaten binnen twintig maanden zal uitgeput zijn. Voor dit probleem zijn er twee oplossingen mogelijk: ofwel stemmen we ons systeem helemaal af op wat momenteel bijna overal in de Europese Unie gangbaar is, ofwel houden we hetzelfde type nummerplaat maar met omwisseling van de letter- en cijferreeks. De eerste oplossing is iets duurder, terwijl de tweede ons weer voor vele jaren voorthelpt.

**08.03 Walter Muls** (sp.a-spirit): In het tweede geval zou de traditionele roodwitte combinatie dus behouden blijven. Dit kan voor verwarring zorgen met de proefnummerplaten in Duitsland.

**08.04 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Idealiter evolueren we mee in de richting van een Europees type, maar dat is alleszins een duurdere oplossing. Als ik in de geschiedenisboeken wil komen als 'vader van de nieuwe Belgische nummerplaat', moet de knoop natuurlijk binnen het jaar worden doorgesneden. (*Gelach*)

*Het incident is gesloten.*

#### **09 Samengevoegde vragen van**

- de heer Patrick De Groote aan de minister van Mobiliteit over "de invoering van een digitale tachograaf" (nr. 11185)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de politiecontroles van de digitale tachograaf" (nr. 11608)

**09.01 Patrick De Groote (N-VA) :** Tous les nouveaux camions et bus devront à l'avenir être équipés d'un tachygraphe digital.

Quand cette obligation européenne sera-t-elle imposée en Belgique ? Une concertation est-elle menée à cette fin avec le secteur ?

Comment les nouvelles règles relatives aux temps de conduite et de repos seront-elles communiquées à l'ensemble des intéressés ?

Comment le nouveau système sera-t-il contrôlé ? Prévoit-on suffisamment de moyens et de personnel à cet effet ?

**09.02 Jef Van den Bergh (CD&V):** Il me revient qu'actuellement, la police ne serait pas encore à même de contrôler le tachygraphe digital dans les camions et les bus, faute de disposer des appareils de contrôle adéquats. Selon le ministre, nous sommes actuellement dans une phase transitoire mais chaque service de police disposera sous peu de ces appareils.

Pourquoi la fourniture de ces appareils de contrôle s'est-elle fait attendre si longtemps ? Quand a-t-il été procédé à leur acquisition et quelle date a été convenue pour la livraison ?

Quels services de police seront chargés de ces contrôles ? La police fédérale seule ou aussi la police locale ? Celle-ci devra-t-elle assumer la responsabilité de l'acquisition de ces appareils ? Dans l'affirmative, pourra-t-elle employer à cette fin des ressources issues du Fonds pour la sécurité routière ?

Qu'en est-il de la formation du personnel de police en vue du contrôle du tachygraphe digital ?

**09.03 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) :** Je suis heureux de constater que le secteur du transport se préoccupe sincèrement des modalités de contrôle. Cela prouve l'importance qu'il accorde à la sécurité routière.

La Belgique est l'un des premiers pays européens à imposer l'utilisation du tachygraphe digital. Le contrôle n'est guère compliqué. Le tachygraphe digital effectue une impression des données demandées, que la police peut alors vérifier. Dans une prochaine phase, le contrôle pourra être totalement digitalisé et plus aucune impression ne sera nécessaire.

Le nouveau système exclura toute forme de manipulation encore possible avec l'ancien tachygraphe. En outre, le contrôle pourra encore

**09.01 Patrick De Groote (N-VA):** Alle nieuwe vrachtwagens en bussen moeten in de toekomst met een digitale tachograaf worden uitgerust.

Wanneer zal deze Europese verplichting in België opgelegd worden? Wordt er daartoe overleg met de sector gevoerd?

Hoe zullen de nieuwe regels inzake rij- en rusttijden worden meegedeeld aan alle betrokkenen?

Hoe zal de controle op het nieuwe systeem gebeuren? Wordt daartoe in voldoende middelen en personeel voorzien?

**09.02 Jef Van den Bergh (CD&V):** Naar verluidt zou de politie momenteel de digitale tachograaf in vrachtwagens en bussen nog niet kunnen controleren wegens gebrek aan aangepaste apparatuur. Volgens de minister loopt er nu een overgangsfase, maar zal binnenkort elke politiedienst over aangepaste apparatuur kunnen beschikken.

Waarom heeft de levering van controleapparatuur zo lang op zich laten wachten? Wanneer werd de aankoop gedaan en welke leveringsdatum werd er afgesproken?

Welke politiediensten zullen de controles uitvoeren? Uitsluitend de federale politie of ook de lokale politie? Moet de lokale politie zelf instaan voor de aankoop van de apparatuur? Zo ja, kan dit met middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds?

Hoe staat het met de opleiding van het politiepersoneel met het oog op de controle van de digitale tachograaf?

**09.03 Minister Renaat Landuyt (Nederlands):** Ik stel met genoegen vast dat de vervoersector oprecht bezorgd is om de modaliteiten van de controles. Dat bewijst hoe na verkeersveiligheid deze sector aan het hart ligt.

België is een van de eerste Europese landen die de digitale tachograaf verplicht maken. De controle erop is helemaal niet zo moeilijk. De digitale tachograaf maakt een print van de gevraagde gegevens en de politie kan die gewoon nalezen. In een volgende fase zal de controle helemaal digitaal kunnen gebeuren en moet er zelfs geen afdruk meer worden gemaakt.

Het nieuwe systeem zal elke vorm van manipulatie waartoe de oude tachograaf zich kon lenen, uitsluiten. De controle zal bovendien in de toekomst

être renforcé à l'avenir, lorsque l'appareillage de lecture et de contrôle aura été perfectionné.

Les nouvelles règles en matière de temps de conduite et de repos n'entreront en vigueur que le 1<sup>er</sup> mai 2007. Nous disposons donc encore de suffisamment de temps pour informer en détail l'ensemble des intéressés. Le secteur du fret est d'ailleurs déjà bien informé puisqu'il a participé aux négociations consacrées au nouveau système.

Une formation appropriée sera bien entendu organisée pour permettre aux services de police d'effectuer les contrôles de manière optimale.

**09.04 Patrick De Groote (N-VA) :** Il est réjouissant que la fraude soit désormais impossible en ce qui concerne les temps de conduite et de repos et que les contrôles prendront moins de temps et requerront moins de formalités administratives pour la police et les transporteurs.

**09.05 Jef Van den Bergh (CD&V) :** Je n'ai pas obtenu de réponse à mes questions relatives à la date de commande et de livraison des appareils de contrôle et à la formation du personnel de police.

**09.06 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) :** Les moyens nécessaires ont été prévus dans le budget de cette année. Je ne suis pas en mesure de fournir davantage de détails à M. Van den Bergh aujourd'hui. Le ministre de l'Intérieur en sait certainement davantage à ce sujet.

*L'incident est clos.*

**10 Question de M<sup>me</sup> Marleen Govaerts au ministre de la Mobilité sur "l'aéroport de Brustem, près de Saint-Trond" (n° 11213)**

**10.01 Marleen Govaerts (Vlaams Belang) :** Le département de la Défense a résilié unilatéralement, le 1<sup>er</sup> mai, les trois contrats d'exploitation civile de l'aéroport de Brustem pour les transférer à la ville de Saint-Trond qui sera la première ville belge à exploiter elle-même un terrain d'aviation. Le bourgmestre a obtenu ce qu'il voulait mais les activités aéronautiques prévues seront une fois de plus menacées. Toutes les demandes de permis devront être réintroduites et la ville risque, pour la deuxième fois, de perdre un investisseur – et un employeur – important. Le département de la Mobilité devra également délivrer un permis, car l'administration de l'Aéronautique doit contrôler la sécurité.

Le ministre a-t-il connaissance du transfert de la

nog scherper kunnen wanneer de lees- en controleapparatuur verfijnder wordt.

De nieuwe regels inzake rij- en rusttijden worden pas ingevoerd vanaf 1 mei 2007. Er rest ons dus nog wel de tijd om alle betrokkenen uitgebreid op de hoogte te brengen. De vrachtsector weet trouwens nu al goed waarover het gaat, omdat ze mee onderhandeld heeft over het nieuwe systeem.

Om het de politiediensten mogelijk te maken de controles optimaal uit te voeren, wordt vanzelfsprekend voor de nodige opleiding gezorgd.

**09.04 Patrick De Groote (N-VA):** Het is een goede zaak dat er voortaan geen fraude meer mogelijk zal zijn bij de rij- en rusttijden en dat de controles minder tijd en administratieve rompslomp zullen vergen van politie en vrachtvervoerders.

**09.05 Jef Van den Bergh (CD&V):** Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vragen over de bestel- en leveringsdatum van de controleapparatuur en over de opleiding van het politiepersoneel.

**09.06 Minister Renaat Landuyt (Nederlands):** Op het budget van dit jaar werden de nodige middelen uitgetrokken. Meer details kan ik de heer Van den Bergh vandaag niet geven. De minister van Binnenlandse Zaken weet daarover ongetwijfeld meer.

*Het incident is gesloten.*

**10 Vraag van mevrouw Marleen Govaerts aan de minister van Mobiliteit over "het vliegveld van Brustem bij Sint-Truiden" (nr. 11213)**

**10.01 Marleen Govaerts (Vlaams Belang):** Op 1 mei heeft Defensie de drie burgerconcessies voor het vliegveld van Brustem eenzijdig opgezegd om ze over te dragen aan de stad Sint-Truiden, de eerste Belgische gemeente die zelf een vliegveld zal uitbaten. De burgemeester krijgt zijn zin, maar de geplande luchtvaartactiviteiten komen andermaal op de helling te staan. Alle vergunningen moeten opnieuw worden aangevraagd en de stad dreigt voor de tweede keer een belangrijke investeerder - en werkgever - te verliezen. Ook het ministerie van Mobiliteit moet een vergunning afleveren, want het bestuur der Luchtvaart moet de veiligheid controleren.

Is de minister op de hoogte van de overdracht van



concession ? Pour quelles activités le département de la Mobilité doit-il délivrer un permis ? S'agit-il également d'activités qui ne sont pas organisées dans le cadre de l'aéronautique ?

Le bourgmestre parle notamment de *tuning* et de *jumpings*, qui, à mon estime, sont des activités purement récréatives. Le bourgmestre de Saint-Trond se contredit constamment. La ville a-t-elle déjà introduit une demande ? Quand ? Quel est le délai pour la délivrance d'un permis ?

**10.02 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : À ma connaissance, le bourgmestre de Saint-Trond ne s'est jamais contredit.

**10.03 Marleen Govaerts** (Vlaams Belang) : Il se contredit tous les jours.

**10.04 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : L'autorisation donnée par la direction générale de la Navigation aérienne en date du 27 août 2004 en vue de l'exploitation de l'aérodrome de Brustem est conditionnée à la concession octroyée par les autorités militaires aux utilisateurs du civil. Cette concession ayant été suspendue temporairement par les autorités militaires, l'autorisation accordée ne pouvait être exécutée. Le 26 novembre 2004, il avait cependant été constaté que toutes les conditions étaient remplies pour exploiter cet aérodrome en toute sécurité et de façon responsable. Aucune plainte n'avait été déposée et aucune infraction n'avait été constatée.

J'ai été informé le 14 avril 2006, non par une source officielle mais par *Het Belang van Limburg*. On pouvait lire dans ce quotidien que la suspension concernée arriverait à échéance et que la concession serait cédée à la ville de Saint-Trond.

L'aérodrome dispose d'une piste de 1 199 sur 50 mètres, sans instruments et avec une portance de 9 000 kg. De ce fait, il n'est pas soumis aux nouvelles normes de certification internationales et la licence continue d'être délivrée conformément à la circulaire. Il ne faut pas délivrer de nouvelle autorisation mais il est nécessaire d'y apporter des aménagements administratifs. Pour autant que je sache, la ville de Saint-Trond n'a pas encore introduit de demande officielle en ce sens.

Une licence pourra être délivrée rapidement mais la direction générale de la Navigation aérienne devra procéder à un contrôle supplémentaire, ce qui pourra se faire rapidement.

**10.05 Marleen Govaerts** (Vlaams Belang) : La

concessie? Voor welke activiteiten moet bestuur der Luchtvaart een vergunning afleveren? Gaat het ook om niet-luchtvaartgebonden activiteiten?

De burgemeester heeft het onder meer over *tuning* en *jumpings*, wat volgens mij louter recreatieve activiteiten zijn. De burgemeester van Sint-Truiden spreekt zichzelf voortdurend tegen. Diende de stad al een aanvraag in? Wanneer? Hoelang duurt het om een vergunning af te leveren?

**10.02 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Bij mijn weten heeft de burgemeester van Sint-Truiden zichzelf nog nooit tegengesproken.

**10.03 Marleen Govaerts** (Vlaams Belang): Dat doet hij dagelijks.

**10.04 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): De concessie van de militaire overheid aan gebruikers uit de burgerwereld is een voorwaarde van de machtiging door het directoraat-generaal Luchtvaart van 27 augustus 2004 om het vliegveld in Brustem uit te baten. Omdat de concessie tijdelijk werd opgeschort door de militaire overheid, was de machtiging niet uitvoerbaar. Op 26 november 2004 was nochtans vastgesteld dat aan alle vereisten was voldaan om het vliegveld veilig en verantwoord uit te baten. Er waren ook geen klachten of overtredingen.

Ik werd op 14 april 2006 op de hoogte gebracht door *Het Belang van Limburg*, niet door een officiële bron. In de krant stond dat de opschorting zou vervallen en dat de concessie aan de stad Sint-Truiden zou worden overgedragen.

Het vliegveld beschikt over een baan van 1 199 bij 50 meter, zonder instrumenten en met een draagvermogen van 9 000 kilogram. Daardoor is het niet aan de nieuwe internationale certificatie-eisen onderworpen en blijft de vergunning afgeleverd volgens de rondzendbrief. Er moet geen nieuwe machtiging afgeleverd worden, maar er moeten wel administratieve aanpassingen gebeuren. Voor zover ik weet heeft de stad Sint-Truiden nog geen officiële aanvraag ingediend.

Een vergunning zal vlot kunnen worden afgeleverd, maar het directoraat-generaal Luchtvaart moet wel nog een bijkomende controle uitvoeren. Dat laatste kan snel gaan.

**10.05 Marleen Govaerts** (Vlaams Belang): De

ville doit donc d'abord introduire une demande officielle.

**10.06 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Je ne donne jamais rien à quelqu'un qui n'a rien demandé. Dès que le contrôle sera terminé, la licence pourra être délivrée. Elle le sera donc à brève échéance.

*L'incident est clos.*

**11 Question de M. Mark Verhaegen au ministre de la Mobilité sur "les autorisations de transport exceptionnel" (n° 11662)**

**11.01 Mark Verhaegen** (CD&V) : Il y a un an, notre collègue, M. Van den Bergh, interrogeait déjà le ministre à ce propos. Des discussions ont eu lieu dans l'intervalle pour adapter la procédure. La durée de la délivrance du permis de transport pose le problème essentiel. Certains départements de production et commerciaux ne sont pas en mesure de planifier des transports quatre ou cinq semaines à l'avance. Un délai d'une à deux semaines est beaucoup plus réaliste. La longueur de la procédure nuit à l'activité économique. Le ministre doit prendre des mesures structurelles.

Selon l'administration de la Communauté flamande, les permis pour lesquels les autorités fédérales ne sont pas compétentes ne peuvent pas faire l'objet d'un arrêté royal.

Quelle est actuellement la durée moyenne de traitement des demandes en matière de transport exceptionnel ? Peut-on déjà faire le tri entre les demandes réelles et les demandes « en attente » ? Ce tri permet-il de gagner du temps ? Une redevance est-elle envisagée ? De quel montant s'agirait-il ?

La note politique 2005-2007 indiquait qu'un arrêté royal serait publié en 2005 pour adapter la réglementation et la compléter pour des raisons de sécurité et d'efficacité. Cet arrêté royal sera-t-il encore promulgué ? Quand ?

**11.02 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : La question a été introduite jeudi soir. L'administration a tout juste eu le temps de renvoyer à la réponse fournie précédemment à M. Van den Bergh.

**11.03 Mark Verhaegen** (CD&V) : Cela signifie-t-il que rien n'a changé l'année dernière ?

**11.04 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Non, le délai de traitement doit avoir diminué.

stad moet dus eerst een officiële aanvraag indienen?

**10.06 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Ik geef nooit iets als men er niet om vraagt. Zodra de controle achter de rug is, kan de vergunning worden afgeleverd. Dat is dus op korte termijn.

*Het incident is gesloten.*

**11 Vraag van de heer Mark Verhaegen aan de minister van Mobiliteit over "vergunningen voor uitzonderlijk vervoer" (nr. 11662)**

**11.01 Mark Verhaegen** (CD&V): Een jaar geleden ondervroeg collega Van den Bergh de minister al over deze kwestie. Inmiddels vonden besprekingen plaats om de procedure aan te passen. Vooral de duur van het afleveren van een transportvergunning is een probleem. Sommige productie- en klantgerichte afdelingen kunnen transporten onmogelijk vier of vijf weken op voorhand plannen. Een of twee weken is veel realistischer. De lange duur is nefast voor de economie. De minister moet structurele maatregelen nemen.

De administratie van de Vlaamse Gemeenschap zegt, dat vergunningen waarvoor de federale overheid niet bevoegd is, niet het voorwerp kunnen uitmaken van een KB.

Wat is momenteel de gemiddelde doorlooptijd voor aanvragen uitzonderlijk vervoer? Kan al een schifting worden gemaakt van reële aanvragen en 'aanvragen in afwachting'? Zorgt dat voor tijdswinst? Wordt een retributie overwogen? Om welk bedrag zou het gaan?

In de beleidsnota 2005-2007 stond dat in 2005 een KB zou worden gepubliceerd om de reglementering bij te sturen en aan te vullen met het oog op veiligheid en efficiëntie. Komt het er nog? Wanneer?

**11.02 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): De vraag werd donderdagavond ingediend. De administratie had enkel de tijd om te verwijzen naar het antwoord dat eerder aan de heer Van den Bergh werd gegeven.

**11.03 Mark Verhaegen** (CD&V): Betekent dat, dat er het voorbije jaar niets veranderd is?

**11.04 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Nee, de doorlooptijd moet korter geworden zijn. De

L'administration s'emploie à opérer un mouvement de rattrapage progressif mais n'a pas eu le temps de mesurer l'évolution précise.

En ce qui concerne l'arrêté royal, toutes les règles ont été définies. Il ne reste plus qu'à examiner l'opportunité d'appliquer un tarif. Il s'agit probablement du meilleur moyen de limiter les demandes inutiles et de réduire le délai de traitement. Il arrive trop souvent que des autorisations ne soient pas utilisées après la demande.

Je propose que M. Verhaegen reporte sa question.

**11.05 Mark Verhaegen (CD&V) :** J'introduirai une nouvelle question car, dans l'intérêt de la compétitivité, il importe que les demandes soient traitées rapidement, simplement et efficacement.

*L'incident est clos.*

**12 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'intention du ministre de supprimer la priorité de droite" (n° 11426)**

**12.01 Jef Van den Bergh (CD&V) :** Le 26 avril dernier, un journal francophone annonçait que le ministre entendait supprimer la règle de la priorité de droite. Ultérieurement, il est apparu que le ministre avait uniquement l'intention de faire réaliser une étude relative à cette règle dans le cadre d'une simplification du code de la route.

Il y a un an et demi, le CD&V a déposé une proposition de loi visant à adapter la règle de la priorité de droite aux règles en vigueur aux Pays-Bas et en France, notamment. Cette proposition prévoit que la règle de la priorité de droite est une règle absolue : la priorité de droite est maintenue même si le véhicule venant de droite est à l'arrêt.

Quels sont les projets précis du ministre ?

**12.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) :** Lors d'un congrès cdH, il a été proposé de supprimer la priorité de droite. Cette proposition dupliquait en réalité une proposition antérieure de M. Koninckx aux termes de laquelle cette priorité devrait être automatique sur les grands axes, c'est-à-dire qu'elle devrait être accordée sans que des panneaux de signalisation doivent être placés à cet effet.

administratie concentreert zich op een stapsgewijze inhaalbeweging, maar had niet de tijd om de precieze evolutie te meten.

Alle regels voor het KB zijn klaar. Er moet enkel nog worden bekeken of het nodig is om een tarief toe te passen. Vermoedelijk is dat de beste manier om onnodige aanvragen af te remmen en de doorlooptijd korter te maken. Al te vaak worden vergunningen na de aanvraag niet gebruikt.

Ik stel voor dat de heer Verhaegen zijn vraag uitstelt.

**11.05 Mark Verhaegen (CD&V) :** Ik zal een nieuwe vraag indienen, want in het belang van de competitiviteit moeten aanvragen snel, efficiënt en eenvoudig worden beantwoord.

*Het incident is gesloten.*

**12 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de plannen van de minister tot afschaffing van de voorrang van rechts" (nr. 11426)**

**12.01 Jef Van den Bergh (CD&V) :** Op 26 april meldde een Waalse krant dat de minister de voorrang van rechts wou afschaffen. Later bleek dat het enkel om een studie van de voorrangsregel ging in het kader van de vereenvoudiging van de verkeersregels.

Anderhalf jaar geleden diende CD&V een wetsvoorstel in om de voorrang van rechts aan te passen aan de regels die onder meer in Nederland en Frankrijk bestaan. Dat houdt in dat de voorrang van rechts absoluut is: zelfs als de wagen die van rechts komt stilstaat, behoudt hij de voorrang.

Wat zijn de precieze plannen van de minister?

**12.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands) :** Op een cdH-congres werd voorgesteld om de voorrang van rechts af te schaffen. Het was eigenlijk de herhaling van een voorstel van de heer Koninckx. Die had gezegd dat de voorrang op hoofdwegen automatisch zou moeten gelden, dus zonder dat daartoe verkeersborden zouden moeten worden geplaatst.

Nous considérons, pour notre part, la suppression des panneaux de signalisation dans le cadre de l'opération de simplification des règles de la circulation. Si d'aucuns se livrent à certaines interprétations dans un journal francophone, je n'en suis pas responsable. Si on supprime la priorité de droite, il faudra nécessairement instaurer une priorité de gauche. Nous avons besoin d'une règle qui permette de résoudre les problèmes qui se posent à toute intersection. La convention de Vienne en matière de circulation routière de 1968 mentionne le principe de la priorité de droite. Sur le plan international, il est plus sûr d'adapter la politique suivie à ce principe. La seule chose que nous puissions envisager, c'est de simplifier la situation en répondant à une question : comment signaler la priorité de droite et ses exceptions ?

Wij bekijken de afschaffing van verkeersborden in het kader van de operatie verkeersvereenvoudiging. Ik ben niet verantwoordelijk voor bepaalde interpretaties in een Franstalige krant. Wie de voorrang van rechts afschaft, zal de voorrang van links moeten invoeren. Men heeft een regel nodig die een oplossing biedt als men op een punt samen komt. Het Verdrag van Wenen inzake wegverkeer uit 1968 vermeldt het principe van de voorrang van rechts. Het is internationaal veiliger om het beleid daarop af te stemmen. Het enige wat wij kunnen bekijken, is het vereenvoudigen van de wegsituatie, namelijk hoe duidt men de voorrang van rechts en de uitzonderingen daarop aan.

**12.03 Jef Van den Bergh (CD&V) :** Je me félicite que l'on ait coupé les ailes à ce canard. Le Traité de Vienne dispose tout autant qu'une dérogation à la priorité de droite ne peut être indiquée que par des panneaux de signalisation. Une exception générale pour les routes principales ne semble pas possible dans le cadre de cette réglementation. La proposition Koninckx n'est réalisable que si l'on place toujours des panneaux de signalisation indiquant la réglementation de la priorité. Le ministre n'a pas réagi à notre proposition d'exclure toute exception à la priorité de droite, ce qui constituerait une clarification de la réglementation relative à la circulation routière. Le gouvernement flamand a rendu un avis en ce sens.

**12.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Ik ben blij dat deze kwakkel de wereld uit is. Het Verdrag van Wenen bepaalt evenzeer dat een afwijking op de voorrang van rechts enkel kan met aanduidingen door verkeersborden. Een algemene uitzondering voor hoofdwegen lijkt via deze regelgeving niet mogelijk. Het voorstel-Koninckx kan enkel als men altijd verkeersborden plaatst over de voorrangsregelgeving. De minister heeft niet gereageerd op ons voorstel om de voorrang van rechts absoluut te maken. Het zou een verduidelijking betekenen in de verkeerswetgeving. De Vlaamse regering heeft in die zin geadviseerd.

**12.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) :** En matière de simplification de la circulation routière, l'interprétation large de la jurisprudence en cassation concernant la conduite régulière permettra de simplifier la règle de la priorité de droite. D'autre part, il existe la règle belge qui précise que l'on perd la priorité de droite lorsque l'on effectue une manœuvre. Plusieurs raisons nous poussent donc à clarifier la réglementation. Le Traité de Vienne offre davantage de possibilités en matière de panneaux de signalisation.

**12.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands):** Inzake verkeersvereenvoudiging kunnen we de regel van de voorrang van rechts eenvoudiger maken door de ruime cassatierechtspraak rond het rijden op een regelmatige manier. Anderzijds is er de Belgische regel dat men zijn voorrang van rechts verliest als men een manoeuvre uitvoert. We hebben dus enkele redenen om de regeling duidelijker te maken. Op het vlak van verkeerstekens maakt het Verdrag van Wenen veel meer mogelijk.

**12.05 Jef Van den Bergh (CD&V) :** Nous sommes confrontés dans notre pays à un problème de lisibilité le long des routes. De nombreux travaux d'infrastructures seront nécessaires pour le résoudre.

**12.05 Jef Van den Bergh (CD&V):** In ons land hebben we een probleem met de leesbaarheid van de weg. Dit zal heel wat infrastructuurwerken vergen.

**12.06 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) :** La simplification de la réglementation de la circulation routière ne pourra être réalisée que dans le respect des compétences de chacun. Les règles du jeu, qui relèvent de la compétence fédérale,

**12.06 Minister Renaat Landuyt (Nederlands):** Verkeersvereenvoudiging kan maar met respect voor ieders bevoegdheid. De spelregels, een federale bevoegdheid, moeten terug naar de basics. Daardoor kan de wegbeheerder op het

devront redevenir élémentaires, ce qui permettra au gestionnaire de la voirie de simplifier la situation sur le terrain. Les communes et les Communautés seront associées à ce processus.

*L'incident est clos.*

*Présidente : M<sup>me</sup> Valérie De Bue.*

### **13 Interpellations jointes de**

- **M. Jef Van den Bergh** au ministre de la Mobilité sur "la réforme de la formation à la conduite" (n° 836)

- **M. Jan Mortelmans** au ministre de la Mobilité sur "la réforme de la formation à la conduite" (n° 840)

**13.01 Jef Van den Bergh** (CD&V) : Où en sont les aménagements annoncés dans le cadre de la réforme de la formation à la conduite ? Un nouvel arrêté royal sera-t-il promulgué ou s'agira-t-il seulement d'une adaptation de l'arrêté royal existant ? Entrera-t-il en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre ou un délai supplémentaire est-il prévu ?

**13.02 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang) : Qu'en est-il du dossier de la réforme de la formation à la conduite ?

**13.03 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : La procédure d'association a été clôturée. La dernière réaction nous est parvenue la semaine dernière. Le gouvernement procédera vendredi à une seconde lecture de l'arrêté royal, compte tenu de la concertation menée avec les Régions. Nous déciderons ce jour-là des adaptations à apporter à l'arrêté royal.

**13.04 Jef Van den Bergh** (CD&V) : À suivre...

**13.05 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang) : Je formule des suggestions dans une motion de recommandation. Si celle-ci est adoptée jeudi au Parlement, il pourra en être tenu compte lors du Conseil des ministres de vendredi.

### **Motions**

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

Une première motion de recommandation a été déposée par M. Jan Mortelmans et est libellée comme suit:

"La Chambre, ayant entendu les interpellations de MM. Jef Van

terrein vereenvoudigen. Gemeenten en Gewesten worden bij het proces betrokken.

*Het incident is gesloten.*

*Voorzitter: mevrouw Valérie De Bue.*

### **13 Samengevoegde interpellaties van**

- de heer **Jef Van den Bergh** tot de minister van Mobiliteit over "de hervorming van de rijopleiding" (nr. 836)

- de heer **Jan Mortelmans** tot de minister van Mobiliteit over "de hervorming van de rijopleiding" (nr. 840)

**13.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): Wat is de stand van zaken bij de beloofde aanpassingen van de hervorming van de rijopleiding? Komt er een nieuw KB of enkel een aanpassing van het bestaande KB? Wordt dit van kracht op 1 september of komt er uitstel?

**13.02 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Wat is de stand van zaken in het dossier van de hervorming van de rijopleiding?

**13.03 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): De betrokkenheidsprocedure is afgerond. De laatste reactie is vorige week binnengekomen. Vrijdag houdt de regering een tweede lezing van het KB met kennis van het overleg met de Gewesten. Die dag beslissen we over aanpassingen aan het KB.

**13.04 Jef Van den Bergh** (CD&V): Dit wordt ongetwijfeld vervolgd.

**13.05 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): In een motie van aanbeveling doe ik suggesties. Als die donderdag in het Parlement wordt goedgekeurd, kan men er rekening mee houden op de ministerraad van vrijdag.

### **Moties**

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Jan Mortelmans en luidt als volgt:

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

den Bergh et Jan Mortelmans  
et la réponse du ministre de la Mobilité,  
demande au gouvernement

- de limiter dans le temps le permis de conduire provisoire ;
- de prolonger à nouveau la période d'apprentissage pratique minimum ;
- de supprimer le système des accompagnateurs multiples et de réintroduire le système de l'accompagnateur fixe ;
- d'examiner la possibilité de réintroduire l'apprentissage anticipé de la conduite ;
- d'examiner la possibilité d'imposer des conditions aux accompagnateurs en filière libre afin qu'ils puissent guider les candidats automobilistes de manière plus responsable et plus efficace pendant la période de stage."

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Valérie De Bue.

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

**14 Interpellation de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les problèmes que peut générer l'entêtement du ministre à adopter une attitude fondamentalement « libérale » dans le cadre de certains dossiers réglementaires en matière de circulation routière" (n° 853)**

**14.01 Jef Van den Bergh**, ministre (*en néerlandais*) : Depuis le 1er septembre 2005, aux Pays-Bas, les nouveaux cyclomoteurs, scooters et mobylettes doivent être munis d'un certificat d'immatriculation et d'une plaque d'immatriculation. Cette mesure compte de nombreux partisans parce qu'elle doit contribuer à la sécurité routière et favoriser le respect de l'obligation de s'assurer. Accessoirement, elle permettra de s'attaquer plus efficacement à la petite délinquance. Nous - et de très nombreux services de police - voulons la même chose dans notre pays. Les motocyclistes sont eux aussi demandeurs. En outre, la plaque d'immatriculation peut jouer un rôle important dans le cadre de la lutte contre la pratique qui consiste à trafiquer des cyclomoteurs.

Les jeunes gens qui habitent la région frontalière ne peuvent entrer aux Pays-Bas que s'ils sont en ordre d'assurance. En Allemagne, la plaque d'immatriculation est d'ores et déjà obligatoire.

Si les cyclomoteurs doivent disposer d'une plaque minéralogique dans les pays voisins, l'application d'une autre réglementation dans notre pays irait quasiment à l'encontre de la libre circulation des personnes et des biens.

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

- het voorlopig rijbewijs te beperken in de tijd;
- de minimale oefenperiode opnieuw te verlengen;
- het systeem van verschillende begeleiders af te schaffen en opnieuw de vaste begeleider in te voeren;
- te onderzoeken de VERO-opleiding opnieuw in te voeren;
- te onderzoeken voorwaarden op te leggen aan de vrije begeleiders opdat zij de kandidaat-bestuurders op een meer verantwoorde en degelijke manier kunnen begeleiden tijdens de stageperiode."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Valérie De Bue.

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

**14 Interpellatie van de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "de problematische implicaties van de eigenzinnige, 'liberale' grondhouding van de minister inzake een aantal regelgevende verkeersdossiers" (nr. 853)**

**14.01 Jef Van den Bergh (Nederlands)**: Sinds 1 september 2005 moeten de nieuwe bromfietsen, scooters en snorfietsen in Nederland voorzien zijn van een inschrijvingsbewijs en een nummerplaat. Die maatregel had vele voorstanders, omdat men erop rekent dat hij de verkeersveiligheid zal verhogen en de naleving van de verzekeringsplicht zal vergemakkelijken. Bovendien zal men als neveneffect de kleine criminaliteit beter kunnen aanpakken. Wij willen, net als heel wat politiediensten, hetzelfde in ons land. Ook de motorrijders zijn vragende partij. De nummerplaat kan ook belangrijk zijn in de strijd tegen de opgedreven bromfietsen.

Jongeren uit de grensstreek kunnen enkel de Nederlandse grens over als ze zeker voldoen aan de verzekeringsplicht. In Duitsland is een nummerplaat sowieso verplicht.

Als de bromfietsnummerplaat in onze buurlanden wel wordt gebruikt, zou het bijna tegen het vrije verkeer van personen en goederen zijn om in ons land een andere regelgeving toe te passen.

**14.02 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Tous les avantages de la plaque minéralogique pour les cyclomoteurs énumérés par M. Van den Bergh sont exacts. Les contrôles peuvent être menés de manière plus efficace lorsque l'ensemble des usagers disposent d'une plaque minéralogique. La question est néanmoins de savoir si ces avantages contrebalancent les inconvénients. Nous devrions à cet effet mettre toute une administration sur pied. Il va de soi que les compagnies d'assurances et les services de police se réjouiraient d'une telle mesure. Toutefois, je ne pense pas que nous devons agir ainsi vis-à-vis de la majorité des usagers qui se comporte correctement.

Une comparaison internationale serait intéressante. Je procéderai à une radioscopie des tendances à l'étranger. Je ferai également examiner si nous pouvons résoudre le cas des personnes qui veulent prouver à l'étranger qu'elles sont assurées, en proposant une immatriculation volontaire liée à la plaque minéralogique de la moto.

**14.03 Jef Van den Bergh** (CD&V) : Ce dernier aspect constitue un sérieux problème. Une telle possibilité sera-t-elle déjà prévue à court terme ?

**14.04 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Deux catégories de personnes peuvent rencontrer des problèmes : les vacanciers qui voyagent avec une grande caravane et transportent également un vélomoteur ou les personnes qui possèdent une seconde résidence à l'étranger et y disposent d'un vélomoteur. Il est préférable que ces personnes s'inscrivent dans le pays de destination.

**14.05 Jef Van den Bergh** (CD&V) : Il est positif que le ministre souhaite examiner le contexte européen. Les frontières avec nos voisins s'estompent et les déplacements entre États membres sont nombreux.

Le raisonnement du ministre selon lequel chacun pourrait être équipé d'un numéro participe d'une vision manichéenne. Dans cette hypothèse, on pourrait tout aussi bien supprimer les plaques minéralogiques des voitures. L'attribution d'une plaque minéralogique aux vélomoteurs présente bel et bien des avantages majeurs, comme le démontrent les exemples à l'étranger. J'espère dès lors que les propositions de loi déposées pourront être examinées rapidement.

*L'incident est clos.*

**14.02 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Al de voordelen van de bromfietsnummerplaat die de heer Van den Bergh opsomt, zijn juist. Controles kunnen het meest efficiënt worden uitgevoerd als iedereen een nummer heeft. De vraag is echter of die voordelen opwegen tegen de nadelen. We zouden hiervoor een hele administratie moeten oprichten. De verzekeringsmaatschappijen en politiediensten zullen uiteraard akkoord gaan. Ik denk echter niet dat we op deze manier moeten omgaan met de meerderheid die zich wel correct gedraagt.

Een internationale vergelijking is interessant. Ik zal de tendensen in het buitenland in kaart brengen. Ik wil ook laten onderzoeken of we de problemen van mensen die in het buitenland willen bewijzen dat ze verzekerd zijn, kunnen oplossen door een inschrijving op vrijwillige basis, gekoppeld aan de motornummerplaat.

**14.03 Jef Van den Bergh** (CD&V): Dat laatste is een prangend probleem. Zal dit al mogelijk worden op korte termijn?

**14.04 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Er zijn twee categorieën die problemen kunnen ondervinden. Vakantiegangers met een grote caravan, die ook een brommer meenemen, of personen met een tweede verblijf in het buitenland, waar ze een brommer hebben. Zij kunnen zich het best in het land van bestemming inschrijven.

**14.05 Jef Van den Bergh** (CD&V): Het is positief dat de minister de Europese context wil bekijken. De grenzen met onze buurlanden vervagen en er wordt veel gereisd tussen de lidstaten.

De redenering van de minister dat iedereen net zo goed een nummer zou kunnen dragen, is een zwart-witredenering. Als men daarvan uitgaat, kunnen we even goed de nummerplaten voor auto's afschaffen. Er zijn wel degelijk belangrijke voordelen aan de nummerplaat voor bromfietsen, zoals de voorbeelden uit het buitenland aantonen. Ik hoop daarom dat de ingediende wetsvoorstellen snel besproken kunnen worden.

*Het incident is gesloten.*

**15** Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "l'insécurité juridique en ce qui concerne l'application de la nouvelle loi sur la circulation routière" (n° 11199)

**15.01** Jan Mortelmans (Vlaams Belang) : Ma question date déjà de début avril 2006. Tous les problèmes ont peut-être déjà été résolus dans l'intervalle.

Pour certains tribunaux de police, la nouvelle loi sur la circulation impliquerait qu'une interprétation différente serait donnée aux faits qui ont eu lieu avant l'entrée en vigueur de la nouvelle loi et à ceux qui se sont produits après l'entrée en vigueur.

Par ailleurs, il semblerait que certains corps de police n'ont pas pu imprimer de procès-verbaux au cours des premiers jours qui ont suivi l'entrée en vigueur de la loi, parce qu'ils ne disposaient pas des programmes informatiques nécessaires.

En vertu de la nouvelle loi sur la circulation, une interdiction de conduire le week-end et les jours fériés peut être prononcée. Comment cette mesure sera-t-elle appliquée dans la pratique ?

**15.02** Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Les problèmes relatifs à l'impression des procès-verbaux ont été résolus. Ils ne se posaient qu'à l'échelle locale et ont été résolus rapidement.

Cette interprétation à laquelle M. Mortelmans se réfère a été annoncée par un jeune avocat qui l'a manifestement considérée comme une nouvelle technique publicitaire pour son cabinet. Il s'est néanmoins fourvoyé car la loi précise clairement quelle interprétation les tribunaux doivent donner au texte. L'entrée en vigueur n'a été publiée que très tardivement pour empêcher que les spéculations préalables n'aillent bon train.

L'application de l'interdiction de circuler pendant le week-end est fixée clairement dans la réglementation. Il y a des interactions entre le greffe et la police. Lors du retrait, le greffe notifie à l'intéressé un avis indiquant que la commune peut lui délivrer un permis de conduire qui n'est valable qu'en semaine. Dès lors, la charge de la preuve ne lui incombe pas sur la route.

*L'incident est clos.*

**16** Questions jointes de  
- M. Claude Marinower au ministre de la Mobilité sur "des éthylomètres non étalonnés" (n° 11188)  
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité

**15** Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de rechtsonzekerheid met betrekking tot de invoering van de nieuwe verkeerswet" (nr. 11199)

**15.01** Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijn vraag dateert al van begin april 2006. Misschien werden alle problemen ondertussen al opgelost.

De nieuwe verkeerswet zou voor bepaalde politierechtbanken aanleiding geven om feiten die vóór de inwerkingtreding van de nieuwe wet plaatsvonden, anders te interpreteren dan feiten die na de inwerkingtreding plaatsvonden.

Daarnaast zouden er politiekorpsen zijn die de eerste dagen na de inwerkingtreding geen processen-verbaal konden afdrukken, omdat zij niet over de nodige computerprogramma's beschikten.

In de nieuwe verkeerswet wordt de mogelijkheid gecreëerd om een rijverbod tijdens weekends en op feestdagen uit te spreken. Hoe zal dat in de praktijk worden uitgevoerd?

**15.02** Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De problemen met het afdrukken van de processen-verbaal zijn opgelost en waren plaatselijk en van korte duur.

Die interpretatie waar de heer Mortelmans naar verwijst, werd aangekondigd door een jonge advocaat die er blijkbaar een nieuwe reclametechniek voor zijn kantoor in zag. Hij vergiste zich echter, want in de wet staat letterlijk hoe rechtbanken de tekst moeten interpreteren. De inwerkingtreding werd pas heel laat gepubliceerd om te verhinderen dat er vooraf te veel zou worden gespeculeerd.

De uitvoering van het rijverbod tijdens het weekend wordt duidelijk geregeld in de reglementering. Er is een wisselwerking tussen de griffie en de politie. De griffie bezorgt de betrokkene bij de intrekking een bericht dat de gemeente hem of haar een rijbewijs mag afleveren dat enkel buiten het weekend geldt. Daardoor heeft hij of zij geen bewijslast op de weg.

*Het incident is gesloten.*

**16** Samengevoegde vragen van  
- de heer Claude Marinower aan de minister van Mobiliteit over "niet-geijkte alcoholmeters" (nr. 11188)



**sur "les doutes quant à la validité de l'étalonnage des éthylomètres" (n° 11343)**

**16.01 Claude Marinower** (VLD) : J'ai posé également une question à ce sujet à la ministre de la Justice qui, dans sa réponse, s'est référée entre autres au ministre de l'Economie.

À en croire les communiqués de presse, des éthylomètres qui n'ont pas été étalonnés selon la procédure légale seraient utilisés depuis un an et demi. Conséquence : des condamnations prononcées pour ébriété au volant pourraient être attaquées devant le tribunal de police.

Pourquoi ces appareils n'ont-ils pas été étalonnés par l'organisme compétent ? De combien d'appareils s'agit-il ? Quelles mesures ont été prises pour mettre ces appareils en conformité avec la loi ? Quelle procédure sera suivie pour l'étalonnage des nouveaux appareils destinés à effectuer à l'avenir les contrôles d'alcoolémie ?

*Président: M. Jan Mortelmans.*

**16.02 Jef Van den Bergh** (CD&V) : On ne connaît toujours pas exactement la nature du problème qui s'est posé sur le plan de l'étalonnage des éthylomètres. Ce problème se poserait déjà depuis un an et demi.

Toutes les constatations d'infractions auxquelles il a été procédé sont-elles aujourd'hui inutilisables ? Depuis combien de temps le ministre est-il informé ? Comment se fait-il que ces étalonnages aient été imparfaits depuis si longtemps ?

**16.03 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : En vertu de l'arrêté royal du 18 février 1991 relatif aux appareils d'analyse, les tests préalables d'approbation de modèle, de vérification primitive, de vérification périodique et de contrôle technique sont réalisés par l'Institut belge pour la sécurité routière (IBSR) sous la surveillance de l'Inspection générale de la métrologie du SPF Économie.

Le 28 juin 2000, le Service de la Métrologie a retiré à l'IBSR sa compétence en matière d'étalonnage parce que l'Institut n'était plus en mesure de réaliser d'étalonnages. Le Service de la Métrologie a, à titre de solution intermédiaire, autorisé les fabricants à s'en occuper eux-mêmes. La marque d'acceptation IBSR était alors appliquée à l'appareil étalonné après l'approbation de l'appareil de mesure.

**- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de betwisting inzake de geldigheid van de ijking van alcoholtoestellen" (nr. 11343)**

**16.01 Claude Marinower** (VLD): Ik stelde hierover ook een vraag aan de minister van Justitie, die in haar antwoord onder meer verwees naar de minister van Economie.

Volgens de berichten zou reeds anderhalf jaar gebruik worden gemaakt van alcoholmeters die niet volgens de wettelijke procedure geijkt zijn. Hierdoor zouden veroordelingen voor alcoholgebruik achter het stuur kunnen aangevochten worden voor de politierechtbank.

Waarom werden deze toestellen niet geijkt door de bevoegde instelling? Over hoeveel toestellen gaat het? Welke maatregelen werden er genomen om deze toestellen alsnog wettelijk in orde te brengen? Welke procedure zal worden gebruikt voor de ijking van de reeds aangekondigde nieuwe toestellen voor alcoholcontroles?

*Voorzitter: de heer Jan Mortelmans.*

**16.02 Jef Van den Bergh** (CD&V): Het is nog altijd vrij onduidelijk wat er precies is misgelopen met de ijking van de alcoholtesttoestellen. Er wordt gesproken over een probleem dat al anderhalf jaar aan de gang is.

Zijn alle vaststellingen van overtredingen nu onbruikbaar? Hoe lang is de minister al op de hoogte? Hoe komt het dat de ijkings zo lang fout verliepen?

**16.03 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Conform het KB van 18 februari 1991 betreffende de analysetoestellen worden de voorafgaande proeven van modelgoedkeuring eerste ijking, herijking en technische controle uitgevoerd door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), onder toezicht van de algemene inspectie Metrologie van de FOD Economie

Op 28 juni 2000 heeft de dienst Metrologie de ijkbevoegdheid van het BIVV ingetrokken, omdat het geen ijkings meer kon uitvoeren. Als tussenoplossing heeft de dienst Metrologie aan de fabrikanten zelf toegestaan om in te staan voor de ijking. Het aanvaardingsmerk BIVV werd dan na de goedkeuring van de meetapparatuur op het geijkte toestel aangebracht.

Le 7 septembre 2004, le Service de Métrologie a accrédité le laboratoire de l'IBSR, qui pouvait donc de nouveau se charger des tests préalables d'approbation de modèle et d'étalonnage. Dans la pratique, toutefois, les fabricants procédaient toujours eux-mêmes aux étalonnages. Cependant, le Service de Métrologie ne disposait plus à ce moment-là de la marque d'acceptation IBSR.

Bien que l'IBSR lui ait déjà signalé à plusieurs reprises que ce procédé n'est pas conforme à l'arrêté royal, le SPF Économie continue d'autoriser les fabricants à procéder eux-mêmes aux étalonnages.

Dans l'intervalle, le service de la Métrologie continue à apposer sa propre marque d'agrément sur les appareils. Il existe donc un conflit de compétences entre le service et l'IBSR.

Je ne puis vous préciser le nombre d'appareils qui ont été adaptés, mais vous pouvez interroger le ministre de l'Économie à ce sujet. À la demande de certaines zones de police, l'IBSR a procédé à un nouvel étalonnage de plusieurs éthylomètres.

Une contestation juridique est possible en théorie, mais étant donné que les appareils viennent d'être étalonnés, l'intéressé n'obtiendrait toutefois pas gain de cause après avoir payé des frais d'expertise élevés. La meilleure solution consisterait à permettre à l'IBSR d'étalonner à nouveau les appareils mais le producteur a introduit une action en référé contre l'État belge pour pouvoir continuer à effectuer l'étalonnage lui-même afin de pouvoir livrer à temps. L'IBSR n'a pas encore détecté d'appareils mal étalonnés mais le SPF Économie devrait mettre les choses au point.

**16.04 Claude Marinower (VLD)** : La confusion règne donc et on attend le moment où un juge de police rejettera cette théorie.

**16.05 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais)** : Les appareils ont été étalonnés correctement mais la marque mentionnée est erronée.

**16.06 Claude Marinower (VLD)** : L'appareil ne satisfait pas aux règles d'étalonnage si le scellé d'étalonnage n'a pas été apposé par le Service de la Métrologie. Le juge de police devra vérifier si la pose ultérieure des scellés permet de rectifier une irrégularité.

Le problème traîne déjà depuis quelques années.

Op 7 september 2004 heeft de dienst Metrologie het laboratorium van het BIVV geaccrediteerd, waardoor het opnieuw voor voorafgaande proeven van modelgoedkeuring en ijking kon instaan. In de praktijk voerden de fabrikanten echter nog steeds zelf de ijkingen uit. De dienst Metrologie beschikte dan echter niet meer over het aanvaardingsmerk BIVV.

Hoewel het BIVV meermaals aan de FOD Economie gemeld heeft dat deze handelwijze niet conform het KB is, blijft de FOD Economie toestaan dat de fabrikanten zelf de ijkingen uitvoeren.

Ondertussen blijft de dienst Metrologie het eigen aanvaardingsmerk op de toestellen plaatsen. Er is dus een conflict tussen de bevoegdheden van die dienst en het BIVV.

Het is mij niet duidelijk hoeveel toestellen werden aangepast, maar dat kan men de minister van Economie vragen. Op vraag van bepaalde politiezones werden door het BIVV enkele ademanalysetoestellen herijkt.

In theorie is een juridische betwisting mogelijk, maar aangezien de toestellen juist zijn geijkt, zou de betrokkene na het betalen van dure expertisecosten toch in het ongelijk worden gesteld. De beste oplossing zou zijn dat het BIVV de toestellen herijkt, maar de producent heeft een kortgeding tegen de Belgische Staat aangespannen om zelf de ijking te mogen blijven uitvoeren om tijdig te kunnen leveren. Het BIVV heeft nog geen toestellen aangetroffen die verkeerd waren geijkt, maar de FOD Economie zou orde op zaken moeten stellen.

**16.04 Claude Marinower (VLD)**: Er heerst dus onduidelijkheid en men wacht op het moment dat een politierechter deze theorie zal verwerpen.

**16.05 Minister Renaat Landuyt (Nederlands)**: De ijking van de apparaten is correct, maar er staat een verkeerd merk op.

**16.06 Claude Marinower (VLD)**: Het toestel voldoet niet aan de ijkregels indien het ijkzegel niet door de dienst Metrologie werd aangebracht. De politierechter zal moeten nagaan of door het later aanbrengen van de zegels een onregelmatigheid kan worden rechtgezet.

Het probleem sleept al enkele jaren aan.

**16.07 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Le problème est apparu en septembre 2004 lorsque l'IBSR a de nouveau apposé lui-même les scellés. Le Service de la Métrologie maintient obstinément qu'il est compétent pour l'étalonnage.

**16.08 Claude Marinower** (VLD) : Je soumettrai la question au ministre de l'Économie.

**16.09 Jef Van den Bergh** (CD&V) : Je m'étonne d'apprendre qu'il s'agit d'une compétence de l'IBSR, étant donné que l'étalonnage a été effectué pendant des années sans aucun problème par le fabricant, sous la surveillance du service Métrologie. Est-il bien utile d'associer l'IBSR à cette opération?

**16.10 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : L'IBSR n'était auparavant pas suffisamment équipé pour assumer cette mission. La meilleure solution consiste à adapter les règles pour la reconnaissance

*L'incident est clos.*

**17 Question de M<sup>me</sup> Muriel Gerken**s au ministre de la Mobilité sur "l'installation de filtres à particules sur les véhicules en Belgique" (n° 11346 et n° 11576)

**17.01 Muriel Gerken** (ECOLO) : En janvier, au salon de l'Auto, le Premier ministre annonçait des avantages fiscaux pour l'installation de filtres à particules sur les voitures. J'ai déposé, au même moment, une proposition de résolution n° 2235 et une proposition de loi n° 2287 destinées à instaurer ces avantages pour ces filtres et les voitures au LPG. Trois mois plus tard, le gouvernement n'ayant pas avancé, j'interrogeais le ministre des Finances et celui-ci me répondait qu'il attendait des propositions de votre part (voir *Compte rendu analytique* n° 914 du 18 avril 2006, p. 5-7).

Quelles démarches avez-vous entreprises afin d'exécuter cette promesse ? Quand l'arrêté royal paraîtra-t-il ? Le gouvernement ne prévoit-il pas les mêmes avantages pour les installations LPG d'origine ou réalisées sur des véhicules conformes à la norme Euro 4 au minimum ? Ce n'était pas prévu dans la question mais pouvez-vous me dire si des mesures seront prises pour les camions et les bateaux ?

**16.07 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*) : Het probleem ontstond in september 2004 toen het BIVV opnieuw zelf de ijkzegels aanbracht. De dienst Metrologie houdt koppig vol dat zij bevoegd is voor het uitvoeren van de ijking.

**16.08 Claude Marinower** (VLD) : Ik zal de vraag voorleggen aan de minister van Economie.

**16.09 Jef Van den Bergh** (CD&V) : Het verbaast mij dat dit een bevoegdheid is van het BIVV, aangezien de ijking jarenlang probleemloos verliep door de fabrikant onder toezicht van de dienst Metrologie. Is het wel zinvol om het BIVV daarbij te betrekken?

**16.10 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*) : Het BIVV was vroeger niet voldoende uitgerust voor deze taak. De beste oplossing is om de erkenningsregels aan te passen.

*Het incident is gesloten.*

**17 Vraag van mevrouw Muriel Gerken** aan de minister van Mobiliteit over "de installatie van roetfilters op voertuigen in België" (nr. 11346 en nr. 11576)

**17.01 Muriel Gerken** (ECOLO) : De eerste minister kondigde in januari op het Autosalon aan dat fiscale voordelen zouden worden toegekend voor de installatie van roetfilters op voertuigen. Ik heb op hetzelfde ogenblik een voorstel van resolutie nr. 2235 en een wetsvoorstel nr. 2287 ingediend met betrekking tot de invoering van die voordelen voor de installatie van die filters en de LPG-voertuigen. Aangezien de regering drie maanden later nog altijd geen voortgang met die zaak had gemaakt, heb ik de minister van Financiën daarover ondervraagd; hij antwoordde mij dat hij op uw voorstellen dienaangaande wachtte (zie *Beknopt Verslag* nr. 914 van 18 april 2006, p. 5-7).

Welke demarches heeft u gedaan teneinde die belofte waar te maken? Wanneer zal het desbetreffende koninklijk besluit worden gepubliceerd? Voorziet de regering niet in dezelfde voordelen voor de voertuigen met een oorspronkelijke LPG-installatie of voor de installatie ervan in voertuigen die ten minste aan de Euro 4-norm voldoen? Ik had dat niet in mijn vraag vermeld, maar kan u mij zeggen of maatregelen zullen worden getroffen met betrekking tot vrachtwagens en schepen?

**17.02 Renaat Landuyt**, ministre (*en français*) : J'ai l'habitude de tenir mes promesses mais, concernant celles des autres, je ne peux que vous donner l'historique des démarches entreprises par mon SPF...

Le SPF Mobilité et Transport a collaboré avec le SPF Finances en septembre et octobre 2005.

Le SPF Finances a consulté des magasins spécialisés, des constructeurs automobiles et certains lobbies automobiles. Dans une seconde phase, il a demandé au SPF Mobilité et Transport des indications au sujet des aspects techniques.

Selon l'administration des Affaires fiscales, la déduction devrait être plafonnée à 100 euros.

Le résultat de la consultation du SPF Mobilité et Transport a été transmis au SPF Finances le 14 octobre 2005.

Depuis, il n'y a plus eu de contacts à ce sujet.

**17.03 Muriel Gerken**s (ECOLO) : Mais voici un mois, le ministre des Finances me disait attendre des informations de votre part. Je vous suggère de renvoyer un courrier au ministre des Finances.

**17.04 Renaat Landuyt**, ministre (*en français*) : J'écirai à mon collègue des Finances pour tirer au clair la question de la chronologie.

**17.05 Muriel Gerken**s (ECOLO) : Dois-je vous réinterroger au sujet des normes applicables aux filtres des camions et des bateaux ?

**17.06 Renaat Landuyt**, ministre (*en français*) : Je vais me renseigner à ce sujet.

*L'incident est clos.*

**18 Question de M<sup>me</sup> Magda De Meyer au ministre de la Mobilité sur "les procédures d'immatriculation de véhicules étrangers" (n° 11171)**

**18.01 Magda De Meyer** (sp.a-spirit) : Des véhicules qui ne sont pas mis en vente sur le marché belge sont importés dans notre pays. Bien entendu, ces véhicules sont soumis à certaines règles en matière d'homologation et de contrôle technique.

**17.02 Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): Ik pleeg mijn beloften te houden, maar wat andermans beloften betreft, kan ik u alleen maar de historiek van de demarches van mijn FOD schetsen ...

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft in september en oktober 2005 met de FOD Financiën samengewerkt.

De FOD Financiën is te rade gegaan bij gespecialiseerde handelaars, autoconstructeurs en een aantal autolobby's. Daarna heeft Financiën de FOD Mobiliteit en Vervoer om inlichtingen gevraagd omtrent de technische aspecten.

Volgens de Administratie van fiscale zaken zou de aftrek ten hoogste 100 euro mogen bedragen.

De bijdrage van de FOD Mobiliteit en Vervoer werd op 14 oktober 2005 aan de FOD Financiën meegedeeld.

Sindsdien zijn er geen contacten meer geweest.

**17.03 Muriel Gerken**s (ECOLO): Maar een maand geleden deelde de minister van Financiën mij mee dat hij wachtte op informatie van uwentwege. Ik stel voor dat u de minister van Financiën opnieuw een brief schrijft.

**17.04 Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): Ik zal met mijn collega van Financiën contact opnemen in verband met de juiste chronologie van de feiten.

**17.05 Muriel Gerken**s (ECOLO): Is het nodig dat ik u een nieuwe vraag stel in verband met de normen voor de filters voor vrachtwagens en schepen?

**17.06 Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): Ik zal dat nakijken.

*Het incident is gesloten.*

**18 Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de minister van Mobiliteit over "de inschrijvingsprocedures van buitenlandse voertuigen" (nr. 11171)**

**18.01 Magda De Meyer** (sp.a-spirit): In ons land worden er wagens ingevoerd die niet op de Belgische markt verkrijgbaar zijn. Voor de homologatie en de keuring ervan bestaan er natuurlijk regels.

Quel est le volume annuel de ces importations de véhicules en Belgique ? À quelles procédures d'homologation et de contrôle technique ces véhicules sont-ils soumis ? Quel est le délai moyen à prendre en compte pour la mise en circulation ? Comment la collaboration entre les organes du contrôle automobile, les services des douanes et la Direction pour l'immatriculation des véhicules (DIV) s'articule-t-elle sur le plan de l'homologation ?

Existe-t-il des règles européennes relatives aux importations et exportations entre États membres de l'UE, ou chaque État membre impose-t-il sa propre procédure ? Les exigences en matière de sécurité prescrites par notre pays sont-elles plus strictes ou, au contraire, plus souples que la moyenne européenne ?

**18.02 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Au cours de la période 2003-2005, 47 827 véhicules en moyenne ont été importés et immatriculés par an dans notre pays, sur un total de 1 338 844 véhicules immatriculés en moyenne. La procédure d'homologation et les contrôles sont conformes aux prescriptions techniques émanant de deux directives européennes, l'une datant de 1970, l'autre de 2001, adaptant la directive précédente à l'évolution de la technique.

Au sens strict, il n'existe pas de délai moyen entre l'importation d'un véhicule qui dispose d'un certificat de conformité européen (COC) et son immatriculation. Le véhicule peut dans pareil cas être immatriculé immédiatement après les formalités de douane. Pour les véhicules qui disposent d'un COC, le délai moyen pour l'obtention d'un agrément individuel s'élève à trois mois environ. Il s'agit ici essentiellement de nouveaux véhicules importés par le biais du réseau non officiel, soit à peu près 1 500 véhicules par mois.

La Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV) et la Direction Véhicules (DV), compétente pour le contrôle et l'agrément techniques, dépendent de la même direction générale, à savoir la DG Mobilité et Sécurité routière. La direction Transport par route en fait également partie. La Direction Véhicules et la douane – qui collabore avec la DIV – interviennent, chacune dans leur domaine, lors de l'examen d'une demande d'immatriculation, à savoir le contrôle et l'agrément technique d'un véhicule et le contrôle administratif des formalités d'immatriculation. Ces services peuvent, indépendamment l'un de l'autre, refuser l'immatriculation d'un véhicule importé. Le Groupement des sociétés agréées de contrôle

Hoeveel voertuigen worden er jaarlijks in België ingevoerd? Aan welke homologatie- en keuringsprocedures worden ze onderworpen? Na welke termijn kunnen ze gemiddeld in het verkeer gebracht worden?

Op welke manier werken de autokeuring, de douane en de dienst Inschrijving Voertuigen samen bij de homologatie?

Bestaan er Europese regels inzake de onderlinge uit- en invoer van voertuigen of volgt elke lidstaat een eigen procedure? Zijn de in ons land gehanteerde veiligheidseisen strenger of minder streng dan het Europese gemiddelde?

**18.02 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Het gemiddeld aantal in ons land ingevoerde en ingeschreven voertuigen bedraagt voor de periode 2003-2005 47 827 per jaar op een totaal van gemiddeld 1 338 844 ingeschreven voertuigen. De goedkeuringsprocedure en de controles volgen technische voorschriften die gebaseerd zijn op twee Europese richtlijnen, met name een uit 1970 en een uit 2001, die de vorige richtlijn aan de technische evolutie heeft aangepast.

Strikt genomen is er geen gemiddelde termijn tussen het invoeren en het inschrijven van een voertuig dat over een Europees certificate of conformity (COC) beschikt. Het voertuig kan in dat geval onmiddellijk na het vervullen van de douaneformaliteiten worden ingeschreven. Voor voertuigen met een COC bedraagt de gemiddelde termijn voor het bekomen van een individuele goedkeuring ongeveer drie maanden. Hierbij gaat het voornamelijk om nieuwe voertuigen die worden ingevoerd via het niet-officiële netwerk, ongeveer 1 500 voertuigen per maand.

De dienst Inschrijving Voertuigen (DIV) en de dienst Voertuigen (DV), die bevoegd is voor de technische keuring en goedkeuring, vallen onder hetzelfde directoraat-generaal, met name het DG Mobiliteit en Verkeersveiligheid. Hiervan maakt ook de directie Wegverkeer deel uit. De dienst Voertuigen en de douane – die samenwerkt met de DIV – spelen elk op hun domein een rol bij de behandeling van een vraag tot inschrijving, met name de technische keuring en goedkeuring van een voertuig en de administratieve controle van de inschrijvingsformaliteiten. Deze diensten kunnen elk afzonderlijk de inschrijving van een ingevoerd voertuig weigeren. De Groepering van erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs (GOCA) verzamelt de gegevens van de ingevoerde

automobile et du permis de conduire (GOCA) récolte les données relatives aux véhicules importés, qui doivent obligatoirement se présenter au contrôle technique, et les envoie à la DIV qui doit assurer le feed-back.

Les importations intracommunautaires de véhicules sont régies par une communication interprétative de la Commission européenne de 1996. Dès que la fiche de réception a été obtenue dans un État membre, chaque nouveau véhicule peut, après présentation d'un certificat de conformité européen, être immatriculé, vendu et mis en circulation dans tout autre État membre. Tous les États membres sont évidemment censés appliquer les dispositions européennes de manière identique et sans réserves. Tous les véhicules mis en circulation au sein de l'Union européenne sont agréés conformément aux mêmes dispositions et répondent par conséquent aux mêmes exigences de sécurité.

*L'incident est clos.*

#### **19 Questions jointes de**

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les directives concernant la demande d'obtention de moyens du fonds de la sécurité routière" (n° 11529)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les moyens du fonds de sécurité routière pour l'année 2005" (n° 11600)

**19.01 Jef Van den Bergh (CD&V):** Il n'y a toujours pas de décision à propos des critères relatifs à la répartition entre les communes des moyens du fonds de la sécurité routière. Il a été demandé aux Régions de faire connaître leurs priorités. Ensuite, un groupe de travail affinera les critères de répartition.

Quand la première réunion de ce groupe de travail est-elle prévue ? Quand devrait-il soumettre des résultats ? Quand les nouveaux critères seront-ils appliqués ? S'ils n'entrent en vigueur qu'en 2007, de quelle manière les zones de police et les communes devront-elles introduire leurs demandes actuelles ? Quand la répartition des moyens afférents à 2005 sera-t-elle publiée au *Moniteur belge* ?

**19.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) :** Les moyens prévus pour 2005 ont été publiés au *Moniteur belge* le 22 décembre 2005. Peut-être certaines zones de police ne lisent-elles pas le *Moniteur*.

voertuigen, die zich verplicht bij de keuring moeten aanmelden, en stuurt ze door naar de DIV die de feedback moet verzekeren.

De onderlinge invoer van voertuigen tussen de Europese lidstaten wordt geregeld via een interpretatieve mededeling van de Europese Commissie uit 1996. Eenmaal de Europese typegoedkeuring werd verkregen in een lidstaat, mag elk nieuw voertuig, na voorlegging van een geldig COC, worden ingeschreven, verkocht en in het verkeer gebracht in elke andere lidstaat. Alle lidstaten worden vanzelfsprekend verondersteld de Europese bepalingen identiek en zonder voorbehoud toe te passen. Alle voertuigen die in de Europese Unie in het verkeer worden gebracht, worden goedgekeurd in overeenstemming met dezelfde bepalingen en voldoen bijgevolg aan dezelfde veiligheidseisen.

*Het incident is gesloten.*

#### **19 Samengevoegde vragen van**

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de richtlijnen voor de aanvraag van middelen uit het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 11529)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de middelen voor 2005 van het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 11600)

**19.01 Jef Van den Bergh (CD&V):** Inzake de criteria die zullen gehanteerd worden bij de aanvraag door de gemeenten en politiezones van middelen uit het verkeersveiligheidsfonds, is er nog altijd geen beslissing gevallen. De Gewesten moeten hun prioriteiten meedelen en vervolgens zal een werkgroep de verdelingscriteria verder verfijnen.

Wanneer zal deze werkgroep voor het eerst samenkomen ? Wanneer moet ze resultaten voorleggen ? Wanneer zullen de nieuwe criteria ingang vinden ? Mocht dit pas in 2007 het geval zijn, hoe moeten de politiezones en gemeenten dan hun huidige aanvragen indienen ?

Wanneer zal de publicatie in het *Belgisch Staatsblad* van de verdeling van de middelen voor vorig jaar gebeuren ?

**19.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands):** De publicatie van de middelen voor 2005 in het *Belgisch Staatsblad* is gebeurd op 22 december 2005. Misschien lezen bepaalde politiezones het staatsblad niet ?

En ce qui concerne l'établissement des directives, une question du ministre-président flamand a hélas entraîné une sérieuse perte de temps. Lors de la dernière réunion du Comité de concertation, le 3 mai 2006, il a été convenu que le gouvernement flamand communiquerait dans la semaine sa proposition de critères. Il a également été décidé au sein du Comité de concertation que, dans les limites de la loi, les critères flamands seraient insérés intégralement dans les directives des ministres fédéraux de l'Intérieur et de la Mobilité. J'ai reçu les critères flamands vendredi dernier. On s'emploie actuellement à les intégrer.

Inzake de vastlegging van de richtlijnen werd helaas nogal wat tijd verloren ten gevolge van een vraag van de Vlaamse minister-president. Op de laatste bijeenkomst van het Overlegcomité op 3 mei 2006 werd de afspraak gemaakt dat de Vlaamse regering haar voorstel voor criteria binnen de week zou meedelen. In het Overlegcomité werd eveneens overeengekomen dat de Vlaamse criteria, binnen de mogelijkheden van de wet, integraal zouden worden overgenomen in de richtlijnen van de federale ministers van Binnenlandse Zaken en Mobiliteit. Ik heb verleden week vrijdag de Vlaamse criteria ontvangen. Zij worden momenteel verwerkt.

**19.03 Jef Van den Bergh (CD&V) :** Je constate que, dans le cadre de la répartition des moyens, la Région flamande ne constituera pas une étape intermédiaire et que les moyens seront versés directement aux zones. Il sera en outre tenu compte du nombre d'infractions constatées par chaque zone.

**19.03 Jef Van den Bergh (CD&V):** Ik stel vast dat het Vlaams Gewest bij de verdeling van de middelen geen tussenstap zal zijn en dat ze rechtstreeks aan de zones worden gestort. Er zal bovendien rekening worden gehouden met het aantal overtredingen dat elke zone vaststelt.

**19.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) :** Nous avons élaboré un système souple pour ne pas soumettre les paiements à une pression excessive. Pour 2007, nous songeons à la possibilité d'appliquer la procédure d'association à l'exécution.

**19.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands):** Wij hebben een soepel systeem uitgewerkt om de uitbetalingen niet te veel onder druk te zetten. Voor 2007 wordt gedacht aan de mogelijkheid om de betrokkenheidsprocedure toe te passen op de uitvoering.

Aujourd'hui, le baromètre de la sécurité routière nouvelle formule a été rendu public. Il donne, avec un écart de seulement deux mois, les chiffres relatifs au nombre de victimes. Le nombre de victimes mortelles a diminué en moyenne de 5,2% mais les chiffres diffèrent d'une Région à l'autre : en Flandre, on a observé une baisse de 12 % tandis qu'en Wallonie, on a constaté une croissance de 2,9 %. Le nombre de tués constitue un critère variable de telle sorte que le mécanisme suivant lequel ceux qui fournissent les plus gros efforts reçoivent la plus grande partie des moyens commence manifestement à porter ses fruits.

Vandaag werd de vernieuwde verkeersveiligheidsbarometer bekendgemaakt. Het is mogelijk geworden om, met een verschil van slechts twee maanden, de cijfers te geven van het aantal slachtoffers. Het aantal dodelijke slachtoffers is gemiddeld gedaald met 5,2 procent, maar de cijfers verschillen tussen de Gewesten: in Vlaanderen een daling met 12 procent, in Wallonië een stijging met 2,9 procent. Het aantal doden vormt een variabel criterium, zodat het mechanisme dat wie de grootste inspanningen doet, ook de meeste middelen krijgt, blijkbaar begint te werken.

**19.05 Jef Van den Bergh (CD&V) :** Le nombre de tués n'est-il pas déjà un critère actuellement ?

**19.05 Jef Van den Bergh (CD&V):** Is het aantal doden nu al geen criterium?

**19.06 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) :** Il y a trois grands critères : le quadrillage de la zone par du personnel policier, la longueur du réseau routier et l'évolution des statistiques relatives aux accidents de la route, en particulier celle du nombre de victimes mortelles. Si une zone enregistre une tendance à la baisse sur ce plan, elle a droit à plus de moyens.

**19.06 Minister Renaat Landuyt (Nederlands):** Er zijn drie grote criteria: de indeling van de zone qua politiepersoneel, de lengte van het wegennet en de evolutie van de ongevalcijfers, in het bijzonder van het aantal dodelijke slachtoffers. Een dalende trend hierin zorgt voor meer middelen.

Nous avons effectué davantage de paiements aux zones affichant une tendance baissière. Grâce au fait que nous travaillons avec des données spécifiques et que nous sommes donc à même de réagir plus vite aux évolutions dans ce domaine, nous observons partout une tendance à la baisse du nombre d'accidents. Quant au nombre d'accidents graves, il baisse en Flandre mais pas en Wallonie. Le nombre d'accidents liés à la vitesse et à une plus grande vulnérabilité diminue moins sur les autoroutes et en Wallonie.

**19.07 Jef Van den Bergh (CD&V) :** Lors du débat sur la transformation du fonds des amendes en un fonds de la sécurité routière, nous avons insisté sur un critère lié aux efforts déployés, à savoir le nombre d'heures qu'une zone de police est disposée à consacrer aux contrôles. Le gouvernement flamand voudrait prendre en compte le nombre d'amendes pénales mais le ministre n'a rien dit de tel. Pourtant, le résultat général n'est pas toujours proportionné aux efforts. Les zones souhaitent être récompensées en fonction de leurs efforts et en partie seulement des résultats obtenus qu'elles ne déterminent pas toujours entièrement elles-mêmes.

**19.08 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) :** Les chiffres prouvent que le nombre d'accidents diminue aux endroits où les contrôles sont plus fréquents. La prétendue fatalité, l'idée selon laquelle il est normal de déplorer trois ou quatre décès par jour et qu'on n'y peut rien suscite l'indignation généralisée.

**19.09 Jef Van den Bergh (CD&V) :** Je comprends cette position en ce qui concerne la fatalité, mais je souhaite que les efforts soient récompensés. Le territoire de Zoersel est traversé par deux autoroutes, sur lesquelles la zone de police n'a pratiquement aucune emprise. Lorsqu'un accident grave se produit sur l'une de ces autoroutes, la commune peut être sanctionnée financièrement même si, par ailleurs, elle a peut-être consenti de nombreux efforts pour améliorer la sécurité routière.

**19.10 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) :** Les critères peuvent encore être affinés.

*L'incident est clos.*

**20 Questions jointes de**  
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le contrôle technique biennal des véhicules" (n° 11551)

Waar er een dalende trend was, werd meer uitbetaald. Omdat we nu met specifieke gegevens werken en korter op de bal spelen, zien we overal een tendens van een dalend aantal ongevallen. Het aantal zware ongevallen daalt in Vlaanderen, maar niet in Wallonië. Het aantal ongevallen dat verband houdt met snelheid en een grotere kwetsbaarheid, daalt minder op autowegen en in Wallonië.

**19.07 Jef Van den Bergh (CD&V):** Toen de omvorming van het boetefonds naar het verkeersveiligheidsfonds werd besproken, hebben we aangedrongen op een inspanningscriterium, met name het aantal uren dat een politiezone wil controleren. De Vlaamse regering zou rekening willen houden met het aantal penale boetes, maar van de minister hoor ik niets in die zin. Het algemene resultaat houdt echter niet altijd verband met het aantal inspanningen. De zones willen beloond worden voor hun inspanningen, slechts gedeeltelijk voor de resultaten die dat oplevert. Resultaten hebben ze niet altijd helemaal zelf in de hand.

**19.08 Minister Renaat Landuyt (Nederlands):** Uit de cijfers blijkt dat er minder ongevallen zijn waar meer gecontroleerd wordt. Er is een algemeen verzet tegen de zogenaamde fataliteit, de opvatting dat het normaal is dat er dagelijks twee of drie doden vallen en dat daar niets tegen kan worden gedaan.

**19.09 Jef Van den Bergh (CD&V):** Het standpunt inzake fataliteit begrijp ik, maar ik wil dat inspanningen beloond worden. In Zoersel doorkruisen twee autosnelwegen het grondgebied waarop de politiezone nauwelijks impact heeft. Gebeurt op die snelwegen een ernstig ongeval, dan kan de gemeente financieel gestraft worden, ook al heeft ze misschien veel inspanningen gedaan om de verkeersveiligheid te verhogen.

**19.10 Minister Renaat Landuyt (Nederlands):** De criteria kunnen nog verfijnd worden.

*Het incident is gesloten.*

**20 Samengevoegde vragen van**  
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de tweejaarlijkse technische inspectie van voertuigen" (nr. 11551)



**- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "les modifications de la réglementation en matière de contrôle technique" (n° 11652)**

**20.01 Jef Van den Bergh (CD&V) :** Depuis le 1<sup>er</sup> mai, les voitures vieilles de quatre ans minimum et de huit ans maximum ne doivent plus subir le contrôle technique que tous les deux ans. En contrepartie, les contrôles devraient être réellement plus sévères. Il ressort toutefois des rapports de l'inspection technique que le nombre de cartes rouges augmente considérablement, particulièrement à partir de la sixième année. À mon estime, le système pourrait être assoupli si le propriétaire faisait entretenir son véhicule tous les 15 000 km mais cette condition n'est pas prévue en l'occurrence. N'aurait-il pas été préférable de lier le nouveau système au carnet d'entretien obligatoire ?

Les services d'inspection craignent la perte d'emplois, ce que le ministre réfute en attirant l'attention sur la sévérité accrue des contrôles. J'espère en tout cas que les files d'attente ne s'allongeront pas davantage.

Je préconise l'idée de centres d'inspection mobiles pour les camions mais on ne disposerait que de deux centres. Est-ce exact ? Quelle est l'incidence des dizaines de milliers de poids lourds étrangers qui traversent annuellement notre pays ? Des centres supplémentaires sont-ils prévus à terme ?

À partir du 1<sup>er</sup> septembre, les voitures d'occasion seront soumises à un contrôle plus poussé. Ce contrôle ne sera-t-il effectué qu'au moment de la vente ?

**20.02 Melchior Wathelet (cdH) :** Votre réforme de l'inspection automobile ne va pas dans le sens d'un contrôle plus rigoureux des véhicules, car elle rend, dans certains cas, le contrôle bisannuel. Or le contrôle n'est pas approfondi, puisque les critères ne changent pas, et, en pratique, les voitures seront moins souvent entretenues.

De plus, la réforme aura un impact négatif sur l'emploi du secteur des garages et des inspections automobiles.

Pouvez-vous remettre copie à la commission de l'audit de l'inspection automobile que vous avez commandé ?

En quoi votre réforme contribue-t-elle à la sécurité du parc automobile ? Prendrez-vous des mesures complémentaires relativement aux critères et aux points de contrôle des véhicules ?

**- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de wijzigingen van de reglementering inzake de technische controle" (nr. 11652)**

**20.01 Jef Van den Bergh (CD&V):** Sinds 1 mei moeten auto's van minstens vier en hoogstens acht jaar oud maar om de twee jaar naar de technische keuring. De controles zouden wel strenger worden. Nochtans blijkt uit de verslagen van de technische inspectie dat zeker vanaf het zesde jaar het aantal rode kaarten stevig stijgt. Een soepeler systeem moet wat mij betreft kunnen als de bestuurder de wagen om de 15 000 kilometer aan een onderhoud onderwerpt, maar van die voorwaarde is nu geen sprake. Had men het nieuwe systeem niet beter gekoppeld aan het verplichte onderhoudsboekje?

De keuringsdiensten vrezen dat banen zullen sneuvelen, wat de minister weerlegt door te wijzen op de strengere controles. Ik hoop alvast dat de wachtrijen niet nog langer worden.

Ik ben te vinden voor vliegende keuringsstations voor vrachtwagens, maar er zouden slechts twee stations komen. Klopt dat? Wat is de impact op de vele tienduizenden buitenlandse vrachtwagens die jaarlijks ons land doorkruisen? Komen er op termijn meer stations?

Vanaf 1 september zullen tweedehandse wagens grondiger worden gekeurd. Zal dat enkel het geval zijn op het moment van de verkoop?

**20.02 Melchior Wathelet (cdH):** Uw hervorming van de automobielsinspectie zal niet tot een strengere controle van de voertuigen leiden, vermits de controle in sommige gevallen tweejaarlijks wordt. Maar er zal ook niet strenger worden gecontroleerd, aangezien er niet aan de criteria gesleuteld wordt. In de praktijk zullen de wagens dus vaak slechter onderhouden zijn. Bovendien zullen er door de hervorming jobs verloren gaan in de sector van de garages en de technische inspectie.

Kan u de commissie een afschrift bezorgen van de door u bestelde audit over de technische controle?

Op welke manier komt uw hervorming de veiligheid van het wagenpark ten goede? Zal u bijkomende maatregelen nemen met betrekking tot de criteria en de te controleren punten?

Une enquête préalable sur l'impact économique a-t-elle été menée ? Quelles en sont les éventuelles conclusions ?

Enfin, vous liez le contrôle au kilométrage, mais ce sont les voitures qui circulent le plus qui sont en général le mieux entretenues.

**20.03** **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Nous n'avons pas opté pour le carnet d'entretien obligatoire. Des spécialistes du contrôle technique estiment, en effet, que le contrôle du véhicule est plus important que le carnet.

(*En français*) Le critère du kilométrage a été demandé par les spécialistes. Une voiture qui a cent mille kilomètres, même bien entretenue, doit être contrôlée.

(*En néerlandais*) La CCT conclue garantit l'emploi durant deux ans. Elle est basée sur le calcul du temps nécessaire pour le contrôle. La durée du contrôle est actuellement étendue et permet dès lors d'augmenter l'emploi par rapport au nombre de véhicules contrôlés.

Moins de véhicules doivent être contrôlés, mais les contrôles doivent être améliorés. Selon certaines études, des contrôles rapides sont par conséquent moins approfondis.

L'objectif est de soumettre les voitures d'occasion à un double contrôle au moment de l'acquisition. Il s'agit d'un contrôle de sécurité et de conformité.

Le nouveau système sera instauré progressivement. Nous commençons par les véhicules contrôlés pour la première fois quatre ans après leur mise en circulation. Nous procédons à l'actualisation du contrôle automobile qui donne d'ores et déjà pleinement satisfaction.

(*En français*) Le prétendu audit a été réalisé à la demande du GOKA après les scandales dans les stations de contrôle. Je ne puis vous le communiquer car le GOKA n'en possède pas encore les droits.

Mais cela n'a rien à voir avec les réformes, qui sont la conséquence des autres analyses, qui avaient abouti à ce qu'on contrôle plus de voitures, mais moins bien. C'est pourquoi nous distinguons la voiture qui doit être contrôlée de celle qui ne doit pas l'être. Le critère du kilométrage émane du secteur lui-même.

Gebeurde vooraf een studie naar de economische gevolgen? Wat zijn daarvan desgevallend de besluiten?

Tot slot laat u de controles afhangen van de kilometerstand van het voertuig, terwijl de voertuigen die de grootste afstanden afleggen doorgaans ook het best worden onderhouden.

**20.03** **Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): We hebben niet voor het verplichte onderhoudsboekje gekozen. Specialisten van de technische controle vinden het immers vooral belangrijk om de auto te controleren, niet zozeer het boekje.

(*Frans*) Het criterium van de kilometerstand kwam er op verzoek van de deskundigen. Zelfs een goed onderhouden wagen die 100 000 km op de teller heeft, moet gekeurd worden.

(*Nederlands*) Er is een CAO gesloten die de tewerkstelling gedurende twee jaar garandeert. Aan de basis daarvan liggen berekeningen van de tijd die nodig is voor de controle. De duur van een controle is nu uitgebreid, waardoor er meer tewerkstelling komt in verhouding tot het aantal gecontroleerde wagens.

Er moeten minder wagens gecontroleerd worden, maar de controles moeten wel beter worden. Uit onderzoek blijkt dat snelle controles leiden tot minder grondige controles.

Het is de bedoeling dat tweedehandse wagens bij aankoop dubbel worden gecontroleerd. Het gaat om een veiligheids- en een conformiteitscontrole.

Het nieuwe systeem wordt geleidelijk ingevoerd. We starten met wagens die na vier jaar voor de eerste keer gekeurd worden. Het gaat om een actualisering van de autocontrole, die nu al zeer goed is.

(*Frans*) De vermeende audit werd op verzoek van GOCA uitgevoerd na schandalen in keuringscentra. Ik kan u dat document niet bezorgen, omdat GOCA de rechten erop nog niet bezit.

Dat staat echter helemaal los van de hervormingen, die voortvloeien uit de andere analyses, waaruit gebleken was dat men weliswaar meer voertuigen keurt, maar minder goed. Daarom maken wij nu een onderscheid tussen voertuigen die gekeurd moeten worden en voertuigen die niet gekeurd hoeven te worden. Het criterium van de

kilometerstand werd ons door de sector zelf aangereikt.

Pour l'impact économique, il ne faut pas oublier que si la sécurité routière augmente, il y a plus de problèmes économiques : moins d'accidents, cela signifie moins de travail pour les garagistes, et de même pour les hôpitaux en ce qui concerne les victimes !

Donc, pour une bonne politique de sécurité routière, il ne faut pas contrôler l'impact économique. Mon objectif est la sécurité routière et non l'économie. Il faut pouvoir distinguer la vie de l'économie !

Wat de economische gevolgen betreft, mag men niet vergeten dat een grotere verkeersveiligheid gepaard gaat met meer economische problemen: minder ongevallen, dus minder werk voor garagehouders, en ook voor de ziekenhuizen die de slachtoffers verzorgen!

Als we dus een goed verkeersveiligheidsbeleid willen voeren, mogen we niet naar de economische gevolgen kijken. Ik hou de verkeersveiligheid voor ogen, niet de economie. Men moet toch een onderscheid kunnen maken tussen levenskwesaties en economische bekommernissen!

**20.04 Jef Van den Bergh (CD&V) :** Le contrôle de la sécurité et de la conformité des véhicules d'occasion constitue bien entendu une bonne chose. On a tenu compte de l'emploi du personnel des stations de contrôle mais le personnel des garagistes constitue une autre affaire. Un choix en faveur de la sécurité routière peut avoir des conséquences économiques mais la question est de savoir si cela a profité à la sécurité routière. En ce qui concerne le carnet d'entretien, le ministre évoque le critère des 100 000 km, qui serait plus pertinent que le carnet d'entretien. Un véhicule qui n'a pas encore fait l'objet d'un entretien dans un garage après 100 000 km est probablement en bien plus mauvais état qu'un véhicule avec 200 000 km au compteur qui a fait l'objet d'entretiens réguliers. Un lien avec l'entretien au garage aurait tout de même été judicieux. Les automobilistes de moins bonne foi attendront peut-être deux ans avant de faire procéder à un entretien de leur véhicule. En résultera-t-il un effet positif sur la sécurité routière ?

**20.04 Jef Van den Bergh (CD&V):** De controle van tweedehands voertuigen op veiligheid en conformiteit is uiteraard positief. Men heeft rekening gehouden met de tewerkstelling van het personeel van de keuringstations, maar het personeel van de garagehouders is een andere zaak. Een keuze voor verkeersveiligheid kan economische gevolgen hebben, maar het is maar de vraag of de verkeersveiligheid hier heeft gewonnen. Voor het onderhoudsboekje verwijst de minister naar het criterium van de 100 000 km dat relevanter zou zijn dan het papieren onderhoudsboekje. Een wagen die na 100 000 kilometer nog niet in de garage is geweest voor een onderhoudsbeurt, is er wellicht veel slechter aan toe dan een wagen met 200 000 kilometer op de teller die op geregelde tijdstippen een onderhoud kreeg. Een koppeling aan het onderhoud in de garage was toch wel zinvol geweest. Minder rechtgeaarde automobilisten zullen misschien twee jaar wachten vooraleer ze nog naar de garage gaan voor een onderhoudsbeurt. Zal dat een positief effect hebben op de verkeersveiligheid?

**20.05 Melchior Wathelet (cdH) :** Le choix entre la sécurité routière et l'aspect économique sera vite fait ! Mais si les réformes sont défavorables à la sécurité routière et négatives pour l'économie, on rate les deux objectifs.

**20.05 Melchior Wathelet (cdH):** De keuze tussen de verkeersveiligheid en het economisch aspect zal snel gemaakt zijn! Maar als de hervormingen nadelig zijn voor de verkeersveiligheid en ook de economie niet ten goede komen, dan missen wij tweemaal ons doel.

L'objectif de cent mille kilomètres me pose problème : une voiture doit aussi être bien contrôlée et entretenue. Les pneus doivent être changés plus tôt. On peut aussi avoir des freins usés, ou ne pas avoir assuré la voiture ...

Ik heb problemen met de doelstelling van honderdduizend kilometer: een auto moet ook goed gecontroleerd en onderhouden worden. De banden moeten sneller worden gewisseld. Het kan ook gebeuren dat de remmen versleten zijn of dat het voertuig niet verzekerd is...

Vous indiquez qu'on va mieux contrôler car pour le moment, ce n'est pas le cas. D'où le tenez-vous ?

U zegt dat men een en ander beter gaat controleren, want dat zou thans niet het geval zijn. Waar haalt u dat?

Les choses peuvent aller très vite lors d'un contrôle. Ne pas faire contrôler, pendant deux ans, les aspects que j'ai cités, facilite les fraudes. Et les contrôles sur la route sont trop peu axés sur ces questions de sécurité.

J'ai également une question subsidiaire, au sujet de la sanction pour ceux qui se rendent au contrôle avec un an de retard. Elle est dérisoire : cinq ou dix euros !

**20.06 Renaat Landuyt**, ministre (*en français*) : Nous devons régler ce problème. Mais qui suis-je pour soulever cette question comme priorité de travail pour les parquets ?

*L'incident est clos.*

**21 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la lutte contre les récidivistes en matière d'infractions de roulage" (n° 11604)**

**21.01 Jef Van den Bergh** (CD&V) : En raison de l'arriéré du Casier judiciaire central, qui représente quelque 500 jours, les parquets ne sont notamment pas informés des condamnations pour infractions routières prononcées après le 1<sup>er</sup> janvier 2005. Les récidivistes coupables d'une infraction après cette date ne sont dès lors pas connus des autorités judiciaires. Le Casier judiciaire relève de la compétence de la ministre de la Justice, mais le Fichier central des permis de conduire peut également contribuer à la lutte contre la récidive en matière de circulation routière. La presse a rapporté que ce fichier n'est pas encore opérationnel.

Où en est-on ? Quelles initiatives ce gouvernement a-t-il prises dans ce dossier ? Quel montant est prévu à cet effet ? Où en est le raccordement des systèmes informatiques judiciaires au Fichier central des permis de conduire ? Quand le projet sera-t-il terminé ? L'application de la directive européenne relative au permis de conduire n'implique-t-elle pas automatiquement la mise en œuvre opérationnelle du Fichier central des permis de conduire ? D'autres mesures seront-elles prises pour lutter contre la récidive en matière de circulation routière ? Quand seront-elles d'application ?

**21.02 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Le Fichier central des permis de conduire enregistre la délivrance des permis en Belgique depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1999. L'exhaustivité et l'exactitude de ce Fichier dépendent en grande

Men kan een en ander vrij snel controleren. Als men die elementen twee jaar lang niet controleert, dan werkt men de fraude in de hand. En de controles die op de weg worden uitgevoerd, zijn te weinig toegespitst op de veiligheidsaspecten.

Ik heb nog een bijkomende vraag in verband met de straf voor degenen die zich een jaar te laat voor een controle aanmelden. Zij stelt niets voor: vijf of tien euro!

**20.06 Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): Wij moeten dat probleem regelen. Maar wie ben ik om te beweren dat die kwestie een prioriteit moet zijn voor de parketten?

*Het incident is gesloten.*

**21 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de aanpak van de recidivisten in het verkeer" (nr. 11604)**

**21.01 Jef Van den Bergh** (CD&V): Omdat het strafregister een achterstand heeft van zowat 500 dagen, kennen de parketten onder meer veroordelingen voor verkeersdelicten van na 1 januari 2005 niet meer. Rcidivisten van na die datum worden bijgevolg niet herkend bij het gerecht. Het strafregister is een bevoegdheid van de minister van Justitie, maar verkeersrecidive kan ook via het centraal bestand van de rijbewijzen worden bestreden. Volgens persberichten is dit bestand nog niet klaar.

Wat is de stand van zaken? Welke stappen heeft deze regering gezet in het dossier? Welk bedrag werd ervoor uitgetrokken? Hoe ver staat het met de aansluiting van de gerechtelijke informatica op het centraal bestand van de rijbewijzen? Wanneer wordt het project voltooid? Impliceert de uitvoering van de Europese richtlijn over het rijbewijs niet het effectief functioneren van het centraal bestand van de rijbewijzen? Komen er nog andere maatregelen voor de aanpak van recidive in het verkeer? Wanneer worden die geïmplementeerd?

**21.02 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Het centraal bestand voor de rijbewijzen registreert de sedert 1 januari 1999 in België uitgereikte rijbewijzen. De volledigheid en correctheid ervan zijn in belangrijke mate afhankelijk van de

partie des communes qui fournissent les données relatives au permis de conduire. Mon administration s'efforce de sensibiliser les communes. L'un des programmes d'amélioration du SPF est spécifiquement consacré à la programmation et à la mise à jour de ce fichier.

Le but poursuivi est celui d'un accès en ligne, à partir de ce fichier de données, aux autres registres centraux. Une nouvelle application, qui comportera aussi le lien entre les permis de conduire enregistrés et le registre des déchéances, est en voie de finalisation.

Le SPF Justice adresse les jugements relatifs aux infractions de roulage entraînant une déchéance du permis de conduire au SPF Mobilité et Transport. Mon administration traite ces jugements et les relie au fichier central des permis de conduire. Le lien est en phase de préproduction et sa production effective sera entamée dans le courant de juillet 2006.

Mon administration fournira au SPF Justice un accès sécurisé à sa base de données des déchéances. Là aussi, on en est à la phase de préproduction. Au cours des semaines à venir, mon administration ouvrira aussi l'accès à ces données aux instances de contrôle et le SPF Mobilité et Transport les mettra à la disposition des communes par le biais de l'application permis de conduire. Idéalement, les données concernant la déchéance du permis de conduire devraient être uniquement stockées dans le casier judiciaire, où les autres services publics pourraient les consulter. Étant donné que l'exécution de la peine ne figure pas dans le casier judiciaire central, il a été décidé de conserver les données au niveau du SPF Mobilité et Transport.

La suppression du permis de conduire en version imprimée est prévue à partir de 2009. Une délivrance centrale serait possible en principe moyennant une adaptation du cadre juridique et l'étude des modalités pratiques. Fedict et mon administration ont conclu un protocole d'accord concernant le développement d'une base de données regroupant toutes les informations relatives au permis de conduire.

Aucune mesure n'est prévue pour sanctionner différemment la récidive en matière d'infractions au code de la route. La base légale pour l'instauration du permis de conduire à points est prête. Ce permis constitue le meilleur moyen d'assurer le suivi de la récidive, mais les différentes banques de données devront être interconnectées à cet effet.

gemeenten die de rijbewijsgegevens inbrengen. Mijn administratie tracht de gemeenten te sensibiliseren. Een van de verbeteringsprogramma's van de FOD legt zich specifiek toe op de programmering en de updating van dat bestand.

Men streeft naar een on line toegang vanuit dit bestand tot de andere centrale registers. Men werkt momenteel de ontwikkeling af van een nieuwe applicatie die ook de link bevat tussen de geregistreerde rijbewijzen en het register van de vervallenverklaringen.

De FOD Justitie stuurt de uitspraken van de verkeersdelicten die het verval van het recht tot sturen tot gevolg hebben door naar de FOD Mobiliteit en Vervoer. Mijn administratie verwerkt de vonnissen en koppelt ze aan het centrale bestand voor de rijbewijzen. Die link zit in de preproductiefase en gaat in de loop van juli 2006 effectief in productie.

Mijn administratie zal haar gegevensbank met vervallenverklaringen beveiligd ontsluiten voor de FOD Justitie. Ook hier zit men in de preproductiefase. In de eerstkomende weken zal mijn administratie deze gegevens ook ontsluiten ten behoeve van de controlerende instanties en stelt de FOD Mobiliteit en Vervoer de gegevens via de rijbewijstoepassing ter beschikking van de gemeenten. Ideaal zou zijn dat de gegevens over het verval van het recht tot sturen enkel in het strafregister worden opgeslagen en dat de andere overheidsdiensten de gegevens daar raadplegen. Omdat de strafuitvoering ontbreekt in het centraal strafregister, koos men ervoor om de gegevens op het niveau van de FOD Mobiliteit en Vervoer bij te houden.

De afschaffing van het papieren rijbewijs wordt verwacht vanaf 2009. Een centrale uitreiking zou in principe mogelijk zijn als men het juridisch kader aanpast en de praktische modaliteiten bestudeert. Fedict en mijn administratie hebben een protocolakkoord afgesloten over de ontwikkeling van een databank waar alle gegevens in verband met het rijbewijs samenkomen.

Er zijn geen maatregelen in de maak om recidive in het verkeer anders te bestraffen. De wettelijke basis voor het rijbewijs met punten is klaar. Het rijbewijs met punten is de beste manier op recidive op te volgen, maar de verschillende databanken moeten daarvoor aan elkaar worden gekoppeld.

**21.03 Jef Van den Bergh** (CD&V) : Tout évolue manifestement. Le ministre instaurera-t-il le permis de conduire à points lorsque tout fonctionnera parfaitement ?

**21.03 Jef Van den Bergh** (CD&V): Alles is blijkbaar aan het evolueren. Zal de minister, als alles goed functioneert, het rijbewijs met punten invoeren?

**21.04 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Non. Le permis à points requiert encore un échange de données supplémentaire. La situation idéale consisterait à enregistrer le procès-verbal avec perception immédiate dans un fichier central qui devra ensuite être connecté au fichier des permis de conduire. Le SPF Mobilité a déjà opéré un rattrapage dans le domaine de l'informatique.

**21.04 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Neen. Voor het rijbewijs met punten is ook nog een andere uitwisseling van gegevens nodig. Het ideaal zou zijn dat het proces-verbaal met onmiddellijke inning in een centraal bestand kan worden geregistreerd, dat dan wordt verbonden met het rijbewijzenbestand. De FOD Mobiliteit heeft al een hele inhaaloperatie op het vlak van informatica achter de rug.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

**22 Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "les problèmes relatifs au contrôle de nouveaux moteurs" (n° 11543)**

**22 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de problemen met het keuren van nieuwe motoren" (nr. 11543)**

**22.01 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang) : Au début de l'année, plusieurs marchands de motos ont eu la désagréable surprise de constater que les motos qu'ils avaient construites eux-mêmes n'étaient plus acceptées par les stations de contrôle technique. La raison en serait qu'ils n'étaient pas en possession d'une attestation relative aux normes d'émission pour le bloc moteur.

**22.01 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Verschillende motorhandelaars werden begin dit jaar geconfronteerd met het feit dat hun zelfbouwmotoren niet meer werden goedgekeurd door de keuringsstations. Het ontbreken van een emissienormattest voor het motorblok zou de oorzaak zijn.

Ces marchands de motos n'ont pas eu de problème pendant des années. Et voilà que tout à coup, sans le moindre avertissement, leurs motos sont recalées au contrôle technique. Pour ces commerçants, cela équivaut à une privation de revenus.

Handelaars in dergelijke motoren hebben jarenlang geen problemen gehad. Zonder enige waarschuwing kunnen zij plots deze motoren niet meer laten keuren. Voor een aantal handelaars komt dit neer op broodroof.

Est-ce exact ? Le ministre est-il informé de cet état de choses ? Le gouvernement fédéral a-t-il transposé la directive qui serait à l'origine de ce problème ? Le ministre envisage-t-il de prendre des mesures pour protéger les commerçants concernés contre cette perte de revenus ?

Klopt dit? Is de minister hiervan op de hoogte? Is de richtlijn die de problematiek zou hebben veroorzaakt, ook omgezet door de federale regering? Overweegt de minister maatregelen zodat deze handelaars niet gebroodroefd worden?

**22.02 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Si j'avais plus de temps, ma réponse serait mieux étoffée.

**22.02 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Als ik wat meer tijd zou hebben, kon ik een beter antwoord voorbereiden op deze vragen.

**22.03 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang) : Je n'ai aucune objection à ce sujet. Le ministre est-il conscient qu'un certain nombre de marchands sont privés de revenus ? Il s'agit d'une situation précaire.

**22.03 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Ik heb daar op zich geen bezwaar tegen. Is de minister zich er echter van bewust dat een aantal handelaars ondertussen geen inkomsten heeft? Het probleem is precair.

**22.04 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : C'est plus grave encore. Il y a toujours eu une zone d'ombre.

**22.04 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Het is erger dan dat. Het is altijd een grijze zone geweest.

**22.05 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang) : Le ministre veut-il dire qu'une réglementation faisait défaut ?

**22.06 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Si la réglementation avait été appliquée dans le passé, ces marchands auraient été confrontés à ces problèmes depuis bien plus longtemps. Ce problème présente des similitudes avec celui du *tuning*, pour lequel nous recherchons aussi une solution plus libérale, mais par le biais d'une réglementation.

**22.07 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang) : Mais comment se fait-il alors que ces marchands ne peuvent soudainement plus faire agréer leurs motos ?

**22.08 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Je ne dispose ici que d'une réponse incomplète.

**22.09 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang) : Des distributeurs qui exercent leur activité de bonne foi depuis vingt ans se voient ainsi privés de revenus d'un jour à l'autre. Quand le ministre pourrait-il trouver une solution ?

**22.10 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Le problème est connu depuis vingt ans. La loi est maintenant appliquée.

**22.11 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang) : Ces distributeurs sont-ils donc en faute ?

**22.12 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Ils ne peuvent pas s'opposer à la soudaine application correcte de la loi. Mais c'est là un principe de droit général.

J'examinerai cette question plus en détail.

**22.13 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang) : Je ne manquerai pas de revenir sur ce sujet.

*L'incident est clos.*

**23 Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "l'annonce d'une campagne de sensibilisation concernant la traversée des passages à niveau" (n° 11469)**

**23.01 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang) : En février 2005, cinq jeunes ont perdu la vie lors d'un accident tragique qui s'est produit sur un passage à niveau. À la suite de cet accident, de belles promesses avaient été faites à propos de

**22.05 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Bedoelt de minister nu dat er geen reglementering bestond?

**22.06 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Als de reglementering in het verleden zou zijn toegepast, dan hadden deze handelaars al veel langer problemen gehad. Er zijn hier gelijkenissen met de problematiek rond tuning, waar wij ook zoeken naar een oplossing die meer toelaat, maar dan op een gereguleerde manier.

**22.07 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Maar hoe komt het dan dat deze handelaars van de ene dag op de andere hun motoren niet meer kunnen laten keuren?

**22.08 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Ik heb hier enkel een onvolledig antwoord.

**22.09 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Handelaars die al twintig jaar te goeder trouw zijn geweest, verliezen van de ene dag op de andere hun inkomsten. Tegen wanneer zou de minister deze zaak kunnen oplossen?

**22.10 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Het probleem bestaat al twintig jaar. Op dit moment wordt de wet toegepast.

**22.11 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Zijn die handelaars dan in fout?

**22.12 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Zij kunnen zich niet verweren tegen het feit dat de wet plots juist wordt toegepast. Dat is een algemeen rechtsbeginsel.

Ik zal deze problematiek verder onderzoeken.

**22.13 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Ik zal hier zeker later op terugkomen.

*Het incident is gesloten.*

**23 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de aangekondigde campagne rond het oversteken van overwegen" (nr. 11469)**

**23.01 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): In februari 2005 kwamen vijf jongeren om bij een tragisch ongeval op een spoorwegoverweg. Na dit incident werden dure beloftes gedaan over het verhogen van de veiligheid op

l'amélioration de la sécurité des passages à niveau. Ils seraient mieux équipés et sécurisés. Un plan d'action allait être élaboré afin de supprimer les passages à niveau dangereux et il était prévu d'organiser une campagne de sensibilisation.

Qu'en est-il du plan d'action ? Le ministre a annoncé l'organisation de deux campagnes de sensibilisation en 2006. Dans l'intervalle, les six premiers mois de 2006 sont déjà écoulés. Quand la campagne sera-t-elle menée ? S'agira-t-il d'une campagne nationale ?

**23.02 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : L'IBSR et Infrabel ont convenu d'un planning pour la campagne de sensibilisation. Ils cherchent encore des endroits appropriés pour l'installation de panneaux d'information permanents. Ils envisagent en outre de doter certains passages à niveau d'un panneau additionnel. Le planning de la campagne de sensibilisation est prêt, mais la mise en œuvre est encore à l'étude.

En 2005, 38 passages à niveau ont été supprimés, dont 25 lors de travaux. En 2006, sept passages à niveaux ont été supprimés à ce jour.

La proposition de suppression de treize passages à niveau a été soumise à une enquête publique. Deux arrêtés royaux y afférents seront publiés bientôt.

Par ailleurs, la revalorisation de certains passages à niveau, qui se retrouvent ainsi dans une catégorie supérieure, est accélérée.

**23.03 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang) : Nous souhaiterions une revalorisation en catégorie 1 d'un maximum de passages à niveau.

Selon M. De Dobbeleer de l'IBSR, des moyens supplémentaires seraient dégagés pour la mise en œuvre de la campagne de sensibilisation. Cette enveloppe supplémentaire sera-t-elle disponible cette année encore ?

**23.04 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Des spécialistes sont encore à la recherche de la méthode la plus visible et la plus durable pour attirer l'attention sur les dangers que représentent les passages à niveau.

**23.05 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang) : Une campagne sera-t-elle mise sur pied à l'échelle nationale ?

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

spoorwegoverwegen. Zij zouden beter worden uitgerust en beveiligd, er zou een actieplan worden uitgewerkt om onveilige overwegen te sluiten en er zou een sensibilisatiecampagne worden opgezet.

Komt er een actieplan? De minister heeft aangekondigd dat er twee sensibilisatiecampagnes zouden gevoerd worden in 2006. Ondertussen zijn we al in de helft van 2006. Wanneer komt de campagne er? Zal het om een nationale campagne gaan?

**23.02 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Het BIVV en Infrabel hebben samen een planning afgesproken over de sensibilisatiecampagne. Er worden nog geschikte plaatsten gezocht voor permanente informatieborden. Ook overwegen ze om een speciaal bijkomend onderbord te plaatsen aan bepaalde overwegen. De planning van de sensibilisatiecampagne is klaar, maar de uitvoering staat nog niet op punt.

In 2005 werden 38 overwegen afgeschaft, waarvan 25 naar aanleiding van de opbraak van de lijnen. In 2006 werden er al zeven overwegen afgeschaft.

De afschaffing van dertien overwegen is voorgelegd voor een openbaar onderzoek. Er komen daarover binnenkort twee KB's.

Daarnaast gaat de verhoging van categorie van bepaalde overwegen in versneld tempo verder.

**23.03 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Wij zouden het liefst hebben, dat zoveel mogelijk overwegen worden opgetrokken worden naar categorie 1.

Volgens de heer De Dobbeleer van het BIVV zou er extra financiële ruimte komen voor de uitvoering van de sensibilisatiecampagne. Zullen die bijkomende middelen er nog dit jaar komen?

**23.04 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Specialisten zijn nog op zoek naar de meest opvallende en duurzame methode om te wijzen op de gevaren van overwegen.

**23.05 Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Wordt het een nationale campagne?

**23.06 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Er



Nous avons opté en faveur de l'installation de mises en garde claires à certaines passages à niveau. Une campagne générale n'est toutefois pas exclue.

wordt gekozen voor duidelijke waarschuwingen aan bepaalde overwegen. Een algemene campagne is echter niet uitgesloten.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

*La réunion publique de commission est levée à 17 h 12.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.12 uur.*