



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

12-06-2006

Après-midi

maandag

12-06-2006

Namiddag

SOMMAIRE

Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la connaissance du code de la route" (n° 11085) <i>Orateurs: Guido De Padt, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	1
Questions jointes de	2
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "les routes de décollage à partir de la piste 07" (n° 11916)	2
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'annulation éventuelle du plan de dispersion" (n° 11998)	3
- Mme Brigitte Wiaux au ministre de la Mobilité sur "un accord de coopération entre l'État fédéral et les Régions concernant le plan de répartition des vols et les nuisances sonores dans le Brabant wallon" (n° 11999)	3
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt qui sera rendu prochainement par le Conseil d'État à propos du plan de dispersion et l'étude relative à la piste 25L" (n° 12007) <i>Orateurs: Marie Nagy, Jef Van den Bergh, Brigitte Wiaux, Bart Laeremans, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	3
Question de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "l'avenir du service de médiation pour l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 11676) <i>Orateurs: Olivier Maingain, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	6
Question et interpellation jointes de	7
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les mesures à l'encontre des automobilistes alcooliques" (n° 11696)	7
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le récent rapport de l'IBSR relatif à la conduite sous influence de l'alcool et/ou de drogues" (n° 868) <i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	7
<i>Motions</i>	10
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la nouvelle interprétation faite par le Service Transport Exceptionnel de la réglementation relative aux dimensions autorisées des camions" (n° 11725)	11

INHOUD

Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de kennis van de wegcode" (nr. 11085) <i>Spreekers: Guido De Padt, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	1
Samengevoegde vragen van	2
- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "de opstijgroutes vanaf baan 07" (nr. 11916)	2
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de mogelijke vernietiging van het spreidingsplan" (nr. 11998)	3
- mevrouw Brigitte Wiaux aan de minister van Mobiliteit over "een samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en de Gewesten over het spreidingsplan voor het luchtverkeer en de geluidshinder in Waals-Brabant" (nr. 11999)	3
- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "het nakende arrest van de Raad van State in verband met het spreidingsplan en de studie omtrent de baan 25L" (nr. 12007) <i>Spreekers: Marie Nagy, Jef Van den Bergh, Brigitte Wiaux, Bart Laeremans, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	3
Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de toekomst van de ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 11676) <i>Spreekers: Olivier Maingain, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	6
Samengevoegde vraag en interpellatie van	7
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de aanpak van alcoholverslaafden in het verkeer" (nr. 11696)	7
- de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "het recente BIVV-rapport i.v.m. het rijden onder invloed" (nr. 868) <i>Spreekers: Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	7
<i>Moties</i>	10
Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de gewijzigde interpretatie binnen de Dienst Uitzonderlijk Vervoer van de reglementering betreffende de toegelaten afmetingen van vrachtwagens" (nr. 11725)	11

Orateurs: **Guido De Padt, Renaat Landuyt**,
ministre de la Mobilité

Sprekers: **Guido De Padt, Renaat Landuyt**,
minister van Mobiliteit

Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le statut d'un panneau de signalisation pour lequel aucun règlement de police n'a été adopté" (n° 11957)

12

Orateurs: **Guido De Padt, Renaat Landuyt**,
ministre de la Mobilité

Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de status van een verkeersbord waarvoor geen politiereglement werd aangenomen" (nr. 11957)

12

Sprekers: **Guido De Padt, Renaat Landuyt**,
minister van Mobiliteit

Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le baromètre de la sécurité routière" (n° 11737)

13

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

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de verkeersveiligheidsbarometer" (nr. 11737)

13

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

Interpellation de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le non-sanctionnement de certaines infractions au code de la route par suite de la défaillance du système de perception"(n° 872)

15

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

Interpellatie van de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "de straffeloosheid van verkeersovertredingen ten gevolge van een falend inningssysteem" (nr. 872)

15

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

Motions

17

Moties

17

Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la conformité aux règles européennes de la réforme de la formation à la conduite" (n° 11974)

18

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

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de conformiteit van de hervorming van de rijopleiding met de Europese regels" (nr. 11974)

18

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

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

du

LUNDI 12 JUIN 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 12 JUNI 2006

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 17 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la connaissance du code de la route" (n° 11085)

01.01 Guido De Padt (VLD) : D'après une étude récemment réalisée à la demande d'une importante compagnie d'assurances, plus d'un tiers des accidents de la circulation qui surviennent en Belgique sont dus à une connaissance insuffisante du code de la route. Deux facteurs seraient à l'origine de ces lacunes : les conducteurs oublient de nombreux détails du code de la route après avoir passé l'examen de conduite et ils sont trop peu sensibilisés à l'intégration de nouvelles règles.

Le SPF Mobilité ou l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) a-t-il déjà demandé la réalisation d'une étude scientifique relative à la connaissance du code de la route et à la pertinence de cette connaissance au regard des accidents de la circulation ? De telles études sont-elles en projet ? Des initiatives visant à améliorer la connaissance du code de la route sont-elles prévues ? Les chiffres ahurissants de l'étude ne démontrent-ils pas que les campagnes de sensibilisation relatives au code de la route ratent leur but ?

Voici peu, le ministre a annoncé une simplification du code de la route. Quand celle-ci aura-t-elle lieu ?

Que pense le ministre de la création d'un « institut des accidents », comme proposé par le VLD ?

De vergadering wordt geopend om 14.17 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de kennis van de wegcode" (nr. 11085)

01.01 Guido De Padt (VLD): Een recente studie in opdracht van een belangrijke verzekeringsmaatschappij heeft uitgewezen dat meer dan een derde van de verkeersongevallen in ons land te wijten is aan onvoldoende kennis van de verkeersregels. Volgens de studie liggen twee factoren aan de basis van deze lacunes: de chauffeurs vergeten na hun rijexamen heel wat details van de wegcode en ze worden te weinig gesensibiliseerd bij het invoeren van nieuwe regels.

Hebben de FOD Mobiliteit of het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) al wetenschappelijk onderzoek laten voeren naar de kennis van de wegcode en de relevantie hiervan voor de verkeersongevallen? Staan dergelijke studies op stapel?

Worden initiatieven gepland om de kennis van de wegcode te verbeteren?

Bewijzen de onthutsende cijfers van de studie niet dat de sensibiliseringscampagnes over het verkeersreglement hun doel voorbijschieten?

Onlangs kondigde de minister aan dat er gewerkt wordt aan een vereenvoudiging van de wegcode. Wanneer zal die er komen?

Wat denkt de minister over de oprichting van een Ongevalleninstituut, zoals de VLD al heeft voorgesteld?

01.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : L'enquête de la compagnie d'assurances Winterthur a révélé que la cause de 70 % des accidents est liée, d'une manière ou d'une autre, à une mauvaise connaissance du code de la route. Nul ne met cette conclusion en doute, mais il n'est pas clairement établi comment l'enquête a abouti à cette conclusion.

Les pouvoirs publics n'ont chargé personne d'examiner cette corrélation scientifique et il n'existe pas davantage de projet en ce sens. En revanche, une simplification des règles de la circulation est en préparation. Presque tous les experts en matière de circulation routière de notre pays ont accueilli favorablement cette initiative. Dans l'intervalle, la sensibilisation à l'égard des règles de la circulation existantes ne peut être négligée et je lance un appel pour que l'on n'adopte provisoirement pas trop de résolutions parlementaires visant à adapter le code de la route.

L'IBSR mène des campagnes de sensibilisation tout au long de l'année. Il est vain d'en augmenter encore la fréquence parce qu'un excès de ce type de campagnes pourrait finalement produire l'effet contraire.

La simplification du code de la route a été coulée dans un projet de loi que le gouvernement a adopté la semaine dernière. Ce projet résultera finalement en une loi qui servira de base à un nouvel arrêté royal.

En ce qui concerne le problème de l'Institut des accidents, je renvoie aux constatations de l'audition organisée au sein de la commission.

01.03 Guido De Padt (VLD) : Il est regrettable que les pouvoirs publics ne consacrent pas eux-mêmes des études à la question mais s'en remettent à des sociétés privées qui abordent évidemment la question sous un angle qui leur est propre.

La simplification du code de la route constitue une bonne chose mais les conducteurs doivent en être informés rapidement et exhaustivement. L'IBSR peut à cet égard jouer un rôle déterminant.

Je propose de soumettre l'efficacité des campagnes de l'IBSR à une enquête indépendante.

L'incident est clos.

02 Questions jointes de

01.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Het onderzoek van de verzekeringsmaatschappij Winterthur heeft uitgewezen dat 70 procent van de ongevallen op een of andere manier te maken heeft met een gebrekkige kennis van het verkeersreglement. Niemand betwijfelt deze conclusie, maar het is niet duidelijk hoe de studie tot dit besluit is gekomen.

De overheid heeft geen opdracht gegeven om deze correlatie wetenschappelijk te bestuderen, er zijn evenmin plannen in die richting. Wel staat er een vereenvoudiging van de verkeersregels op stapel, een initiatief dat door ongeveer alle verkeersdeskundigen in ons land wordt toegejuicht. In tussentijd mag de sensibilisering ten overstaan van de bestaande verkeersregels niet worden verwaarloosd en roep ik op om voorlopig niet te veel parlementaire resoluties aan te nemen om de huidige wegcode aan te passen.

Het BIVV voert gedurende het hele jaar door sensibiliseringscampagnes. Deze frequentie nog opdrijven heeft geen zin, omdat een teveel aan dergelijke campagnes uiteindelijk een tegenovergesteld effect zou hebben.

De vereenvoudiging van de wegcode werd in een wetsontwerp gegoten, dat verleden week door de regering werd goedgekeurd. Dit zal uiteindelijk uitmonden in een wet die als basis zal dienen voor een aangepast koninklijk besluit.

Voor de problematiek van het Ongevalleninstituut verwijs ik naar de bevindingen van de hoorzitting die in de schoot van de commissie werd georganiseerd.

01.03 Guido De Padt (VLD): Ik betreur dat de overheid niet zelf studies laat uitvoeren over deze problematiek en ze overlaat aan private ondernemingen die het onderwerp natuurlijk vanuit hun eigen oogpunt benaderen.

De vereenvoudiging van de wegcode is een goede zaak, maar de chauffeurs moeten er snel en volledig van op de hoogte worden gebracht. Het BIVV kan hierbij een cruciale rol spelen.

Ik stel voor om de doeltreffendheid van de BIVV-campagnes zelf eens aan een onafhankelijk onderzoek te onderwerpen.

Het incident is gesloten.

02 Samengevoegde vragen van

- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "les routes de décollage à partir de la piste 07" (n° 11916)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'annulation éventuelle du plan de dispersion" (n° 11998)

- Mme Brigitte Wiaux au ministre de la Mobilité sur "un accord de coopération entre l'État fédéral et les Régions concernant le plan de répartition des vols et les nuisances sonores dans le Brabant wallon" (n° 11999)

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt qui sera rendu prochainement par le Conseil d'État à propos du plan de dispersion et l'étude relative à la piste 25L" (n° 12007)

- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "de opstijgroutes vanaf baan 07" (nr. 11916)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de mogelijke vernietiging van het spreidingsplan" (nr. 11998)

- mevrouw Brigitte Wiaux aan de minister van Mobiliteit over "een samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en de Gewesten over het spreidingsplan voor het luchtverkeer en de geluidshinder in Waals-Brabant" (nr. 11999)

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "het nakende arrest van de Raad van State in verband met het spreidingsplan en de studie omtrent de baan 25L" (nr. 12007)

02.01 Marie Nagy (ECOLO): Certaines associations de riverains avancent des propositions constructives qui mériteraient votre attention, dont celle concernant la route de décollage à partir de la piste 07, qui ne remet pas en cause la viabilité de l'aéroport, n'implique pas le survol de Bruxelles ni celui du Noordrand. Elle émane des associations de l'est de l'aéroport.

La proposition consiste à faire monter les avions jusqu'à 4 000 pieds – au lieu de 1 700 – avant Louvain en direction de la balise de Huldenberg, pour virer ensuite.

Selon les spécialistes consultés, cette solution ne pose pas de difficulté technique.

Cette adaptation permettrait de satisfaire les riverains de Haren, Bertem, Oud-Heverlee mais aussi de diminuer légèrement la concentration autour de la balise de Huldenberg, où certaines communes connaissent des niveaux moyens de bruit égaux voire supérieurs à ceux de Meise ou de Grimbergen.

Et votre plan de dispersion n'a pas amélioré la chose.

Qu'attendez-vous pour accéder à cette demande ?

02.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Le Conseil d'État devrait rendre prochainement un arrêt concernant le plan de dispersion intégral. La procédure devant le Conseil avait été entamée voici deux ans par un certain nombre d'habitants de la périphérie est. Vers le milieu de 2005, l'auditeur du Conseil avait recommandé l'annulation de l'ensemble de ce plan. Les plaidoiries finales sont prévues la semaine prochaine.

Il me revient que le conseil des ministres restreint a examiné toutes les conséquences possibles d'une

02.01 Marie Nagy (ECOLO): Sommige verenigingen van omwonenden doen constructieve voorstellen. Zo is er een opmerkenswaardig voorstel van de verenigingen van de Oostrand met betrekking tot de opstijgroute vanaf baan 07, dat het voortbestaan van de luchthaven niet in het gedrang brengt en vermijdt dat Brussel of de Noordrand overvlogen worden.

Voorgesteld wordt dat de vliegtuigen vóór Leuven richting baken van Huldenberg opstijgen tot een hoogte van 4 000 (in plaats van 1 700) voet en pas daarna afzwenken.

Volgens de hierover geconsulteerde specialisten levert die oplossing geen technische problemen op.

Dat voorstel zou alvast de inwoners van Haren, Bertem en Oud-Heverlee tevredenstellen, maar ook de concentratie rond het baken van Huldenberg lichtjes verminderen, waar in sommige gemeenten het gemiddelde geluidsniveau even hoog ligt als in Meise of Grimbergen, of zelfs nog hoger.

Uw spreidingsplan heeft de zaak niet bepaald vooruitgeholpen.

Waar wacht u op om dat verzoek in te willigen?

02.02 Jef Van den Bergh (CD&V): De Raad van State zou eerstdaags een arrest vellen met betrekking tot het integrale spreidingsplan. De procedure hiertoe werd twee jaar geleden ingeleid door een aantal inwoners van de Oostrand. Medio 2005 adviseerde de auditeur om het hele plan te vernietigen. Volgende week staan de slotpleidooien op het programma.

Naar verluidt besprak het kernkabinet al de mogelijke gevolgen van een vernietiging. Is de

annulation. Le gouvernement y est-il préparé ? État suivrait l'avis de l'auditeur ?

02.03 Brigitte Wiaux (cdH) : Une réunion relative aux nuisances sonores engendrées par les activités de l'aéroport de Zaventem s'est tenue le 15 mai dernier en votre cabinet. Les Régions bruxelloise et flamande y ont été conviées. Or, ces nuisances sont également subies en Région wallonne, dont le ministre des Transports vous a fait part de ses critiques face à la disposition finale de l'avant-projet de loi, qui risquait d'aboutir si aucun accord sur le sujet n'était trouvé.

In fine, un accord a été obtenu, précisant que l'entrée en vigueur de la loi sera fixée par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, après accord des Régions et signature d'un accord de coopération.

L'accord de coopération associera-t-il bien les trois Régions ? Dans quelles circonstances la Région wallonne sera-t-elle concertée ?

02.04 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : M. Van den Bergh craint un nouveau scénario à la Durant mais celui-ci c'est pratiquement déjà à nouveau répété. Nous en arriverions à regretter l'époque de la ministre Durant. Nous savions au moins alors qui était notre adversaire. La ministre Durant incarnait l'égoïsme bruxellois et l'anti-solidarité. M. Landuyt cherche à faire croire qu'il veut réaliser une dispersion alors qu'on assiste à une concentration accrue. Le principe de l'inversion a été abandonné le 2 mai et la périphérie Nord ne bénéficie plus que de trois nuits calmes, contre treize encore précédemment. Le nombre de décollages sur la piste 25R est passé de 43,8 à 64,7 % et de nouvelles nuisances sont à craindre en cas d'abandon du plan de dispersion.

Le gouvernement s'est-il concerté à propos du nouveau scénario ? Va-t-il présenter un nouveau plan de dispersion ou une nouvelle concentration ? L'étude concernant la piste 25L est-elle achevée ? Le Parlement peut-il en prendre connaissance ?

La BeCA a préconisé la semaine dernière d'aussi utiliser les deux pistes principales en sens inverse en mettant en service les systèmes d'atterrissage ILS. Cette option a-t-elle été envisagée ? Quel en serait le coût et quand serait-elle réalisable ?

regering erop voorbereid? Licht er een scenario klaar voor het geval de Raad van State het advies van de auditeur volgt?

02.03 Brigitte Wiaux (cdH): Op 15 mei jongstleden vond er op uw kabinet een vergadering over de geluidsoverlast veroorzaakt door de activiteiten op de luchthaven van Zaventem plaats, waarop het Brusselse en het Vlaamse Gewest uitgenodigd waren. Het Waals Gewest ondervindt echter ook last van die geluidshinder en de Waalse minister van Transport heeft u op de hoogte gesteld van zijn kritiek op de slotbepaling van het voorontwerp van wet die zou worden uitgevoerd, indien er terzake geen overeenstemming zou worden bereikt.

Op de valreep is er een akkoord bereikt dat bepaalt dat de datum van de inwerkingtreding van de wet in een bij Ministerraad overlegd koninklijk besluit zal worden vastgelegd nadat de Gewesten hun instemming hebben verleend en een samenwerkingsakkoord hebben ondertekend.

Zullen de drie Gewesten bij het samenwerkingsakkoord betrokken worden? Hoe zal het Waalse Gewest geraadpleegd worden?

02.04 Bart Laeremans (Vlaams Belang): De heer Van den Bergh vreest voor een nieuw Durant-scenario, maar eigenlijk heeft zich dat al bijna opnieuw voltrokken. Wij hebben bijna heimwee naar de periode van minister Durant. Toen wisten wij tenminste wie onze tegenstander was. Minister Durant was de exponent van het Brussels egoïsme en de antisolidariteit. Minister Landuyt wil de indruk geven dat hij wil spreiden, maar er is alleen meer concentratie. Op 2 mei werd het omkeringsprincipe afgeschaft en in de Noordrand blijven nog slechts drie rustige nachten over; vroeger waren er dat nog dertien. Het aantal vertrekken op baan 25R steeg van 43,8 naar 64,7 procent en men vreest voor nog toenemende hinder als het spreidingsplan wordt afgeschaft.

Heeft de regering overlegd over het nieuwe scenario? Komt er een alternatieve spreiding of nieuwe concentratie? Werd de studie omtrent baan 25L afgerond en kan ze worden meegedeeld aan het Parlement?

BeCA pleitte er vorige week voor beide hoofdbanen ook in omgekeerde richting te gebruiken door de ingebruikname van ILS-landingssystemen. Werd dit overwogen? Hoeveel zou dit kosten en wanneer zou dit uitvoerbaar zijn?

02.05 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Certaines des questions posées sont très spécifiques et par conséquent, je vais y apporter des réponses spécifiques.

(*En français*) Quant à la question de Mme Nagy, la proposition relative à la piste 07 est l'une des propositions examinées. Comme pour toute proposition, certains spécialistes confirment sa faisabilité et d'autres l'infirmen. En tout cas, cette proposition vise à plus de dispersion mais dans une autre direction.

02.06 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Il faudra voir si les prémices de l'arrêt seront effectivement confirmées par l'arrêt du Conseil d'État, qui constituera le énième arrêt de ce dernier. Nous referons alors le point et procéderons aux aménagements requis.

(*En français*) En ce qui concerne la question de Mme Wiaux, la discussion autour de l'accord de coopération a lieu au sein d'un comité interministériel, au sein duquel est représenté le gouvernement wallon, qui ne bloque pas les discussions et a même marqué son accord sur la procédure.

Je n'ai pas reçu de demande officielle du gouvernement wallon d'être davantage impliqué dans les discussions. Je n'en vois d'ailleurs pas l'utilité.

(*En néerlandais*) Y a-t-il trois ou treize nuits calmes, je ne saurai le dire. Il y a toujours un écart entre les analyses officielles et les analyses publiées dans la presse. Bien sûr, une concertation a lieu au sein du gouvernement et je me demande comment améliorer encore la concertation avec les Régions en vue de conclure un accord solide.

Que l'étude relative à la piste 25L soit poursuivie ou non, la conclusion qu'on peut d'ores et déjà tirer est que l'usage qui est fait de cette piste est actuellement déjà optimal. Le week-end dernier s'est révélé particulièrement instructif. En raison de la direction du vent et de l'impossibilité d'utiliser la piste 020, deux pistes principales ont été utilisées en sens inverse. La chose est donc possible mais cette solution impose des niveaux sonores très élevés aux habitants de Bruxelles.

02.07 Marie Nagy (ECOLO) : Le ministre ne se prononce pas, n'annonce aucun résultat d'études, ne répond pas à la question de savoir comment

02.05 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*) : Enkele vragen zijn zeer punctueel en ik zal ze daarom punctueel beantwoorden.

(*Frans*) Wat de vraag van mevrouw Nagy betreft, is het voorstel betreffende baan 07 een van de onderzochte voorstellen. Zoals voor alle voorstellen het geval is, bevestigen bepaalde specialisten dat het haalbaar is, wat door andere specialisten dan weer wordt ontkend. Hoe dan ook is dit voorstel op een grotere spreiding gericht, zij het in een andere richting.

02.06 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*) : We moeten afwachten of de voorbode van het arrest effectief wordt bekrachtigd in het arrest van de Raad van State. Dit zal dan een van de zovele arresten van de Raad zijn. We zullen dan weer de stand van zaken bestuderen en de nodige aanpassingen doorvoeren.

(*Frans*) Wat de vraag van mevrouw Wiaux betreft, kan ik zeggen dat de besprekingen over het samenwerkingsakkoord in een interministerieel comité worden gevoerd. In dat comité is ook de Waalse regering vertegenwoordigd, die de besprekingen niet tegenhoudt en zelfs ingestemd heeft met de procedure.

Ik heb geen officieel verzoek ontvangen van de Waalse regering om nauwer bij de besprekingen betrokken te worden. Ik zie daar trouwens ook het nut niet van in.

(*Nederlands*) Of er nu drie of dertien rustige nachten zijn, weet ik niet. Officiële analyses verschillen altijd van die in de pers. Er is uiteraard overleg binnen de regering en ik vraag mij of hoe we nog beter kunnen overleggen met de Gewesten om tot een stabiel akkoord te komen.

Ongeacht de al dan niet voortzetting van de studie over baan 25L, is de conclusie nu al dat deze baan niet beter kan worden gebruikt dan nu het geval is. Dit weekend was zeer leerzaam. Door de wind en omdat baan 020 niet kon worden gebruikt, werden de twee hoofdbanen in de andere richting gebruikt. Dat is dus doenbaar, maar veroorzaakte veel lawaai voor de inwoners van Brussel.

02.07 Marie Nagy (ECOLO) : De minister spreekt zich niet uit, deelt geen resultaten mee van verrichte studies, antwoordt niet op de vraag hoe

réduire les nuisances. Il ne démontre aucune réelle attention aux suggestions. Nous commençons à en avoir l'habitude.

02.08 Jef Van den Bergh (CD&V) : Je m'attendais à cette réponse, qui n'en est pas une. Je concède qu'il est difficile d'anticiper l'arrêt du Conseil d'État, mais force m'est de constater que le ministre fournit systématiquement plus d'informations à la presse qu'au Parlement.

02.09 Brigitte Wiaux (cdH) : Un accord de coopération a, certes, été prévu mais, en tant qu'auteur du projet relatif aux procédures de vol, il me semble normal que vous preniez les devants. À défaut, cette loi n'entrera jamais en vigueur.

02.10 Bart Laeremans (Vlaams Belang) Cette réponse me surprend. L'utilisation des pistes 25L ou 07R exposerait les Bruxellois à d'importantes nuisances sonores. Je conteste cette affirmation car les avions sont nettement moins bruyants à l'atterrissage qu'au décollage. Je connais bien des gens qui seraient tout disposés à échanger leur situation contre celle des Bruxellois car ils préféreraient dormir avec des avions qui atterrissent plutôt qu'avec des avions qui décollent.

Sur quoi le ministre se fonde-t-il pour affirmer que la piste 25L ne saurait être mieux utilisée qu'elle ne l'est actuellement ? L'étude sur la question est-elle disponible et pouvons-nous en prendre connaissance ?

02.11 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : N'en ayant pas encore pris connaissance moi-même, je vais faire examiner le point que vous soulevez mais telle est en tout cas la conclusion intermédiaire d'un groupe de travail. Reste à savoir si les experts conservent une dynamique suffisante.

02.12 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Peut-être donc cette étude ne sera-t-elle jamais achevée.

02.13 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Cette situation ne me satisfait pas. La question était de savoir ce qu'il faudrait faire exactement pour pouvoir exploiter davantage la piste 25L mais je n'ai toujours pas reçu de réponse à cette question.

L'incident est clos.

03 Question de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "l'avenir du service de

de hinder kan beperkt worden. Hij toont niet echt belangstelling voor de suggesties. We zijn dat stilaan gewoon.

02.08 Jef Van den Bergh (CD&V) : Ik had dit antwoord verwacht: het is namelijk geen antwoord. Het is moeilijk vooruitlopen op de Raad van State, maar de minister geeft stevast meer uitleg aan de pers dan aan het Parlement.

02.09 Brigitte Wiaux (cdH) : Er wordt inderdaad een samenwerkingsakkoord in het vooruitzicht gesteld, maar, als indiener van het ontwerp betreffende de vliegprocedures, lijkt het me logisch dat u het voortouw neemt. Zoniet zal deze wet nooit van kracht worden.

02.10 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Het antwoord verbaast mij. De banen 25L of 07R gebruiken, veroorzaakt veel lawaai voor Brussel? Vliegtuigen maken veel minder lawaai tijdens het landen dan tijdens het opstijgen. Ik ken veel mensen die maar wat graag zouden willen ruilen en liever onder dalende vliegtuigen zouden willen slapen dan onder opstijgende.

Waaruit concludeert de minister dat baan 25L niet beter kan worden gebruikt? Is de studie daarover klaar en kunnen we ze inkijken?

02.11 Minister Renaat Landuyt (Nederlands) : Ik heb ze zelf nog niet gezien en laat dat nakijken, maar een werkgroep kwam tot die tussentijdse conclusie. Het is afwachten of bij de deskundigen nog voldoende dynamiek bestaat.

02.12 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : De studie zal dus misschien nooit worden afgerond?

02.13 Minister Renaat Landuyt (Nederlands) : Ik ben daarover niet tevreden. De vraag was wat er precies nodig is om baan 25L meer te kunnen gebruiken, maar daarop kreeg ik nog steeds geen antwoord.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de toekomst van de

médiation pour l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 11676)

03.01 Olivier Maingain (MR) : Suivant certaines informations, la convention liant le ministère de la Mobilité à Belgocontrol, concernant le service de médiation, n'a pas été reconduite alors qu'elle arrivait à terme le 1^{er} mai. Cette convention garantit le détachement de quatre membres du personnel de Belgocontrol auprès des deux médiateurs.

Votre cabinet aurait déclaré que cette carence était due à un retard administratif mais que la reconduction s'effectuerait désormais sur base annuelle et non plus sur deux ans et il aurait démenti l'idée d'intégrer ce service au sein de l'Institut de gestion des nuisances sonores.

L'efficacité du service de médiation est remarquable, si l'on compare le nombre de dossiers traités au nombre de membres du personnel y occupé.

Confirmez-vous que cette convention sera bien reconduite pour tous les membres de la cellule actuelle, et ce pour deux ans ?

Quelles sont les raisons qui justifieraient le retard dans la reconduction de la dite convention ?

Qu'en est-il de l'intégration éventuelle du service de médiation au sein de l'Institut de gestion des nuisances sonores ?

03.02 Renaat Landuyt, ministre (en français) : La convention est prolongée pour une durée d'un an à partir du 1^{er} mai 2006. Il n'y a aucune carence. En fonction de la création de l'Institut de gestion des nuisances sonores, et pour autant que l'Institut reprenne les attributions du service de médiation, les signataires peuvent mettre fin anticipativement à la convention.

03.03 Olivier Maingain (MR) Qu'est-ce qui justifie que l'on passe à un régime annuel ? Je crois qu'il faut pérenniser de manière plus forte ce service de médiation. Nous pourrions peut-être en discuter dans le cadre de l'examen d'un projet de loi et prévoir éventuellement dans la loi elle-même l'existence de ce service.

L'incident est clos.

04 Question et interpellation jointes de - M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les mesures à l'encontre des automobilistes

ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 11676)

03.01 Olivier Maingain (MR): Naar ik heb vernomen werd de overeenkomst tussen de minister van Mobiliteit en Belgocontrol in verband met de ombudsdienst die tot 1 mei liep, niet verlengd. In het kader van die overeenkomst zijn vier personeelsleden van Belgocontrol bij de twee ombudsmannen gedetacheerd.

Uw kabinet zou verklaard hebben dat die nalatigheid het gevolg was van een administratieve vertraging en dat de overeenkomst voortaan jaarlijks in plaats van om de twee jaar zou verlengd worden. Bovendien zou uw kabinet ontkend hebben dat die dienst bij het instituut voor het beheer van de geluidshinder zou worden ondergebracht.

De ombudsdienst werkt bijzonder efficiënt, aangezien hij erin slaagt met een minimale personeelsbezetting een maximaal aantal dossiers af te handelen.

Kan u bevestigen dat bij de verlenging van die overeenkomst alle leden van de huidige cel gedurende twee jaar aan de slag kunnen blijven?

Waarom is de vertraging bij de verlenging van die overeenkomst toe te schrijven?

Hoe staat het met de eventuele integratie van de ombudsdienst in het instituut voor het beheer van de geluidshinder?

03.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): De overeenkomst wordt vanaf 1 mei 2006 met een jaar verlengd. De continuïteit is dus verzekerd. Afhankelijk van de oprichting van het Instituut voor het beheer van de geluidshinder en voor zover het Instituut de bevoegdheden van de ombudsdienst overneemt, kunnen de ondertekenaars de overeenkomst vervroegd opzeggen.

03.03 Olivier Maingain (MR): Wat rechtvaardigt de overgang naar een jaarlijks stelsel? Ik denk dat het voortbestaan van die ombudsdienst beter dient te worden gewaarborgd. We kunnen dit misschien bespreken in het kader van de behandeling van een wetsontwerp en het bestaan van die dienst eventueel in de wet zelf vermelden.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vraag en interpellatie van - de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de aanpak van

alcooliques" (n° 11696)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le récent rapport de l'IBSR relatif à la conduite sous influence de l'alcool et/ou de drogues" (n° 868)

04.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V) : La conduite sous l'influence de l'alcool demeure un problème social auquel nous devons dès lors rester attentifs.

Le point de départ d'une politique efficace doit consister tout d'abord en une étude scientifique sur la sécurité routière mais, dans ce domaine, nous accusons un retard considérable par rapport à certains pays voisins, même si quelques progrès ont été réalisés grâce au *Vlaams Steunpunt Verkeersveiligheid*.

Les études sont importantes mais encore faut-il en tirer des conclusions. L'Institut belge pour la sécurité routière a analysé le comportement en matière d'abus d'alcool au volant en 2003 et en 2004 ; les résultats de cette étude ont été rendus publics en décembre 2005. Une demi-année nous paraît un délai suffisant pour tirer les conclusions politiques qui s'imposent et prendre ou préparer des mesures.

Nous pouvons tirer parti de l'expérience des autres pays. Les Pays-Bas, par exemple, organisent une étude nettement plus étendue et approfondie. L'un des résultats les plus frappants en est que le ministre néerlandais imposera, à partir de 2009, un alcolock et un accompagnement psycho-médical aux alcooliques récidivistes et aux toxicomanes.

Une comparaison de l'étude de l'IBSR avec celle réalisée aux Pays-Bas révèle plusieurs éléments marquants. L'enquête de l'IBSR livre des données pertinentes qui devraient alarmer toute responsable politique compétent en matière de circulation routière, mais elle ne dresse pas un profil clair des automobilistes qui consomment de l'alcool. Contrairement à l'étude de l'IBSR, qui restera probablement unique, l'étude néerlandaise est réalisée une fois par an, ce qui permet de mesurer l'évolution sur le terrain. Notre pays ne devrait-il pas également décider d'urgence de réaliser une analyse annuelle approfondie de la consommation d'alcool par les conducteurs ? Pour autant que je sache, il n'en est pas encore ainsi.

Au vu des résultats de l'étude de l'IBSR, des mesures s'imposent plus que jamais. Seulement 67 % des personnes sondées connaissent le taux exact d'alcool autorisé dans le sang. Pas moins de 15 % pensent encore qu'un taux de 0,8 pour mille

alcoholverslaafden in het verkeer" (nr. 11696)

- de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "het recente BIVV-rapport i.v.m. het rijden onder invloed" (nr. 868)

04.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Rijden onder invloed van alcohol blijft een maatschappelijk probleem. We moeten daar dan ook blijvend aandacht voor hebben.

Het uitgangspunt voor een goed beleid moet een wetenschappelijk onderzoek met betrekking tot verkeersveiligheid zijn, maar op dat vlak hebben we heel wat achterstand tegenover bepaalde buurlanden, al zorgde het Vlaams Steunpunt Verkeersveiligheid voor enige vooruitgang.

Studies zijn belangrijk, maar daarna moeten er conclusies uit worden getrokken. Het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid onderzocht de attitude in verband met alcoholmisbruik achter het stuur in 2003 en 2004; de resultaten werden in december 2005 bekend gemaakt. Een half jaar lijkt ons voldoende tijd om gepaste beleidsconclusies te trekken en maatregelen te nemen of voor te bereiden.

Wij kunnen leren van het buitenland. Nederland bijvoorbeeld organiseert een veel omvangrijker en diepgaander onderzoek. Een van de opvallendste resultaten van het onderzoek is, dat de Nederlandse minister vanaf 2009 een alcoholslot en psycho-medische begeleiding zal opleggen aan alcoholredivisten en verslaafden.

Als wij het Nederlandse onderzoek en het onderzoek van het BIVV vergelijken, valt een aantal elementen op. Het BIVV-onderzoek gaf wel relevante cijfers, die elke beleidsman inzake verkeer moeten alarmeren, maar schetst geen duidelijk profiel van de automobilisten die alcohol gebruiken. Het Nederlands onderzoek wordt jaarlijks herhaald, zodat er een evolutie op het terrein kan worden gemeten, terwijl het BIVV-onderzoek wellicht eenmalig is. Is ook ons land niet dringend toe aan een jaarlijkse diepgaande screening van het alcoholgebruik bij bestuurders? Voor zover ik weet, wordt dat nog niet gedaan.

De resultaten van het BIVV-onderzoek schreeuwen om maatregelen. Slechts 67 procent van de ondervraagden kent het juiste toegelaten promille alcohol. Niet minder dan 15 procent denkt nog steeds dat 0,8 promille mag. Bovendien bestaat bij

est admis. De plus, un conducteur sur trois est d'avis que les chances d'être sanctionné sont minimales. En effet, le risque d'être arrêté est particulièrement ténu, tant sur le plan objectif que subjectif. Seulement 62 % des personnes interrogées affirment ne jamais avoir conduit sous l'influence de l'alcool.

Quelle conclusion politique le ministre tirera-t-il de l'enquête de l'IBSR ? Quelles initiatives prendra-t-il encore pour informer les conducteurs sur la connaissance de la législation en matière d'alcool ? Que fera-t-il pour renforcer la probabilité objective et subjective d'être intercepté sur la voie publique pour les consommateurs d'alcool ? Comment ajustera-t-il l'objectif du contrôle de 10 % des conducteurs ? Enfin, j'aimerais savoir si le ministre a l'intention de suivre l'exemple des Pays-Bas où l'alcolock, assorti d'un accompagnement médico-psychologique, sera imposé aux alcooliques et aux récidivistes à partir de 2009.

04.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Si j'ai bien compris, c'est la deuxième interpellation qui doit finalement être retenue et non celle qui date de deux jours auparavant ? À moins qu'il s'agisse d'une combinaison des deux interpellations ?

04.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Il s'agissait d'une question orale et d'une interpellation. La question orale portait davantage sur les statistiques.

04.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : La nouvelle loi sur la circulation est entrée en vigueur en avril 2004 alors que l'étude porte sur les comportements des usagers avant avril 2004. L'étude est dépassée. Je ne suis pas certain que les usagers de la route ne connaissent pas mieux la législation aujourd'hui. Je suppose qu'à leurs dépens, ils ont été contraints d'être mieux informés sur la législation aujourd'hui qu'en avril 2004.

De plus, les campagnes BOB sont désormais menées pendant toute l'année. D'autres pays ont suivi notre exemple et les ont adoptées. Enfin, des campagnes spécifiques sont axées sur tous les lieux de sortie habituels.

Des réponses aux conclusions des auteurs de l'étude ont été traduites sous la forme de mesures politiques avant même la publication. C'est pour cette raison précisément que je mets l'accent sur le baromètre de la sécurité routière. Il me faut des informations plus rapidement. Une bonne

één op drie bestuurders de indruk dat de kans op bestraffing erg klein is. En inderdaad, de pakkans ligt zowel objectief als subjectief bijzonder laag. Slechts 62 procent van de ondervraagden zegt nooit onder invloed van alcohol te rijden.

Welke beleidsconclusie zal de minister trekken uit het BIVV onderzoek? Wat zal hij nog ondernemen inzake informatie aan de bestuurders met betrekking tot de kennis van de alcoholwetgeving? Wat zal hij doen om de objectieve en subjectieve pakkans voor alcoholgebruikers in het verkeer te verhogen? In welke zin zal hij de doelstelling bijstellen om tien procent van de bestuurders te controleren? Tot slot wil ik vragen of de minister van plan is een voorbeeld te nemen aan Nederland, waar men vanaf 2009 zwaar alcoholverslaafden en recidivisten het alcoholslot op zal leggen, gekoppeld aan medisch-psychologische begeleiding?

04.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Als ik het goed begrepen heb, is het uiteindelijk de tweede interpellatie die telt en niet die van twee dagen voordien? Of is het een combinatie van de twee interpellaties?

04.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Het waren een mondelinge vraag en een interpellatie. De mondelinge vraag ging meer in op de statistieken.

04.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): De nieuwe verkeerswet trad in werking in april 2004, de studie gaat over het gedrag van vóór april 2004. De studie is achterhaald. Ik ben er niet zeker van of de mensen de regels nu niet beter kennen. Ik vermoed dat ze de regels door schade en schande nu beter kennen dan in april 2004.

Bovendien worden de BOB-campagnes nu heel het jaar door gevoerd; ze zijn ook overgenomen in andere landen. Bijzondere campagnes richten zich specifiek op het uitgaansleven.

Antwoorden op de conclusies uit deze studie werden al in het beleid opgenomen voordat de studie gepubliceerd werd. Precies daarom leg ik de nadruk op de verkeersveiligheidsbarometer, want ik heb sneller informatie nodig. Er is nood aan een goede organisatie inzake onderzoek en studies.

organisation en matière de recherche et d'études constitue une nécessité.

04.05 Jef Van den Bergh (CD&V) : Pour ma part, je vous ai déjà fait observer que cette étude n'est pas récente. C'est pourquoi j'ai demandé s'il n'est pas urgent de prêter un intérêt accru à la recherche, comme aux Pays-Bas. En votre qualité de président de l'IBSR, vous pourriez agir personnellement en ce sens.

J'ai par ailleurs demandé si nous disposons de données relatives au profil des contrevenants en matière d'alcoolémie, comme aux Pays-Bas. Puisque je n'ai pas obtenu de réponse, je présume que la réponse est négative.

Le ministre fait valoir que la situation s'est améliorée, mais nous n'avons aucune preuve. A-t-il réagi aux recommandations de l'IBSR ?

04.06 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Je le répète : ma réaction consiste à dire que l'étude est dépassée et qu'il faudra à l'avenir accélérer l'exécution des études de l'IBSR. L'étude en question examine le comportement des gens avant l'introduction de la nouvelle loi.

04.07 Jef Van den Bergh (CD&V) : Nous devons tirer des leçons des expériences acquises aux Pays-Bas. L'étude néerlandaise constate qu'il y a une population de 0,6 % de récidivistes qui conduisent sous influence. Des mesures seront dès lors prises. Je m'attends à ce que cette population de récidivistes soit encore plus importante en Belgique, mais une étude devra le confirmer.

Le ministre envisage-t-il également de prendre des mesures, comme l'introduction de l'alcolock ?

04.08 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Dans le cadre de l'efficacité du contrôle, nous songeons également aux sanctions. Actuellement, nous examinons diverses formes de peines de substitution. Des projets menés avec des éthylomètres et des alcolocks sont en cours.

04.09 Jef Van den Bergh (CD&V) : Ces projets existent depuis des années déjà.

04.10 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Les effets de l'alcolock ne peuvent être évalués en quelques mois.

Motions

En conclusion de cette discussion les motions

04.05 Jef Van den Bergh (CD&V) : Ik wees er zelf al op dat deze studie niet recent is. Daarom heb ik ook gevraagd of we niet dringend meer aandacht moeten besteden aan onderzoek, zoals in Nederland. De minister kan daar als voorzitter van het BIVV zelf voor pleiten.

Daarnaast heb ik ook gevraagd of wij over gegevens beschikken over het profiel van alcoholovertreders, zoals in Nederland. Ik heb geen antwoord gekregen, dus ik neem aan dat ze er niet zijn.

De minister zegt dat de toestand verbeterd is, maar we krijgen daar geen bewijzen van. Heeft hij gereageerd op de aanbevelingen van het BIVV ?

04.06 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*) : Ik herhaal dat mijn reactie daarop is dat de studie achterhaald is en dat studies van het BIVV in de toekomst sneller moeten worden uitgevoerd. Deze studie onderzoekt het gedrag van mensen voor de nieuwe wet werd ingevoerd.

04.07 Jef Van den Bergh (CD&V) : Uit de ervaringen van Nederland moeten wij lessen trekken. Volgens het Nederlandse onderzoek zijn er daar 0,6 procent recidivisten die rijden onder invloed. Men zal er maatregelen nemen. In België verwacht ik dat er nog meer recidivisten zijn, maar daar is onderzoek voor nodig.

Denkt de minister er ook aan om maatregelen te nemen, zoals het alcolockslot ?

04.08 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*) : In het kader van de efficiënte controle denken we ook aan bestraffing. Op dit moment onderzoeken we allerlei mogelijke vormen van alternatieve bestraffing. Er zijn projecten bezig met de alcoholmeter en het alcolockslot.

04.09 Jef Van den Bergh (CD&V) : Daar is men al jaren mee bezig.

04.10 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*) : De effecten van een alcolockslot kunnen niet op een paar maanden getest worden.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende

suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par M. Jef Van den Bergh et est libellée comme suit :

“La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Jef Van den Bergh

et la réponse du ministre de la Mobilité,
considérant la très néfaste influence de l'alcool sur la capacité de conduite et dès lors sur la sécurité routière ;

considérant les données alarmantes que révèle le rapport mentionné ci-dessus, dans lequel l'ISBR a mesuré le comportement de nos compatriotes pour les années 2003 et 2004 ;

1. regrette que le ministre n'ait pas encore réservé de suite importante à la publication de ce rapport ;

2. exige que le gouvernement soumette rapidement au Parlement un plan de politique en matière de prévention et de répression de la conduite sous influence, lequel comportera des mesures relatives à:

a) la poursuite de la recherche scientifique sur la conduite sous influence dans notre pays ;

b) l'information et la sensibilisation ;

c) la réglementation et le respect de celle-ci.

3. exige que le gouvernement s'attelle expressément à l'élaboration de mesures spécifiques concrètes visant le groupe des personnes qui consomment de l'alcool de manière excessive alors qu'elles conduisent, comme de l'alcolock, par exemple.”

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

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

05 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la nouvelle interprétation faite par le Service Transport Exceptionnel de la réglementation relative aux dimensions autorisées des camions" (n°11725)

05.01 Guido De Padt (VLD) : Depuis deux ans, le service Transport exceptionnel du SPF Mobilité interprète différemment les règles relatives aux dimensions maximales autorisées pour la délivrance d'un permis de transport exceptionnel. Depuis, les sociétés de transport obtiennent plus malaisément un permis, alors que la législation n'a pas été modifiée.

Cette situation est source d'insécurité juridique et de pertes économiques pour les entreprises mais se traduit également pour l'environnement et la

moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Jef Van den Bergh en luidt als volgt:

“De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Jef Van den Bergh

en het antwoord van de minister van Mobiliteit,

gelet op de grote negatieve invloed van alcohol op de rijvaardigheid en daardoor ook op de verkeersveiligheid;

gelet op de alarmerende gegevens die blijken uit het vermelde BIVV-rapport, dat de attitude van de landgenoten in het verkeer heeft gemeten voor de jaren 2003-2004;

1. betreurt dat de minister nog geen gevolg van betekenis heeft gegeven op het verschenen rapport;

2. eist dat de regering op korte termijn een concreet beleidsplan voorlegt aan het Parlement inzake de preventie en de beteugeling van het sturen onder invloed. Het plan dient maatregelen te bevatten:

a) betreffende verder wetenschappelijk onderzoek over het rijden onder invloed in ons land;

b) betreffende de informatie en sensibilisering;

c) betreffende de regelgeving en de handhaving ervan.

3. eist dat de regering daarbij ook uitdrukkelijk werkt aan specifieke concrete maatregelen voor de categorie van de probleemdrinkers in het verkeer, zoals bijvoorbeeld het alcoholslot.”

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Guido De Padt.

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

05 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de gewijzigde interpretatie binnen de Dienst Uitzonderlijk Vervoer van de reglementering betreffende de toegelaten afmetingen van vrachtwagens" (nr. 11725)

05.01 Guido De Padt (VLD): Sinds twee jaar gebruikt de dienst Uitzonderlijk Vervoer van de FOD Mobiliteit een andere interpretatie van de regels over de maximum toegelaten afmetingen voor de toekenning van een vergunning voor uitzonderlijk transport. Sindsdien ondervinden transportfirma's moeilijkheden om een vergunning te krijgen, terwijl de wetgeving niet veranderd is.

Dit zorgt niet alleen voor rechtsonzekerheid en economisch verlies bij ondernemingen, maar ook voor bijkomende druk op het milieu en de

sécurité routière par une pression accrue.

verkeersveiligheid.

Selon la nouvelle interprétation, la longueur maximale autorisée pour les trains de véhicules destinés au transport de voiture serait contestée. Quelle est la raison d'être de cette nouvelle interprétation ? Pourquoi les sociétés de transport qui, par le passé, ont toujours obtenu sans problèmes un permis de transport exceptionnel se le voient-elles soudainement refuser ? Comment le ministre justifie-t-il cette interprétation plus stricte, compte tenu de la pression accrue sur l'environnement et sur la sécurité routière ?

Volgens de nieuwe interpretatie wordt de maximum toegelaten lengte voor slepen die bestemd zijn voor het vervoer van auto's ter discussie gesteld. Wat is de reden van deze nieuwe interpretatie? Waarom krijgen transportfirma's die voordien altijd probleemloos een vergunning voor uitzonderlijk vervoer kregen, nu plots geen vergunning meer? Hoe verantwoordt de minister deze striktere interpretatie, rekening houdend met de bijkomende druk op het milieu en de verkeersveiligheid?

Le ministre peut-il confirmer que l'administration appliquera la longueur de dépassement légale autorisée du chargement de trains de transport destinés au transport de camions, à savoir un demi-mètre à l'avant et un mètre et demi à l'arrière ?

Kan de minister bevestigen dat de wettelijk toegelaten uitsteek van de lading van slepen die bestemd zijn voor het vervoer van trucks, een halve meter vooraan en anderhalve meter achteraan, toegepast zal worden door de administratie?

05.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : M. De Padt souligne un point noir qu'a mis en évidence une interprétation plus correcte de mon administration.

05.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): De heer De Padt wijst op een pijnpunt dat ontstaan is door een meer correcte interpretatie door mijn administratie.

Le gouvernement a décidé la semaine dernière de porter à 4,3 m la hauteur maximum autorisée pour le transport, ce qui influera sur l'interprétation des articles 46 et 48 du règlement. À la suite de cette question et de la décision du gouvernement, je suis disposé à assumer temporairement l'interprétation de ces articles.

De regering heeft vorige week beslist om de maximaal toegelaten hoogte van het vervoer op 4,3 meter te brengen. Dit zal een invloed hebben op de interpretatie van artikelen 46 en 48 van het reglement. Naar aanleiding van deze vraag en van de beslissing van de regering ben ik bereid om de interpretatie van deze artikelen tijdelijk naar mij toe te trekken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le statut d'un panneau de signalisation pour lequel aucun règlement de police n'a été adopté" (n° 11957)

06 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de status van een verkeersbord waarvoor geen politiereglement werd aangenomen" (nr. 11957)

06.01 Guido De Padt (VLD) : L'article 5 du Code de la route dispose que les usagers doivent se conformer aux signaux routiers lorsque ceux-ci sont réguliers en la forme, suffisamment visibles et placés conformément aux prescriptions.

06.01 Guido De Padt (VLD): Volgens artikel 5 van het verkeersreglement moeten weggebruikers verkeersborden in acht nemen die een regelmatige vorm hebben, voldoende zichtbaar zijn en aangebracht zijn volgens de voorschriften.

Les usagers doivent-ils également prendre en considération les panneaux qui ne correspondent à aucun règlement de police ? La Cour de cassation a jugé précédemment que le respect des panneaux ne dépendait pas de la question de savoir si ces derniers avaient été placés par l'autorité compétente. Pouvez-vous confirmer cet état de fait ?

Moeten weggebruikers ook borden in acht nemen waarvoor geen politiereglement werd aangenomen? Het Hof van Cassatie heeft eerder bepaald dat het in acht nemen van borden niet afhankelijk is van de vraag of de borden door de bevoegde overheid geplaatst zijn. Klopt dit?

Le placement de signaux routiers temporaires

Voor tijdelijke verkeersborden is een

nécessite un règlement de police et partant, une procédure complexe. Nous avons pourtant déjà adopté une proposition de loi tendant à simplifier cette procédure. Quand cette loi sera-t-elle publiée ?

06.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Un usager n'est pas en mesure de distinguer lui-même les panneaux de circulation placés en vertu d'un règlement de police de ceux pour lesquels une telle procédure n'a pas été suivie. Nous sommes donc en droit d'attendre de l'usager qu'il respecte les signaux routiers en tout état de cause.

La compétence en matière d'ordonnances de police temporaires a en effet été modifiée par la loi du 12 janvier 2006. Cette loi relève de la compétence du ministre de l'Intérieur. Je lui demanderai pourquoi la loi n'a pas encore été publiée.

06.03 Guido De Padt (VLD) : Dans ma commune, il est déjà arrivé qu'à l'occasion d'une manifestation, des policiers placent des panneaux routiers qui n'avaient pas été approuvés par le conseil communal ou par le bourgmestre.

Le stationnement était interdit et quelques voitures ont été remorquées. Ce jour-là, d'aucuns se sont demandé s'il fallait respecter une interdiction de stationner en l'absence d'un règlement de police.

06.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : En l'espèce, on ne peut se prononcer qu'a posteriori. Les usagers de la route sont tenus de respecter les panneaux de signalisation visiblement normaux. Si, comme dans le cas qui nous occupe, des véhicules sont remorqués, aucun motif légal ne justifie à mon sens la récupération des frais de remorquage. L'intéressé aurait dû respecter le panneau routier mais celui-ci n'ayant pas été placé valablement, il ne doit à mon sens pas supporter les frais de remorquage.

06.05 Guido De Padt (VLD) : L'intéressé peut-il être sanctionné pour non-respect du panneau ?

06.06 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : L'intéressé ne peut être sanctionné a posteriori. Il convient toutefois de nuancer les choses. Les panneaux de signalisation qui n'ont pas été placés correctement mais sont importants pour la sécurité routière, sont applicables et doivent être respectés. En cas d'accident, il sera tenu compte du non-respect du panneau.

politierèglement vereist, waarvoor een omslachtige procedure nodig is. Ondertussen hebben we wel al een wetsvoorstel goedgekeurd waardoor de procedure eenvoudiger wordt. Wanneer wordt deze wet gepubliceerd?

06.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Een weggebruiker kan zelf het onderscheid niet maken tussen verkeersborden waarvoor wel en verkeersborden waarvoor geen politierèglement werd aangenomen. We mogen van hem dus verwachten dat hij de verkeersborden altijd naleeft.

De bevoegdheid om tijdelijke politieverordeningen op het wegverkeer te nemen, werd inderdaad gewijzigd door de wet van 12 januari 2006. Deze wet is een bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken. Ik zal hem vragen waarom de wet nog niet werd gepubliceerd.

06.03 Guido De Padt (VLD): In mijn eigen gemeente is het al gebeurd dat politiemensen naar aanleiding van een manifestatie verkeersborden geplaatst hebben, zonder dat de gemeenteraad of de burgemeester dat hadden goedgekeurd.

Er werd een parkeerverbod opgelegd en enkele auto's werden getakeld. Op dat moment vroeg men zich af of een parkeerverbod gerespecteerd moet worden als er geen politierèglement is uitgevaardigd.

06.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Men kan daar enkel achteraf over oordelen. Weggebruikers moeten verkeersborden respecteren die er normaal uitzien. Als er, zoals in dit voorbeeld, wagens worden weggesleept, dan bestaat er volgens mij geen rechtsgrond om de kosten voor het takelen te recupereren. De betrokkene had beter het verkeersbord nageleefd, maar omdat het bord niet geldig geplaatst is, moet hij volgens mij de kosten voor het takelen niet betalen.

06.05 Guido De Padt (VLD): Kan de betrokkene beboet worden omdat hij het bord niet heeft nageleefd?

06.06 Minister Renaat Landuyt: De betrokkene kan dan achteraf niet beboet worden. Er is wel een nuance. Verkeersborden die onregelmatig werden geplaatst, maar die belangrijk zijn voor de verkeersveiligheid, gelden wel en moeten worden nageleefd. Als er een ongeval gebeurt, zal er rekening gehouden worden met het niet naleven van het bord.

06.07 Guido De Padt (VLD) : Le ministre confirme en fait ma vision des choses.

06.08 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : En cas de discussion, on peut s'adresser au tribunal.

L'incident est clos.

07 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le baromètre de la sécurité routière" (n° 11737)

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Le baromètre de la sécurité routière devient de plus en plus significatif à mesure que se multiplient les données disponibles.

Quelles seront les prochaines étapes du développement du baromètre de la sécurité routière ? Les données qu'il comporte peuvent-elles être spécifiées en fonction des différentes catégories d'usagers de la route ou de l'âge des victimes ? Le baromètre de la sécurité routière évoluera-t-il graduellement pour devenir un instrument de mesure fournissant un aperçu mensuel, voire hebdomadaire qui permettra de prendre très rapidement les mesures politiques nécessaires ? Ne pourrait-on inclure dans les chiffres actuels relatifs aux victimes mortelles d'accidents de la route le nombre de personnes qui décèdent pendant leur transfert à l'hôpital ou à l'hôpital même ? En effet, il est difficile de comparer les chiffres actuels avec les anciens dès lors qu'on distinguait précédemment une catégorie « décès après trente jours ».

Quelles conclusions le ministre tire-t-il des données relatives aux accidents mortels survenus sur les autoroutes, en particulier pendant les nuits du week-end ? Influenceront-elles sur les effectifs des forces de l'ordre auxquels il est fait appel ? La mise en œuvre de dispositifs de contrôle automatiques sur les autoroutes est-elle une bonne chose ?

07.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Le baromètre de la sécurité routière vise à toujours affiner et à mieux classer les données. Actuellement, toutes les zones de police collaborent et l'échange de données est efficace. De même, les informations proviennent de plus en plus souvent directement des procès-verbaux et ne sont plus fournies par les parquets, ce qui résout par la même occasion le problème du double comptage au niveau des parquets.

Nous nous concentrons actuellement au maximum

06.07 Guido De Padt (VLD): Eigenlijk bevestigt de minister hiermee mijn visie.

06.08 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Als er discussie is, kan men zich tot de rechtbank wenden.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de verkeersveiligheidsbarometer" (nr. 11737)

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): De verkeersveiligheidsbarometer wint steeds meer aan betekenis naarmate de beschikbare gegevens toenemen.

Wat zijn de verdere stappen in de uitbouw van de verkeersveiligheidsbarometer? Is er een uitsplitsing mogelijk naar de categorieën van weggebruikers of naar de leeftijd van de slachtoffers? Zal de verkeersveiligheidsbarometer stilaan evolueren naar een maandelijks of zelfs wekelijks overzicht, dat het mogelijk zal maken om beleidsmatig kort op de bal te spelen? Is het mogelijk om het aantal doden dat valt tijdens de overbrenging naar het ziekenhuis of in het ziekenhuis zelf, te integreren in de huidige cijfers betreffende de verkeersdoden? De huidige cijfers betreffende ongevallen met doden zijn immers moeilijk te vergelijken met de oude cijfers omdat er toen nog een categorie 'doden na dertig dagen' bestond.

Welke conclusies trekt de minister uit de gegevens betreffende de dodelijke ongevallen op snelwegen, vooral tijdens weekendnachten? Hebben deze gegevens gevolgen voor het inzetten van manschappen? Is de inzet van al dan niet bemande controleapparatuur langs de snelwegen een goede zaak?

07.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): De verkeersveiligheidsbarometer streeft steeds meer naar verfijning en een betere indeling van de gegevens. Alle politiezones werken nu ook mee en gegevens worden vlot uitgewisseld. Ook wordt de informatie nu meer en meer rechtstreeks uit de processen-verbaal gehaald en is ze niet meer afkomstig van de parketten. Daardoor is ook de dubbeltelling die gebeurde bij de parketten, opgelost.

Wij concentreren ons momenteel maximaal op de

sur les accidents qui se produisent le week-end. Il sera difficile d'en arriver à un rapport hebdomadaire. En revanche, des enseignements pourront être tirés après une période de quelque deux mois, comme c'est le cas actuellement pour le mois de février.

Le baromètre de la sécurité routière devra également permettre d'établir plus clairement l'implication de poids lourds. Les dernières constatations mettent aussi en évidence l'importance de la vitesse et on voit que les accidents les plus graves se produisent en Wallonie et sur les autoroutes. Le nombre d'accidents graves évolue donc à la baisse en Flandre, mais il subsiste un problème sur les autoroutes.

07.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Le ministre n'a pas répondu à mes questions concernant la problématique des décès après trente jours.

07.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Il y a des difficultés techniques importantes. L'Institut national de Statistique est chargé du traitement de ces données, et nous pouvons difficilement nous approprier ces informations.

07.05 Jef Van den Bergh (CD&V) : Les données sont maintenant tirées directement des procès-verbaux. Cela permettra-t-il d'obtenir plus facilement des statistiques concernant, par exemple, l'interdiction de dépasser pour les poids lourds ?

07.06 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Il s'agit ici surtout de la compilation rapide de procès-verbaux relatifs à des accidents, non pas relatifs à des infractions au code de la route.

07.07 Jef Van den Bergh (CD&V) : L'objectif n'est-il pas de réunir plus rapidement les informations recueillies dans les procès-verbaux ?

07.08 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Toutes les parties sont d'accord pour dire que c'est dans cette direction que nous devons évoluer.

L'incident est clos.

08 Interpellation de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le non-sanctionnement de certaines infractions au code de la route par suite de la défaillance du système de perception"(n° 872)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Il est frappant

weekendongevallen. Een wekelijkse rapportering is moeilijk te bereiken. Wel zijn er conclusies mogelijk na een periode van een tweetal maanden, zoals nu gebeurt met de maand februari.

Ook de betrokkenheid van vrachtwagens bij ongevallen moet duidelijker blijken uit de verkeersveiligheidsbarometer. Uit de laatste vaststellingen blijkt ook hoe belangrijk de factor snelheid is. Daarbij is het duidelijk dat de zwaarste ongevallen gebeuren in Wallonië en op autosnelwegen. In Vlaanderen is er dus een daling van het aantal zware ongevallen, maar er blijft een probleem met de snelwegen.

07.03 Jef Van den Bergh (CD&V): De minister heeft niet geantwoord op de problematiek van de doden na dertig dagen.

07.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Dat is technisch een moeilijk verhaal. De verwerking van deze gegevens berust bij het Nationaal Instituut voor de Statistiek en we kunnen ze moeilijk naar ons toe trekken.

07.05 Jef Van den Bergh (CD&V): De gegevens komen nu recht uit de processen-verbaal. Betekent dat, dat er gemakkelijker statistieken zullen komen met betrekking tot, bijvoorbeeld, het inhaalverbod voor vrachtwagens?

07.06 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Het gaat hier vooral om de snelle verzameling van processen-verbaal betreffende ongevallen, niet betreffende verkeersovertredingen.

07.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Maar het is toch de bedoeling om de gegevens uit de processen-verbaal sneller te verzamelen?

07.08 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Alle partijen zijn ervan overtuigd dat we in die richting moeten evolueren.

Het incident is gesloten.

08 Interpellatie van de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "de straffeloosheid van verkeersovertredingen ten gevolge van een falend inningssysteem" (nr. 872)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is frappant

qu'une motion pure et simple soit déposée en l'absence de ses auteurs.

Le **président** : Je partage votre avis mais c'est ce qui avait été convenu.

08.02 Jef Van den Bergh (CD&V) : Le système quasi moyenâgeux des timbres-amendes a été récemment remplacé par un nouveau système, dont il résulte, en raison de défaillances informatiques notamment, qu'un certain nombre de procès-verbaux dressés sans l'interpellation du contrevenant ne peuvent être traités pendant une certaine période.

Avant le 31 mars, un procès-verbal muni d'un talon adhésif pour les timbres-amendes était envoyé au titulaire de la plaque d'immatriculation. Si celui-ci renvoyait le formulaire sans acquitter le paiement et en mentionnant le conducteur effectif, le même formulaire était envoyé à ce dernier. Ce n'est qu'en cas de non-paiement par le véritable contrevenant que le procès-verbal avec perception immédiate était envoyé au parquet, où il était classé dès l'exécution du paiement.

Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur la circulation routière, le 31 mars, on envoie toutefois un virement au titulaire de la plaque d'immatriculation via la Banque de La Poste. Ce document et le procès-verbal n'ont pas été fusionnés. Plus grave est toutefois le fait que toutes les données sont transférées de l'ordinateur de la police fédérale vers celui de la Banque de La Poste. À partir de ce moment, le traitement du procès-verbal et le paiement sont donc dissociés. Si le titulaire de la plaque d'immatriculation n'est pas le contrevenant, il peut en informer les services de police mais son paiement suivra un cheminement distinct par l'intermédiaire de la Banque de La Poste.

Lorsque le titulaire d'une plaque minéralogique mentionne un autre contrevenant sur le formulaire de réponse, La Poste continue d'envoyer des mises en demeure. La police n'a d'autre possibilité que de transmettre les procès-verbaux non payés au parquet. Celui-ci pourrait proposer une transaction au véritable contrevenant, mais cette procédure coûte 10 euros de plus que la perception immédiate alors que l'intéressé est absolument étranger au non-règlement de la perception immédiate. Le parquet pourrait mentionner le montant correct sur la proposition de transaction mais cela impliquerait de « forcer » le système informatique dossier par dossier. Les parquets ne disposent pas du personnel nécessaire pour faire face à ce travail. Dès lors, les infractions qui ne peuvent pas être

dat hier een eenvoudige motie wordt ingediend zonder dat een van de indieners aanwezig is.

De **voorzitter**: Ik deel uw mening, maar het was afgesproken.

08.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Onlangs werd het welhaast middeleeuwse systeem van de boetezegels vervangen door een nieuw systeem. Nu zorgt dit nieuwe systeem ervoor, onder meer door falende informatica, dat een aantal processen-verbaal waarbij de vaststelling gebeurde zonder dat de overtreder werd tegengehouden, gedurende een bepaalde periode niet afgehandeld kunnen worden.

Voor 31 maart werd er een proces-verbaal met een kleefstrook voor de boetezegels verstuurd naar de houder van de nummerplaat. Als deze het formulier terugzond zonder betaling en met vermelding van de werkelijke bestuurder, werd hetzelfde formulier verzonden naar de werkelijke bestuurder. Pas wanneer de werkelijke overtreder niet betaalde, werd het proces-verbaal met onmiddellijke inning verzonden naar het parket, waar het bij betaling werd geklasseerd.

Sinds de invoering van de nieuwe verkeerswet op 31 maart wordt er echter een overschrijving verstuurd via de Bank van De Post naar de houder van de nummerplaat. Dit document en het proces-verbaal zijn niet geïntegreerd. Erger is echter dat alle gegevens worden doorgegeven van de federale politiecomputer aan de computer van de Bank van De Post. Vanaf dat moment zijn de afhandeling van het proces-verbaal en de betaling dus van elkaar gescheiden. Wanneer de houder van de nummerplaat niet de overtreder was, kan hij de politie hiervan wel op de hoogte brengen, maar zijn betaling volgt een aparte weg via de Bank van De Post.

Wanneer de houder van een nummerplaat een andere overtreder opgeeft via het antwoordformulier, blijft De Post aanmaningen sturen. De politie kan niet anders dan niet betaalde processen-verbaal naar het parket doorsturen. Het parket zou een minnelijke schikking kunnen treffen met de echte overtreder, maar een minnelijke schikking is 10 euro duurder dan de onmiddellijke inning, terwijl het niet de schuld van de betrokkene is dat de onmiddellijke inning niet werd betaald. Het parket zou het correcte bedrag op de minnelijke schikking kunnen vermelden, maar dan zou men dossier per dossier het informaticasysteem moeten kraken. De parketten beschikken niet over het nodige personeel om deze werklust op te vangen. Onverwerkbare overtredingen worden bijgevolg

traitées sont tout simplement archivées.

Pourquoi des problèmes se posent-ils lorsque le contrevenant n'est pas le titulaire de la plaque ? Le ministre maintient-il que ces difficultés sont uniquement dues à la mauvaise volonté de certains parquets ou magistrats ? Le ministre a déclaré à la radio que La Poste peut adresser les mises en demeure dix jours plus tard. Toutefois, cela résout seulement la question des lettres de rappel adressées aux personnes ayant déjà signalé de longue date qu'elles n'étaient pas le conducteur. Le vrai problème, c'est que ce dernier n'est pas sanctionné. À quels services incombe finalement la responsabilité ? A-t-on fourni les bonnes instructions lors du développement du système informatique ? Le ministre a-t-il une idée du nombre de procès-verbaux non traités en raison des lacunes du système de perception ?

08.03 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*): Je suppose que M. Van den Bergh se fonde sur un document issu de quelque réunion de policiers, dont je n'ai jamais eu connaissance. Je n'ai jamais affirmé que je résoudrais le problème dans les trois mois : il n'y a pas lieu de résoudre un problème inexistant. Je persiste à considérer que La Poste a envoyé les rappels prématurément. On a ainsi reporté la période de rappel. Le système n'a pas été modifié mais, à l'avenir, les deux courriers ne constitueront plus qu'un seul document.

08.04 Jef Van den Bergh (CD&V) : Je m'étonne que le ministre nie le problème. Le problème est que les auteurs d'infractions qui ne sont pas titulaires d'une plaque d'immatriculation et qui n'ont pas été arrêtés, ne peuvent plus être joints en vue d'une perception immédiate.

08.05 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : C'est faux.

08.06 Jef Van den Bergh (CD&V) : À l'origine du problème, il y a soit une faute, soit la rigidité du système.

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

08.08 Jef Van den Bergh (CD&V) : Le ministre nie le problème. On verra ce que l'avenir nous réserve.

Motions

gewoon gearchiveerd.

Waarom zijn er problemen als de overtreder en de eigenaar van de nummerplaat niet dezelfde zijn? Blijft de minister erbij dat de oorzaak enkel ligt bij de onwil van sommige parketten of magistraten om mee te werken? In de krant verklaarde de minister dat het probleem binnen drie maanden zou zijn opgelost. Op de radio verklaarde de minister dat de De Post de aanmaningen tien dagen later kan versturen. Dit lost echter enkel het fenomeen van de herinneringsbrieven op aan mensen die al lang aan de politie hebben laten weten dat zij niet de bestuurder waren. Het echte probleem is dat de bestuurder niet beboet wordt. Welke diensten zijn uiteindelijk verantwoordelijk? Heeft men bij de uitwerking van het informaticasysteem de juiste instructies gekregen? Heeft de minister een indicatie van het aantal processen-verbaal dat door het falend inningsstelsel onbehandeld blijft?

08.03 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik vermoed dat de heer Van den Bergh zich steunt op een document van een of andere vergadering van politiemensen dat ik nog nooit heb gezien. Ik heb nooit verklaard het probleem binnen de drie maanden te zullen oplossen: een probleem dat er niet is, moet men niet oplossen. Ik blijf erbij dat De Post te vroeg herinneringen verstuurde. Men heeft de herinneringsperiode verlaet. Aan het systeem werd niets veranderd, maar in de toekomst zullen de twee brieven geïntegreerd worden tot één document.

08.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Het verwondert mij dat de minister het probleem ontkent. Het probleem is dat echte overtredders die niet de houder zijn van een nummerplaat en niet staande zijn gehouden, niet meer bereikt kunnen worden voor een onmiddellijke inning.

08.05 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Dat is niet waar.

08.06 Jef Van den Bergh (CD&V): De oorzaak ligt in een fout of een rigiditeit van het systeem.

08.07 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Er is geen probleem.

08.08 Jef Van den Bergh (CD&V): De minister ontkent het probleem. We zullen zien wat de toekomst brengt.

Moties

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

Une motion de recommandation a été déposée par M. Jef Van den Bergh et est libellée comme suit :

“La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Jef Van den Bergh

et la réponse du ministre de la Mobilité,

1. vu l'importance de disposer d'un système efficace et rapide capable de garantir et de renforcer le caractère dissuasif des sanctions et partant, d'accroître la sécurité routière ;

2. vu les problèmes survenus à la suite de la défaillance du système de perception des amendes immédiates sanctionnant des infractions routières ;

3. vu que le gouvernement fédéral disposait largement du temps nécessaire à l'exécution sans failles des modifications de la loi sur la circulation routière :

a) regrette les lacunes du système de perception des amendes immédiates sanctionnant des infractions routières ainsi que le sentiment d'impunité qui peut en découler au sein de certains groupes de la population ;

b) exige du gouvernement qu'il apporte une solution à ces problèmes dans les meilleurs délais et qu'il fasse rapport à ce sujet au Parlement.”

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

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

09 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la conformité aux règles européennes de la réforme de la formation à la conduite" (n° 11974)

09.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Le gouvernement a annoncé la réforme de la formation à la conduite, même si l'unanimité au sein du gouvernement fait défaut à ce sujet. Il aurait également dû prendre en considération les réflexions à l'échelle européenne concernant le permis de conduire, la formation à la conduite et l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire. Le commissaire européen aux Transports a formulé des critiques sévères à l'encontre de la formation à la conduite belge, notamment concernant le stage non accompagné du modèle 2. Je constate avec étonnement que le gouvernement n'a pas évalué la conformité de la réforme de la formation envisagée aux règles et aux idées européennes.

Le gouvernement s'en tient-il au stage non

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Jef Van den Bergh en luidt als volgt:

“De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Jef Van den Bergh

en het antwoord van de minister van Mobiliteit,

1. gelet op het belang van een sluitend en snel werkend systeem om het ontradend karakter van sancties te garanderen en te versterken en aldus de verkeersveiligheid te dienen;

2. gelet op de problemen die gerezen zijn ten gevolge van een falend inningssysteem van onmiddellijke boetes voor verkeersovertredingen;

3. gelet op de ruime tijd die de federale regering had om de aanpassingen van de verkeerswet foutloos uit te voeren;

a) betreurt de gebreken in het systeem van de onmiddellijke inning van verkeersboetes en het gevoel van straffeloosheid dat daaruit kan ontstaan bij bepaalde groepen van de bevolking;

b) eist van de regering dat de problemen op de kortst mogelijke tijd worden opgelost en dat daarvan verslag wordt uitgebracht aan het Parlement.”

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Guido De Padt.

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

09 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de conformiteit van de hervorming van de rijopleiding met de Europese regels" (nr. 11974)

09.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : De regering kondigde een hervorming van de rijopleiding aan, hoewel de eensgezindheid binnen de meerderheid eerder beperkt is. Men had ook rekening moeten houden met de Europese denksporen over rijbewijzen, -opleidingen en -examens. De EU-commissaris voor Transport heeft ernstige kritiek op de Belgische rijopleiding, met name over de niet-begeleide stage in model 2. Het is eigenaardig dat de regering de doorvoering van een grote rijhervorming niet toetste aan de Europese regels en ideeën.

Houdt de regering vast aan de niet-begeleide stage

accompagné du modèle 2 ? Comment le gouvernement entend-il éviter une condamnation européenne au sujet de ce règlement ?

09.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Le gouvernement a adopté l'arrêté ainsi que le projet de loi à l'unanimité en deuxième lecture. Cette législation prévoit le maintien du modèle 2. À l'époque, nous avons déclaré ce modèle à la Commission européenne et n'avons reçu aucune observation. Notre nouvelle décision bénéficie, au même titre que celles qui ont été prises en marge du maintien du modèle 2, d'un soutien plus important de l'Europe, l'UE étant favorable à l'accompagnement et non aux auto-écoles. Nous répondrons aux objections qui ont été formulées, ainsi que le prévoit la procédure.

09.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : Ce dossier est traité au gouvernement flamand. Viendra-t-il encore au Parlement fédéral avant l'été ?

09.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Il a été envoyé au Conseil d'Etat.

09.05 Jef Van den Bergh (CD&V) : Je suppose que tout se fait conjointement avec la réforme de la formation à la conduite considérée dans sa globalité.

09.06 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Il nous reste encore du temps car la nouvelle réglementation relative à la formation à la conduite n'entrera en vigueur que le 1^{er} septembre. Vers le 1^{er} décembre, les candidats pourront obtenir leur permis de conduire sous le nouveau régime. La loi sera assurément d'application en décembre ou en janvier. Dès lors, rares seront ceux qui relèveront de l'ancien régime tout en ayant suivi une formation sous le nouveau. Nous sommes donc dans les temps. L'arrêté royal est une compétence gouvernementale.

Le **président**: Le ministre avait annoncé qu'il le soumettrait à la Chambre.

09.07 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : C'est ce que j'ai fait. Des auditions ont été organisées. Et lors de l'examen du projet de loi, nous vous soumettrons une fois encore tous les éléments, y compris les décisions concernant la réforme des examens.

Le **président**: Cela me paraît difficile avant les vacances.

09.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Je note que

in het model 2? Hoe wil de regering een Europese veroordeling van deze regeling voorkomen?

09.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De regering heeft eensgezind, na de tweede lezing, het besluit en het wetsontwerp goedgekeurd. Hierin zit het behoud van model 2 vervat. Wij hebben model 2 destijds gemeld aan de Europese Commissie. Er kwamen toen geen opmerkingen. Er is meer steun voor onze nieuwe beslissing en wat naast het behoud van model 2 is beslist, want zij zijn voor begeleiding en niet voor rij scholen. Wij zullen antwoorden op de opmerkingen, zoals bepaald in de procedure.

09.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Het dossier is behandeld in de Vlaamse regering. Komt het hier nog aan bod vóór de zomer?

09.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Het is verstuurd naar de Raad van State.

09.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Dit is naar ik aanneem gekoppeld aan de hervorming van de rijopleiding in haar geheel.

09.06 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Er is nog wat tijd, want op 1 september gaat de nieuwe opleidingsregeling in. Rond 1 december kunnen mensen onder het nieuwe regime hun rijbewijs behalen. De wet zal er wel zijn tegen december of januari. Weinigen zullen met de opleiding van het nieuwe regime onder het oude regime vallen. We zitten dus relatief goed met de timing. Het KB is een bevoegdheid van de regering.

De **voorzitter**: De minister had gezegd dat hij het hier zou voorleggen.

09.07 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Dat is gebeurd. Er werden hoorzittingen over gehouden. Naar aanleiding van het wetsontwerp zullen we alles nog eens voorleggen, ook de beslissingen inzake de examen hervorming.

De **voorzitter**: Dat lijkt me moeilijk te regelen voor het reces.

09.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik noteer dat

nous n'examinerons la réforme que lorsqu'elle aura été instaurée. Le gouvernement considère donc que son adoption ne sera qu'une formalité.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 15 h 45.

wij de hervorming pas zullen bespreken nadat ze is ingevoerd. De regering gaat er zomaar van uit dat het Parlement het wetsontwerp zal goedkeuren.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.45 uur.