



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

03-07-2006

Après-midi

maandag

03-07-2006

Namiddag

cdH	centre démocrate Humaniste
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
ECOLO	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
FN	Front National
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti socialiste
sp.a-spirit	Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht
Vlaams Belang	Vlaams Belang
VLD	Vlaamse Liberalen en Democraten

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 51 0000/000	Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 51 0000/000	Parlementair stuk van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)	CRIV	voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions ; les annexes se trouvent dans une brochure séparée (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken; de bijlagen zijn in een aparte brochure opgenomen (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN	séance plénière	PLEN	Plenum
COM	réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes :	Bestellingen :
Place de la Nation 2	Natieplein 2
1008 Bruxelles	1008 Brussel
Tél. : 02/ 549 81 60	Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be	www.deKamer.be
e-mail : publications@laChambre.be	e-mail : publicaties@deKamer.be

SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "le tuning des voitures" (n° 11681)	1
- M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "la nouvelle circulaire relative au 'tuning' de voitures" (n° 12249)	1
<i>Orateurs: Roel Deseyn, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "l'incorporation du permis de conduire dans la carte d'identité électronique" (n° 12257)	5
<i>Orateurs: Roel Deseyn, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Question et interpellations jointes de	7
- M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "la conformité de la réglementation en matière de permis de conduire par rapport aux règles européennes" (n° 11971)	7
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la disparition de la formule auto-école/stage accompagné comme principe de base de l'apprentissage de la conduite automobile" (n° 887)	7
- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "ses projets de réforme de l'apprentissage de la conduite" (n° 888)	7
<i>Orateurs: François Bellot, Jef Van den Bergh, Jan Mortelmans, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Motions	16
Question de Mme Véronique Ghenne au ministre de la Mobilité sur "le câble ABS" (n° 12008)	17
<i>Orateurs: Véronique Ghenne, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Questions jointes de	19
- Mme Hilde Vautmans à la vice-première ministre et ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "un service de médiation à l'aéroport" (n° 12163)	19
- Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "un service de médiation à l'aéroport" (n° 12164)	19
<i>Orateurs: Hilde Vautmans, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Question de Mme Nathalie Muylle au ministre de la Mobilité sur "la présence d'un tachygraphe digital" (n° 12030)	21
<i>Orateurs: Nathalie Muylle, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Question de Mme Nathalie Muylle au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation du tachygraphe digital en cas de location d'un véhicule" (n° 12029)	23

INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "het tunen van wagens" (nr. 11681)	1
- de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe omzendbrief betreffende de tuning van wagens" (nr. 12249)	1
<i>Sprekers: Roel Deseyn, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "de integratie van het rijbewijs op de eID" (nr. 12257)	5
<i>Sprekers: Roel Deseyn, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Samengevoegde vraag en interpellaties van	7
- de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de overeenstemming van de rijbewijsreglementering met de Europese regels" (nr. 11971)	7
- de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "het verdwijnen van de combinatie rijkschool-begeleide stage als model van de rijopleiding" (nr. 887)	7
- de heer Jan Mortelmans tot de minister van Mobiliteit over "zijn plannen tot hervorming van de rijopleiding" (nr. 888)	7
<i>Sprekers: François Bellot, Jef Van den Bergh, Jan Mortelmans, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Moties	16
Vraag van mevrouw Véronique Ghenne aan de minister van Mobiliteit over "de ABS-kabel" (nr. 12008)	17
<i>Sprekers: Véronique Ghenne, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Samengevoegde vragen van	19
- mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Consumentenzaken over "een ombudsdienst op de luchthaven" (nr. 12163)	19
- mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "een ombudsdienst op de luchthaven" (nr. 12164)	19
<i>Sprekers: Hilde Vautmans, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Vraag van mevrouw Nathalie Muylle aan de minister van Mobiliteit over "de aanwezigheid van een digitale tachograaf" (nr. 12030)	21
<i>Sprekers: Nathalie Muylle, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Vraag van mevrouw Nathalie Muylle aan de minister van Mobiliteit over "het gebruik van de digitale tachograaf bij een gehuurd voertuig"	23

		(nr. 12029)	
<i>Orateurs:</i> Nathalie Muylle, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Nathalie Muylle, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Ortwin Depoortere au ministre de la Mobilité sur "les indemnités d'expropriation à octroyer à des propriétaires riverains de la ligne de chemin de fer 50A" (n° 12172)	25	Vraag van de heer Ortwin Depoortere aan de minister van Mobiliteit over "de onteigeningsvergoedingen aan eigenaars langs de spoorlijn 50A" (nr. 12172)	25
<i>Orateurs:</i> Ortwin Depoortere, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Ortwin Depoortere, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de Mme Talbia Belhouari au ministre de la Mobilité sur "la consultation publique lancée par la Commission européenne portant sur les droits des voyageurs dans le transport international par autobus et autocar" (n° 12242)	26	Vraag van mevrouw Talbia Belhouari aan de minister van Mobiliteit over "de openbare raadpleging door de Europese Commissie over de rechten van de passagiers in het internationaal vervoer per autobus en autocar" (nr. 12242)	26
<i>Orateurs:</i> Talbia Belhouari, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Talbia Belhouari, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de Mme Talbia Belhouari au ministre de la Mobilité sur "les plaintes des voyageurs aériens" (n° 12243)	28	Vraag van mevrouw Talbia Belhouari aan de minister van Mobiliteit over "de klachten van luchtreizigers" (nr. 12243)	28
<i>Orateurs:</i> Talbia Belhouari, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Talbia Belhouari, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "les séparateurs installés à Auderghem" (n° 12262)	31	Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe afscheidingen in Oudergem" (nr. 12262)	31
<i>Orateurs:</i> Valérie De Bue, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Valérie De Bue, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "les vols dans les couloirs prévus à cet effet" (n° 12272)	32	Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "het vliegen in de daartoe voorziene corridors" (nr. 12272)	32
<i>Orateurs:</i> Simonne Creyf, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Simonne Creyf, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de Mme Katrien Schryvers, reprise par M. Jef Van den Bergh, au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "le financement de la signalisation variable des zones 30 aux abords des écoles par le fonds de la sécurité routière" (n° 12085)	34	Vraag van mevrouw Katrien Schryvers, overgenomen door de heer Jef Van den Bergh, aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "de financiering met middelen uit het verkeersveiligheidsfonds van variabele borden voor de zone-30 in de schoolomgevingen" (nr. 12085)	34
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de Mme Muriel Gerkens au ministre de la Mobilité sur "le contrôle des émissions des moteurs de péniches" (n° 12259)	36	Vraag van mevrouw Muriel Gerkens aan de minister van Mobiliteit over "de controle van de uitstoot door de motoren van binnenvaartuigen" (nr. 12259)	36
<i>Orateurs:</i> Muriel Gerkens, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Muriel Gerkens, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les autorisations de transport exceptionnel" (n° 12266)	38	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "vergunningen voor uitzonderlijk vervoer" (nr. 12266)	38
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'interdiction de dépassement pour les camions sur les autoroutes comptant	40	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het inhaalverbod voor vrachtwagens op autosnelwegen met 2 x 2	40

2 x 2 bandes de circulation" (n° 12274)

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

rijstroken" (nr. 12274)

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

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

du

LUNDI 3 JUILLET 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 3 JULI 2006

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.22 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.22 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "het tunen van wagens" (nr. 11681)
- de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe omzendbrief betreffende de tuning van wagens" (nr. 12249)

01 **Questions jointes de**

- M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "le tuning des voitures" (n° 11681)
- M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "la nouvelle circulaire relative au 'tuning' de voitures" (n° 12249)

01.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn tweede vraag is een update van mijn eerste vraag, want toen was de rondzendbrief van 15 mei nog niet verschenen.

Sinds 15 mei is er dus een nieuwe rondzendbrief die een kader wil bieden voor het tunen van wagens. De vragen die ik in eerste instantie had ingediend, vervallen dus.

Laten wij even kijken naar de tekst van de rondzendbrief van 15 mei. De vraag is hoe de mensen dit nu moeten interpreteren. Wat is de rechtsstatus daarvan? Zijn hiermee alle regels die in de vorige rondzendbrief waren vervat, definitief uit ons rechtssysteem gewist, niet meer toepasbaar of als onbestaand beschouwd? Ongetwijfeld hebt u, net zoals ik, in de voorbije maanden, op basis van de vorige versie een aantal mensen een advies gegeven of de tekst bezorgd, om minstens een kader te kunnen aanbieden waarbinnen ze hun activiteit op een legale manier kunnen uitoefenen.

De nieuwe rondzendbrief bevat heel wat wijzigingen. Op bepaalde punten zijn er zeker verbeteringen aangebracht, als het gaat over vereenvoudigingen bijvoorbeeld, zodat men niet meer in verschillende categorieën werkt. Ik licht daar een punt uit, de keuring. Betekent dit dat er geen aparte niet-periodieke keuring meer is, dat er geen aparte tuning-keuring meer zou zijn? Moeten de tuners hun wagen alleen nog aan de keuring onderwerpen bij de normale reguliere periodieke keuring? Zijn daaraan speciale of supplementaire kosten verbonden?

De rondzendbrief maakt alleen nog een onderscheid naargelang de administratieve lasten die gepaard gaan met bepaalde verbouwingen.

01.01 **Roel Deseyn** (CD&V): La nouvelle circulaire relative aux voitures transformées par tuning a été publiée le 15 mai dernier. Toutes les règles définies dans la circulaire précédente sont-elles dès lors caduques?

La nouvelle circulaire comporte de nombreuses modifications. Le contrôle distinct et non périodique des véhicules non tunés n'existera-t-il plus? Ne sera-t-il plus procédé qu'à un contrôle technique périodique et combien coûtera-t-il? La circulaire n'opère plus de distinction que sur la base des frais administratifs afférents à une transformation donnée. Ainsi, une attestation d'homologation, un rapport de validation ou un manuel de montage sera requis dans certains cas. Le ministre peut-il indiquer pour chaque procédure les formalités et les procédures requises et préciser où l'adepte du tuning doit s'adresser à cet effet?

Les voitures pour lesquelles vaut

Op dat vlak maakt men het onderscheid tussen een homologatie, een validatie door een labo, al dan niet met montagehandleiding. Het zou interessant zijn bij elk van de onderscheiden procedures uit te leggen welke formaliteiten of handelingen moeten gebeuren om in orde te zijn, en, ook zeer belangrijk, bij wie de tuner terecht kan om deze papieren te bekomen. U zult waarschijnlijk ook heel wat mails krijgen met vragen waar men de formulieren kan krijgen, welke procedure men moet volgen en waar ze moet worden ingeleid.

Voor wagens die een nationale goedkeuring hebben, geldt in een aantal gevallen een uitzonderingsregime. Ik denk dat dit toch een woordje uitlegt verdient, want de rondzendbrief blijft nogal vaag wat betreft niet-e of E-goedgekeurde onderdelen. Wordt hier in een uitzonderingsprocedure voorzien? Hiervoor heeft men pas vanaf 1 september 2007 een validatieverslag nodig. De producenten zelf hebben nog tot 31 augustus 2006 de tijd om een goedkeuring van de FOD Mobiliteit te krijgen. Deze onderdelen zouden worden verboden vanaf 1 september 2006, indien er nog geen goedkeuring is.

De vraag is wat de bedoeling van deze regeling is? Zullen de producenten voldoende tijd hebben om hun dossier in te dienen? Zal de FOD wel voldoende tijd hebben om de onderdelen op tijd te onderzoeken en eventueel goed te keuren? Als iemand tegen de deadline een aanvraag indient en er vanaf 1 september 2006 een verbod van onderdelen is en voor bepaalde zaken vanaf 1 september 2007 een validatieverslag nodig is, dan lijkt mij dat een nogal ongelijke behandeling te zijn wat betreft de onderdelen.

Mijnheer de minister, ik resumeer nogmaals mijn vragen

Ten eerste, wat is de rechtsstatus van de bepalingen die zijn vervat in de rondzendbrief van 15 mei 2006?

Ten tweede, wanneer moeten de tuners hun wagen aan de keuring presenteren? Na iedere verbouwing of enkel bij de periodieke keuring?

Ten derde, wat zijn de kosten die verbonden zijn aan een specifieke tuning-keuring, indien daar ten minste nog sprake van is? U weet dat dit een nogal essentieel onderdeel was voor de tuning-gemeenschap, maar we lezen daar niets meer over in de nieuwe rondzendbrief.

Ten vierde, wat zijn de verschillende procedures om aan de homologatieattesten, validatieverslagen en montagehandleiding te geraken? Bij wie kan men daarvoor terecht?

Ten vijfde, wat is de bijzondere regeling voor wagens met een nationale goedkeuring, die dus geen Europees gelijkvormigheidsattest hebben?

Ten zesde, zullen de producenten van niet-e of E-goedgekeurde onderdelen wel voldoende tijd hebben om een validatieverslag te bekomen? Met andere woorden, kan de FOD Mobiliteit echt garanderen dat zij in een zeer korte periode, voor wie zijn aanvraag einde augustus indient, of tegen begin september dit jaar daarover een duidelijke uitspraak kunnen doen?

encore un agrément national font l'objet d'un régime d'exception pour ce qui concerne les pièces détachées, selon que celles-ci sont agréées ou non au niveau européen. Un rapport de validation sera requis dans ce cas de figure à partir du 1^{er} septembre 2007. Les producteurs pourront obtenir un agrément auprès du SPF Mobilité jusqu'au 31 août 2006 et certaines pièces seraient interdites à partir du 1^{er} septembre 2006 si elles n'ont pas encore été agréées. Quel est le but de cette réglementation?

Les adeptes du tuning doivent-ils faire contrôler leur voiture après chaque transformation ou uniquement lors du contrôle périodique? Combien coûte le contrôle du tuning?

Comment peut-on obtenir les attestations d'homologation, les rapports de validation et les manuels de montage? Quelle réglementation s'applique aux voitures qui font l'objet d'un agrément national? Les producteurs de pièces non agréées au niveau européen disposeront-ils de suffisamment de temps pour obtenir un rapport de validation et le SPF Finances peut-il garantir qu'il communiquera une décision avant le 1^{er} septembre 2006?

01.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde

collega's, uw eerste vraag komt te vervallen, gezien ik vlugger handel dan u vragen kunt stellen.

01.03 Roel Deseyn (CD&V): Het voordeel is dat de update dan vlugger kan worden ingediend.

01.04 Minister Renaat Landuyt: Zoals oorspronkelijk voorzien en in real time te volgen op de website www.how2tune.be, is door de rondzendbrief van 15 mei de rondzendbrief van 15 februari 2006 opgeheven en vervangen. Het geneert mij het te moeten zeggen in antwoord op uw vraag naar de waarde van een rondzendbrief, maar een rondzendbrief heeft altijd een interpretatief reglementair karakter. De kwestie is daar de hiërarchie der wetten te kennen.

01.04 Renaat Landuyt, ministre: Ceux que la chose intéresse peuvent suivre l'évolution de ce dossier sur le site web how2tune.be. La circulaire du 15 mai 2006 a effectivement remplacé celle du 15 février 2006.

Ten tweede, men heeft de keuze wanneer een keuring te laten uitvoeren. Zowel bij een periodieke als bij een niet-periodieke keuring, kan een tuningrapport worden afgeleverd. Tijdens deze keuringen wordt de conformiteit van de gedane wijzigingen en verbouwing aan de voorschriften van de omzendbrief vastgesteld.

Le rapport de tuning, qui peut être délivré lors d'un contrôle technique, périodique ou non, établit la conformité des transformations du véhicule avec les dispositions de la circulaire. A toute transformation correspond un certificat de tuning dont le surcoût se monte à 6 EUR.

Ten derde, de kosten zijn afhankelijk van het type verbouwing. Voor elke verbouwing wordt een tuningrapport afgeleverd. Hieraan zijn meerkosten van 6 euro verbonden.

Il existe trois procédures de validation. Des attestations d'homologation peuvent être exigées pour les sièges, tuyaux d'échappement et ceintures de sécurité qui ne sont pas d'origine mais répondent aux normes européennes. Pour les composants non agréés e ou E, un rapport de validation établi par des laboratoires agréés est exigé. Enfin, il est également possible de valider des transformations sur la base d'un mode d'emploi de montage, surtout en ce qui concerne la cage de sécurité de la cabine.

Ten vierde, er zijn drie soorten validatieprocedures. Een eerste soort betreft een validatieprocedure aan de hand van een e- of E-goedgekeurd onderdeel via een homologatie-attest. Voor volgende onderdelen wordt een dergelijk homologatieattest geëist: niet-originele zetels, niet-originele uitlaten, vervangen veiligheidsgordels.

Een tweede soort betreft een validatieprocedure aan de hand van een GOCA-validatieverslag voor niet-e of niet-E-goedgekeurde onderdelen, die wel zijn goedgekeurd door TUV, Dekra, enzovoort. Voor volgende onderdelen wordt dergelijk validatieattest geëist: kunststofmotorkappen, buitenzijspiegels, verlagingen, vlinderdeuren, niet-originele zetels, niet-originele uitlaten en velgen.

Een derde soort betreft een validatieprocedure aan de hand van een montagehandleiding. Deze geldt in het bijzonder voor de veiligheidskooi.

Les véhicules qui sont l'objet d'un agrément national mais non d'un certificat de conformité européen, mis en circulation avant le 15 mai 1968, doivent répondre aux principes de base uniquement. Les véhicules avec agrément national et mis en circulation avant le 15 mai 1981 ne sont pas soumis à des procédures de validation pour les pièces transformées mais doivent satisfaire aux conditions énumérées dans la circulaire. Pour les véhicules avec agrément national et mis en circulation à partir du 15 mai 1981, un certificat

Wat betreft uw vijfde vraag, inzake de bijzondere regeling voor wagens met een nationale goedkeuring zonder Europees gelijkvormigheidsattest, verschilt de situatie naargelang de datum waarop het voertuig in dienst werd gesteld. Wat betreft de voertuigen in dienst gesteld voor 15 juni 1968, dienen deze verbouwde voertuigen uitsluitend te voldoen aan de basisprincipes. Wat betreft de voertuigen in dienst gesteld voor 15 mei 1981, deze verbouwde voertuigen met nationale goedkeuring zijn voor de verbouwde onderdelen niet onderworpen aan de validatieprocedures. Deze voertuigen dienen wel te voldoen aan de overige in de omzendbrief vermelde voorwaarden, behoudens aan de E-voorwaarden. Wat betreft de voertuigen in dienst gesteld vanaf 15 mei 1981, deze verbouwde voertuigen met nationale goedkeuring zijn voor de verbouwde onderdelen niet onderworpen aan de validatieprocedure, met uitzondering van de vervanging van de veiligheidsgordels waarvoor via een homologatieattest de conformiteit met het technisch reglement geattesteerd wordt. Ze zijn evenmin onderworpen aan de

e- of E-goedkeuringsvoorwaarden met uitzondering van de lichten.

Ten zesde vroeg u of de producenten van niet e- of E-goedgekeurde onderdelen wel voldoende tijd zullen hebben om hun validatieverslag te bekomen. In principe zouden zich hier geen problemen mogen stellen. Voor het vaststellen van de in de omzendbrief bepaalde termijn werd zowel rekening gehouden met de belangen van de producenten van de onderdelen als met de belangen van de tuners. Langere termijnen zouden zowel voor de tuners - rechtsonzekerheid - als voor de producenten nadelig zijn geweest.

d'homologation est requis si les ceintures de sécurité sont remplacées ; seuls les phares sont soumis aux conditions d'agrément e et E.

Il a été tenu compte lors de la rédaction de la circulaire des intérêts des tuners et des producteurs de pièces. Des délais plus importants leur seraient défavorables.

01.05 Roel Deseyn (CD&V): Bedankt voor deze toelichting, mijnheer de minister.

Als het gaat over de periodieke of niet-periodieke keuring - aangezien daarover niets meer wordt gepreciseerd in de nieuwe omzendbrief -, is de vraag wanneer ze dit nu moeten doen. Dit gebeurt in hoge mate op eigen verantwoordelijkheid en de individuele persoon zal zelf, naast het interpretatieve karakter van de omzendbrief, vooral veel ruimte hebben voor interpretatie om uit te maken of deze of gene wijziging een attest vereist bij de controle. Het is jammer dat men daar een kans op rechtszekerheid misloopt voor het indekken van de betrokken persoon. In de vorige versie was dit volgens mij iets beter geregeld. Er zaten toen nog fouten in de uitwerking, maar er was tenminste een kader voor de keuring, dat nu volledig wegvalt.

Wat betreft het validatieverslag afgeleverd door GOCA op basis van een aantal erkende labo's zoals TUV en andere, is het volgens mij een goede zaak dat die validatieprocedure in aanmerking wordt genomen. De vraag is hoe zij zowel het homologatieattest als het validatieverslag kunnen bekomen. Ik hoop dat de site intussen is geüpdatet, zodat de aanvraag daar kan worden geïnitieerd want dit was allerm minst evident. Zal men via GOCA moeten passeren of kan men zich rechtstreeks wenden tot een TUV-labo? Mag men zich richten tot een buitenlands filiaal van TUV, dat al een onderdeel heeft gekeurd, of moet men telkens via GOCA passeren om het validatieverslag te bekomen? Dit vraagt toch nog een woordje uitleg dacht ik.

Ik hoop dat de site voor die concrete zaken constant wordt aangepast en er een routeplannetje wordt meegegeven aan de individuele persoon, zodat hij via een invulformulier op een vlotte manier zijn zaak kan regelen, 100% sluitend, tot en met het keuringsbewijs dat hij op zak heeft. Zoniet vrees ik dat de onduidelijkheid een stukje is toegenomen.

01.06 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, ik neem er akte van dat de heer Deseyn de eerste richtlijn beter vond dan de tweede. Voor het overige verwijs ik naar de "opgetunede" website.

01.07 Roel Deseyn (CD&V): Ik betwist zeker die interpretatie. Ik heb gezegd dat de tweede zeker een aantal verdiensten biedt op het vlak van vereenvoudiging: de vier categorieën die tot een worden herleid. Alleen rond het luikje keuring is het kader weggefallen. Ik heb niet

01.05 Roel Deseyn (CD&V): La circulaire ne précise pas quand un véhicule doit être soumis au contrôle technique. Il subsiste une grande marge d'interprétation et les décisions sont laissées au propriétaire. La précédente circulaire était plus claire à cet égard.

Le rapport de validation établi par des laboratoires agréés doit être pris en considération mais comment l'obtenir? Peut-on s'adresser directement à ces instances ou faut-il demander les rapports par l'entremise d'un établissement belge? Il faut espérer que le site internet précisera ce point et que l'utilisateur pourra ainsi faire mettre tous les documents en ordre.

01.06 Renaat Landuyt, ministre: M. Deseyn estime donc que la première directive est meilleure que la deuxième. Je me réfère au site internet.

01.07 Roel Deseyn (CD&V): La deuxième est méritoire mais elle est incomplète en ce qui concerne le contrôle des véhicules.

gezegd dat de globale appreciatie van het tweede beter zou zijn dan van het eerste. Ik wens dit uitdrukkelijk mee te delen.

01.08 Minister **Renaat Landuyt**: U vond het tweede beter dan het eerste? Wat is het nu? U moet durven zeggen dat iets goed is.

01.09 **Roel Deseyn** (CD&V): (...).

01.10 Minister **Renaat Landuyt**: Dan nemen we er akte van dat het goed is.

01.11 **Roel Deseyn** (CD&V): Het bevat goede zaken, maar alles kan beter. Er zijn ook zaken die minder zijn. Het komt erop aan om de zaken te kunnen onderscheiden. Iemand is nooit absoluut goed of absoluut slecht.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Ik neem aan dat de collega's er geen probleem mee hebben dat de heer Deseyn nu zijn vraag nummer 12257, punt 14 van onze agenda, stelt.

02 **Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "de integratie van het rijbewijs op de eID" (nr. 12257)**

02 **Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "l'incorporation du permis de conduire dans la carte d'identité électronique" (n° 12257)**

02.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, als het geen bezwaar is voor de collega's, zal ik mijn vraag op een heel beknopte manier stellen.

De minister had mij uitgenodigd om op deze zaak terug te komen, omdat hij vorige keer, net voor de Europese Ministerraad, nog niet kon antwoorden. Binnen afzienbare tijd, na voornoemde Ministerraad, zou hij zeker kunnen antwoorden.

Mijnheer de minister, u gaf daarbij aan dat in het kader van de invoering België inspanningen leverde om niet te verhinderen dat de eID met het rijbewijs zou worden gecombineerd.

Op de bewuste Ministerraad werd de invoering van het eenvormig rijbewijs tegen 2013 overeengekomen. De kaart zou de vorm van een kredietkaart aannemen. De nieuwe richtlijn laat de lidstaten de vrijheid om al dan niet de microchip op het nieuwe rijbewijs aan te brengen.

Mijnheer de minister, in dat verband heb ik drie vragen.

Ten eerste, welke gegevens zullen op het Europees rijbewijs uiterlijk zichtbaar moeten zijn? Zullen de gegevens ook op de eID aan de buitenzijde worden opgenomen?

Ten tweede, welke stappen werden sinds 27 maart 2006 al ondernomen voor de integratie op de eID?

Ten derde, wanneer verwacht u de invoering, met name de implementatie van het volledige rijbewijs op de elektronische identiteitskaart?

02.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Le ministre a déclaré précédemment que la Belgique s'efforce à l'échelle européenne de ne pas faire obstacle à la combinaison de la carte d'identité électronique et du permis de conduire. Lors du Conseil de ministres européen du 27 mars 2006, il a été décidé d'instaurer un permis de conduire uniformisé sous la forme d'une carte de crédit d'ici à 2013. Les États membres sont libres d'appliquer ou non un microprocesseur au permis de conduire.

Quelles données doivent-elles être visibles extérieurement sur le permis de conduire européen et figureront-elles sur la carte d'identité électronique? Quelles initiatives ont-elles déjà été prises pour intégrer le permis de conduire et la carte d'identité électronique? Quand le permis de conduire intégré entrera-t-il en vigueur?

02.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, collega, in antwoord op uw eerste vraag wijs ik erop dat de derde richtlijn geen verandering zal brengen aan de gegevens die op het Europees rijbewijs uiterlijk zichtbaar moeten zijn, in vergelijking met de bepalingen van de vroegere richtlijn 91/481. Of het nu gaat om een rijbewijs zoals wij het vandaag kennen, of om een rijbewijs in de vorm van een bankkaart, de zichtbare gegevens blijven dezelfde.

In antwoord op uw tweede vraag merk ik op dat ik moeilijk van concrete stappen in de richting van de integratie kan spreken. De richtlijn werd immers nog maar pas goedgekeurd. Bij de voorbereiding hebben wij de integratie altijd in het oog gehouden.

Nu komt uw vraag dus wel heel vlug. Ik ben het van u niet gewoon dat u met uw vraag vóór de feiten komt. In dit geval geef ik het echter heel graag toe.

02.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Ik anticipeer heel vaak op de feiten.

02.04 Minister **Renaat Landuyt**: In uw derde vraag vroeg u wanneer ik de invoering verwachtte. Dat staat in de richtlijn. "De publicatie van de richtlijn wordt verwacht ...". U ziet dat ze nog moet worden gepubliceerd en u vraagt al hoe wij ze zullen uitvoeren. Dat is ongelooflijk. Straks vraagt u nog hoe we richtlijnen zullen uitvoeren die nog niet werden goedgekeurd.

Ik kom terug op uw derde vraag.

(...): (...).

02.05 Minister **Renaat Landuyt**: Dat weet ik al. Dat werd al geregeld.

De publicatie van de richtlijn wordt tegen eind 2006 verwacht, of uiterlijk 2007, zo wordt mij gezegd. De datum van inwerkingtreding is twintig dagen na de publicatie. De omzetting naar Belgische regelgeving moet uiterlijk vier jaar na de datum van inwerkingtreding gebeuren.

Als mijn opvolger geluk heeft, kan hij het afronden.

Mijnheer Van den Bergh, u maakt zich zenuwachtig. Ik herhaal dat de omzetting naar Belgisch recht uiterlijk vier jaar na de datum van de inwerkingtreding een feit zal zijn. Vervolgens beschikken de lidstaten over nog een twee jaar om de bepalingen daadwerkelijk toe te passen. Dat is dan voor de opvolger van Jef.

Kortom, uiterlijk in 2014 zal het nieuwe rijbewijsmodel in België zijn intrede doen. Indien het tijdig gepubliceerd wordt, is het 2013, zoals altijd vooropgesteld.

02.06 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het is interessant te horen met welke reserves en voorbehoud men in onze commissie antwoordt op de vragen. Dat staat in schril contrast met de communicatie hieromtrent een tijdje geleden. Het zou goed zijn mocht men eenzelfde reserve en voorbehoud tonen in de communicatie van projecten.

Reserve en voorbehoud zijn op hun plaats. We moeten de Europese

02.02 **Renaat Landuyt**, ministre: La directive européenne ne modifie nullement les dispositions relatives aux données qui apparaissent sur un permis de conduire.

Cette donnée anticipe les faits car la directive ne peut être exécutée à ce jour. La publication de la directive est attendue pour début 2007 au plus tard. La directive entrera en vigueur vingt jours après sa publication et devra ensuite être transposée en droit belge dans un délai de quatre ans.

02.05 **Renaat Landuyt**, ministre: Les États membres disposeront ensuite encore d'un délai de deux ans pour appliquer les dispositions. Le nouveau permis de conduire sera donc en usage en Belgique en 2014 au plus tard.

02.06 **Roel Deseyn** (CD&V): Contrairement au passé, on s'exprime actuellement avec une certaine réserve. On a donné l'impression jadis que la Belgique se préparait déjà à l'intégration. À présent que l'affaire a été remportée au niveau européen

richtlijn afwachten. Men gaf de indruk dat België zich al serieus aan het voorbereiden was op de integratie. De communicatie van minister Vanvelthoven ging ook in die richting. Nu de zaak bijna gewonnen is op Europees niveau dankzij Belgisch lobbywerk, gebruikt men precies hetzelfde argument om te temporiseren met het project tot alles voltooid is op Europees niveau. Dat is een interessante vaststelling, mijnheer de minister U geeft ook toe dat het niet meer voor deze legislatuur zal zijn.

grâce au lobbying belge, on adopte une attitude attentiste. Étant donné que le permis de conduire ne sera plus introduit au cours de cette législature, j'espère que l'on maintiendra cette attitude au cours des prochains mois.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik hoop dat u de komende maanden de reserve consequent zult blijven aanhouden.

02.07 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, dat is een verkeerde en misplaatste opmerking in het raam van de Europese politiek.

02.07 **Renaat Landuyt**, ministre: Il s'agit là d'une remarque déplacée dans le cadre de la politique européenne.

De **voorzitter**: Het is een politieke appreciatie, mijnheer de minister.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

À la demande de Mme Saudoyer, sa question n° 11792 est transformée en question écrite.

De vragen nrs. 11937 en 12111 van mevrouw De Meyer worden omgezet in schriftelijke vragen.

La question n° 11990 de M. Melchior Wathelet est reportée.

Vraag nr. 12201 van de heer De Padt wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

03 Question et interpellations jointes de

- M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "la conformité de la réglementation en matière de permis de conduire par rapport aux règles européennes" (n° 11971)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la disparition de la formule auto-école/stage accompagné comme principe de base de l'apprentissage de la conduite automobile" (n° 887)
- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "ses projets de réforme de l'apprentissage de la conduite" (n° 888)

03 Samengevoegde vraag en interpellaties van

- de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de overeenstemming van de rijbewijsreglementering met de Europese regels" (nr. 11971)
- de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "het verdwijnen van de combinatie rijkschool-begeleide stage als model van de rijopleiding" (nr. 887)
- de heer Jan Mortelmans tot de minister van Mobiliteit over "zijn plannen tot hervorming van de rijopleiding" (nr. 888)

03.01 **François Bellot** (MR): Monsieur le ministre, chers collègues, à la fin du mois d'avril, la Direction générale de l'Énergie et des Transports de la Commission européenne adressait une note aux autorités belges en vue d'obtenir des explications dans un délai d'un mois quant à la conformité à la directive 91/439/CE de la disposition de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire et qui autorise un candidat au permis à conduire sans guide dans le cadre du permis provisoire modèle 2.

Un paragraphe indique notamment: "La disposition spécifique en cause concerne cette deuxième filière, plus précisément le permis de conduire provisoire modèle 2 car la présence du guide ne serait pas obligatoire dans le véhicule." En clair, si tel était le cas, cela signifierait

03.01 **François Bellot** (MR): In april vroeg de Europese Commissie de Belgische overheid om uitleg over de overeenstemming met richtlijn 91/439/EEG van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, waarbij personen die voorts nog niet geslaagd zijn voor alle examens met het oog op het verkrijgen van een rijbewijs, en die meer bepaald het praktische examen niet met

qu'une personne n'ayant pas encore réussi l'ensemble des épreuves du permis de conduire de l'annexe 2 de la directive évoquée ci-dessus et surtout l'épreuve pratique serait néanmoins autorisée à conduire seule un véhicule sur la voie publique en Belgique sous le couvert de ce permis de conduire provisoire modèle 2. La commissaire poursuivait: "Je m'interroge sur la façon dont cette disposition s'inscrit dans nos efforts communs pour lutter contre l'insécurité routière."

Monsieur le ministre, quelle réponse avez-vous adressée à la Commission européenne? Quelles sont à ce jour les conséquences de la procédure engagée par la Commission vis-à-vis de la Belgique? Dans quelle mesure l'avant-projet d'arrêté royal relatif au permis de conduire devra-t-il être modifié afin d'être conforme à cette directive européenne?

03.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, dit is de zoveelste aflevering in het verhaal van de rijopleiding.

De nieuwe regeling moet blijkbaar nog steeds op 1 september van start gaan, ondanks een aantal vraagtekens die daarbij worden geplaatst. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de vraag van collega Bellot over de twijfels vanuit Europa met betrekking tot het model met 20 uren rijles. Ik verwijs ook naar de wetwijziging die nog altijd moet gebeuren en die ten laatste op 1 december van kracht moet zijn, terwijl daarvoor nog een hele procedure moet worden doorlopen.

Ondertussen rijzen er nog vragen bij het ontwerp van koninklijk besluit. De minister heeft vroeger steeds gezegd dat het in de commissie zou kunnen worden besproken. Dat is nu blijkbaar niet meer het geval.

Er zijn volgens mij een aantal redenen om nog eens goed na te denken over de invoering van het rijbewijs, tenminste als men de wijziging van de rijopleiding niet wil beperken tot een verkiezingsstunt die net voor de gemeenteraadsverkiezingen van 8 oktober moet doorgevoerd zijn, waardoor men leuke briefjes kan uitdelen aan stations en op markten en waaruit de doelstellingen van de hervorming van de rijopleiding duidelijk blijken.

De doelstellingen in verband met het rijbewijs van minister Landuyt zijn heel duidelijk. Het moet gemakkelijker en goedkoper. Ik vraag me af of verkeersveiligheid nog wel een doelstelling van de hervorming is en ik meen dat het alsmaar duidelijker wordt dat dit niet zo is.

Zelfs de grootste verdedigers van de hervorming van bij het begin - de VAB - heeft twee weken geleden ernstige vraagtekens geplaatst bij het ontwerp van koninklijk besluit zoals het thans voorligt. Er was in het begin sprake van een gecombineerd model met een gedeeltelijke professionele opleiding - of het aantal uren nu zes of tien is, is minder relevant - en een lange oefenperiode - we denken daarbij aan een periode van meer dan drie maanden om het rijden goed onder de knie te krijgen. Dat uitgangspunt is volledig verloren gegaan in het koninklijk besluit.

Uiteraard kan men de vrije rijopleiding nog combineren met een rijsschoolopleiding. Die rijsschoolopleiding wordt echter slechts een

goed gevolg hebben afgelegd, zonder begeleider mogen rijden met een voorlopig rijbewijs model 2.

Wat heeft u de Commissie geantwoord? Wat zijn de consequenties van de procedure die de Commissie ten aanzien van België heeft ingesteld? Moet het koninklijk besluit betreffende het rijbewijs worden gewijzigd om in overeenstemming met de voormelde Europese richtlijn te worden gebracht?

03.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Le ministre a toujours l'intention d'appliquer la réforme de la formation à la conduite à partir du 1er septembre, malgré les nombreuses interrogations qui subsistent à ce propos. Il ferait bien de réexaminer l'ensemble du dossier, à moins que cette réforme ne soit qu'une opération de séduction en vue des élections communales. Les objectifs du ministre sont clairs: la formation à la conduite doit être plus facile et meilleur marché mais la sécurité routière fait-elle dans ces conditions encore partie des objectifs?

Même le VAB, initialement partisan de la réforme, se montre sceptique aujourd'hui, le modèle qui combine une formation à la conduite professionnelle à une longue période d'apprentissage - de plus de trois mois - ne figurant plus dans le projet d'arrêté royal. Il est encore possible de combiner la filière libre à des leçons de conduite mais cette dernière option n'est que facultative.

À la suite des critiques formulées par le VAB, on peut se demander si la proposition est encore soutenue par les différents acteurs concernés par la problématique de la circulation routière. Il semble en tout état de cause que la commission fédérale pour la sécurité routière ne la soutienne plus.

optie in het vrije model. Dit is volgens ons toch geen zachte kritiek van de VAB. Ook anderen hadden die kritiek reeds eerder geuit.

Ik vraag me dan ook af of dit ontwerp van koninklijk besluit nog wel wordt gesteund door de verschillende actoren in de verkeerswereld. Ik zie daarvoor bijvoorbeeld in de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid niet meteen een draagvlak bestaan.

Mijnheer de minister, daarom wil ik u nogmaals voorstellen om de hervorming van het rijbewijs uit stellen, om het KB voor te leggen aan de commissie en om het samen te behandelen met de hervorming van het rijexamen, die ook nog moet gebeuren voor 1 december, zodat wij alles nog eens op een rustige manier kunnen herbekijken omwille van de verkeersveiligheid en niet met het oog op gemakkelijker en goedkoper.

03.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, tijdens het debat over de rijopleiding maakte onze fractie een aantal opmerkingen gebaseerd op onder meer de resultaten van de hoorzittingen, waarin trouwens alle actoren hun zegje hebben kunnen doen.

Die kritiek en opmerkingen gingen over de volgorde waarin de rijopleiding versus het rijexamen werd aangepakt, over de kwaliteit van de rijopleiding, over de duur van het voorlopig rijbewijs, over de oefenperiode, over de vervroegde rijopleiding die komt te vervallen en over het behoud van model-2, over het aantal begeleiders, over het proefjaar, over de kostprijs enzovoort.

Aan al die opmerkingen is bitter weinig tegemoetgekomen. Dat heb ik kunnen vaststellen. Alleen is het voorlopig rijbewijs voortaan slechts drie jaar geldig. U hebt ook bepaald dat niemand de houder van een voorlopig rijbewijs tegen betaling mag begeleiden.

De beperking tot drie jaar is natuurlijk een goede zaak. Of de bepaling inzake de betaling veel effect zal hebben is echter natuurlijk de vraag. Hoe zal dat trouwens gecontroleerd worden? Het is trouwens niet alleen een kwestie om eventueel zwartwerk tegen te gaan. Het gaat echter ook over het aanleren van technieken door verschillende begeleiders. Dat kan voor verwarring zorgen in het leerproces. Het gaat trouwens ook over de verantwoordelijkheid van de begeleider. In de toekomst kan die wel eens een gevaar voor de passagier worden, waardoor het systeem wordt uitgehold, wat tot potentieel gevaarlijke situaties zou kunnen leiden.

Aan de andere fundamentele bezwaren werd niet tegemoetgekomen. Er is de oefenperiode van drie maanden. Ervaring doet men natuurlijk op door veel en lange tijd te rijden. Daarvoor heeft men natuurlijk een goede basis nodig. Door die basis te leggen zal het opdoen van ervaring voor veel aspirant-bestuurders veel vlotter en gemakkelijker gaan. Daarvoor is de huidige minimale periode van drie maanden veel te kort.

Het meest merkwaardige is echter nog steeds dat hetgeen algemeen wordt beschouwd als de beste rijopleiding, namelijk de VERO of vervroegde rijopleiding, in de hervormingsplannen komt te vervallen en dat juist de slechtste module, het huidige model 2, wel behouden blijft.

Je préconise dès lors de reporter la réforme, pour que nous puissions encore examiner l'arrêté royal ensemble au Parlement.

03.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Il n'a guère été tenu compte des observations formulées par notre groupe politique à la suite des auditions, notamment en ce qui concerne l'ordre à respecter au niveau de la formation à la conduite et de l'examen, la qualité et la durée de la formation, la période d'apprentissage pratique et le maintien du modèle 2. Le seul point positif est que la durée du permis provisoire est limitée à 3 ans. De plus, personne ne peut accompagner le titulaire d'un permis de conduire provisoire moyennant paiement. On peut réellement se demander si cette dernière disposition produira des effets, puisqu'il est impossible de contrôler cet état de fait. Loin de se contenter d'une lutte contre le travail au noir, il convient également de tenir compte d'un autre aspect, à savoir la confusion que risque de provoquer la multiplicité des accompagnateurs au niveau du processus d'apprentissage.

La période d'apprentissage pratique de 3 mois est beaucoup trop courte pour acquérir une base sérieuse. Il est également regrettable que le meilleur modèle, à savoir la conduite anticipée, soit supprimé. Seul le pire des modèles subsiste aujourd'hui. Ce n'est pas nous qui le disons, mais bien tous les experts. Selon le professeur Pauwels, ce choix va à

Als ik spreek over het slechtste model, dan zijn het niet alleen de rijsscholen of rijsschoolinspecteurs die dat zeggen, maar ook eminente professoren zoals professor Pauwels. Volgens hem gaat model 2, solorijden na slechts 20 uren rijles, in tegen alle wetenschappelijke evidentie en het gezond verstand. Daar komen nu blijkbaar nog de bezwaren van de Europese Commissie bij.

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik sluit mij dus aan bij de reeks vragen die hierover gesteld zijn.

Mijnheer de minister, bent u nu eindelijk van plan om die hervormingsplannen drastisch aan te passen of eventueel uit stellen en drastisch aan te passen zodat de rijopleiding ervoor kan zorgen dat er goede chauffeurs worden afgeleverd in plaats van nu op dit ogenblik?

De **voorzitter**: Daar vraag nr. 12201 van de heer De Padt wordt omgezet in een schriftelijke vraag is deze reeks vragen en interpellaties achter de rug. Mijnheer de minister, ik geef u het woord voor het antwoord van de regering.

03.04 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, mag ik mijn antwoord niet omzetten in een schriftelijk antwoord?

De **voorzitter**: Dat is, vrees ik, niet mogelijk. U weet dat u antwoordt wat u wil. De politieke verantwoordelijkheid blijft toch bij u.

03.05 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, je pense qu'il y a une différence entre la question de M. Bellot et les autres questions.

En ce qui concerne la question de M. Bellot, je voudrais souligner qu'il s'agit, dans le cas qui nous occupe, d'une lettre de la Direction générale de l'Énergie et des Transports de la Commission européenne adressée au président de l'administration de la Mobilité et des Transports.

La Commission s'interroge quant à savoir si le permis de conduire provisoire prévu dans notre modèle 2 constitue un permis de conduire définitif. Selon la directive de 1991, un permis de conduire est le résultat d'un examen théorique et d'un examen pratique. En ce qui concerne le modèle 2 du permis de conduire obtenu après 18 heures de formation par une école, l'administration européenne dit qu'il n'y a pas d'examen avant que la personne roule seule. À cet égard, nous lui avons expliqué qu'en la matière, il ne s'agit pas d'un permis de conduire, mais d'une sorte de stade au niveau de la formation. Après cet éclairage donné par mon administration à l'administration européenne, il ne subsistera que de légers problèmes, car il s'agit de tout autre chose.

03.06 **François Bellot** (MR): Monsieur le ministre, la lecture du courrier de l'administration européenne nous indique qu'elle aurait appris que quelqu'un disposant d'un permis provisoire conduirait sans guide. C'est ce que je comprends.

03.07 **Renaat Landuyt**, ministre: Tel est le système en vigueur

l'encontre des données scientifiques et du bon sens.

À cela s'ajoutent à présent les objections de l'Europe.

Le ministre est-il disposé à reporter cette réforme et à modifier radicalement ses propositions?

03.05 Minister **Renaat Landuyt**: De vraag van de heer Bellot verschilt van de andere vragen.

De vraag van de heer Bellot gaat over een brief van het DG Energie en Vervoer van de EU aan de voorzitter van de Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

De Europese richtlijn van 1991 zegt dat een rijbewijs behaald wordt na een theoretisch en een praktisch examen. Ons voorlopig rijbewijs model 2, dat afgegeven wordt na 18 uur rijopleiding bij een rijsschool, is geen echt rijbewijs, maar een stadium in de opleiding. Mijn administratie zal in die zin opheldering verschaffen; daarna moeten enkel nog een paar kleinere problemen aangepakt worden.

03.06 **François Bellot** (MR): De Europese administratie laat verstaan dat personen met een dergelijk voorlopig rijbewijs zonder begeleider zouden autorijden.

03.07 Minister **Renaat Landuyt**:

depuis des années en Belgique!

Zo werkt ons systeem al sinds jaar en dag!

03.08 François Bellot (MR): C'est donc cela qu'ils reprochent, c'est que...

03.08 François Bellot (MR): Maar de Commissie verwijt ons dat!

03.09 Renaat Landuyt, ministre: Les comptes rendus dans la presse ne sont pas toujours fiables.

03.10 François Bellot (MR): Cela ne vient pas de la presse, j'ai la note de la Commission européenne.

03.11 Renaat Landuyt, ministre: La Commission ne peut se baser que sur la directive de 1991 relative au permis de conduire.

03.11 Minister Renaat Landuyt: De Commissie kan zich enkel op haar richtlijn uit 1991 beroepen.

Le fait qu'une personne puisse conduire seule une voiture après la formation écolière ne signifie pas qu'elle possède déjà un permis de conduire dans le sens de la directive de 1991. C'est ce que nous avons expliqué. S'ils ne sont pas d'accord, je suis le premier à dire qu'ils ont raison.

Het feit dat men na de opleiding alleen de baan op mag, betekent niet dat men een over een rijbewijs in de zin van de richtlijn van 1991 beschikt. We hebben de Commissie daarop gewezen.

03.12 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, j'ai bien précisé qu'il s'agissait de l'arrêté royal de 1998. Celui-ci indique qu'une personne qui ne dispose pas d'un permis définitif, c'est-à-dire sanctionné par un examen, ne peut conduire sans guide sur la voie publique.

03.12 François Bellot (MR): Maar in het koninklijk besluit van 1998 staat dat iemand die niet over een definitief rijbewijs beschikt, niet zonder begeleider een voertuig mag besturen!

03.13 Renaat Landuyt, ministre: Ils peuvent dire ce qu'ils veulent. S'ils souhaitent avoir du poids dans ce qu'ils disent, ils doivent se baser sur une directive européenne. Or, la seule directive dont nous disposons et qui parle du permis de conduire est celle de 1991.

03.13 Minister Renaat Landuyt: De enige richtlijn waarover we beschikken en waarin over het rijbewijs wordt gesproken, is die uit 1991. We kunnen ons dus enkel daarop baseren.

03.14 François Bellot (MR): Je comprends la nuance mais je vous répondrai qu'on ne peut lancer quelqu'un dans le trafic sans un permis de conduire. La directive de 1991 dit que nul ne peut conduire seul sans être détenteur d'un permis de conduire.

03.14 François Bellot (MR): Ik begrijp de nuance, maar je kan iemand niet zonder rijbewijs loslaten in het verkeer. De richtlijn van 1991 zegt dat niemand alleen mag rijden zonder rijbewijs.

03.15 Renaat Landuyt, ministre: C'est l'interprétation qu'ils font de cette directive pour la première fois. Peut-être se trompent-ils.

03.16 François Bellot (MR): Je suppose que l'arrêté royal en préparation tiendra compte de l'observation, lorsqu'il y aura la réplique de la Commission européenne par rapport à la position de la Belgique.

03.16 François Bellot (MR): Ik veronderstel dat er in het koninklijk besluit dat in aantocht is, rekening zal worden gehouden met de opmerking.

03.17 Renaat Landuyt, ministre: Il a été convenu au gouvernement de conserver ce système de 18 heures en l'allongeant à 20 heures. C'est l'accord politique qui est intervenu à la demande des libéraux.

03.17 Minister Renaat Landuyt: De regering heeft afgesproken dat de rijopleiding behouden blijft en

Qui suis-je pour ne pas suivre l'Europe si elle a un point de vue plutôt social-démocrate?

op verzoek van de liberalen met 20 uur verlengd wordt. Europa volgt veeleer een sociaal-democratisch standpunt.

03.18 François Bellot (MR): Libéraux, sociaux-démocrates, socialistes, tous sont tenus de respecter les directives européennes, que ce soit en Finlande, en Espagne, en Pologne ou en Belgique.

03.18 François Bellot (MR): Maar iedereen moet de Europese richtlijnen naleven!

03.19 Renaat Landuyt, ministre: Je suis de votre avis. Il en est de même pour les néerlandophones!

03.19 Minister Renaat Landuyt: Welzeker!

Op de vragen van de collega's Mortelmans en Van den Bergh kan ik het volgende antwoorden.

Mijnheer Van den Bergh vraagt om de zaak af te voeren. Wat moet ik daarop antwoorden? Neen, natuurlijk. Op zijn vraag luidt mijn antwoord dus neen. Alles is in voorbereiding en in uitvoering. Alles is voorzien om in uitwerking te treden vanaf 1 september. Het zou zeer onwijs zijn, omwille van de uitingen van één actiegroep die nu rijschool is geworden, om nu beslissingen op de helling te zetten.

Il ne saurait bien entendu être question de reporter ou d'abandonner la réforme, qui entrera en vigueur comme prévu le 1^{er} septembre. Il serait stupide de remettre tout en question à la suite des déclarations d'un groupe d'action isolé, qui s'est transformé récemment en une école de conduite.

Après l'audition, une seconde lecture a eu lieu au sein du gouvernement et nous avons apporté les adaptations qui nous ont semblé utiles.

03.20 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): (...) Het gaat niet over die actiegroep.

03.21 Minister Renaat Landuyt: Jef, hij wil u verdedigen.

03.22 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): (...) We hebben een hoorzitting gehouden met misschien wel vijftientig verschillende rijscholen.

03.23 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, ik ben nog niet aan het antwoord van de heer Mortelmans. Dat is niet te doen!

03.24 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Er is er hier maar één niet te doen, en dat bent u.

03.25 Minister Renaat Landuyt: Persoonlijk feit!

De **voorzitter:** (...), dus u moet het persoonlijk feit niet inroepen.

03.26 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, u intervenieert niet. Ik vind dat u moet ingrijpen. Dat kan toch niet?

De **voorzitter:** Ik moet strenger zijn?

03.27 Minister Renaat Landuyt: Natuurlijk.

De **voorzitter:** Goed, mijnheer de minister, ik zal strenger zijn.

03.28 Minister **Renaat Landuyt**: Het is niet omdat de ministers volgens u geen vragen mogen stellen in het Parlement, dat de parlementsleden de beantwoording van vragen zo maar mogen onderbreken terwijl ze nog niet behandeld zijn.

De **voorzitter**: Absoluut!

03.29 Minister **Renaat Landuyt**: Na de hoorzitting is er een tweede lezing geweest in de regering in verband met de beslissing over de rijopleiding. Wij voerden de aanpassingen door die we wijs vonden en die beschreven werden door de heer Mortelmans in zijn antwoord. De andere hebben we niet doorgevoerd.

03.30 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, de desinteresse van de minister voor het Parlement is vandaag nog legendarischer dan anders. Het is echt frappant.

03.30 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Le manque de considération du ministre pour le Parlement atteint un nouveau sommet.

03.31 Minister **Renaat Landuyt**: (...) voor de beantwoording van vragen.

De **voorzitter**: Ik moet strenger zijn. Ik mag niet dulden dat er onderbroken wordt.

03.32 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, stellen dat wij op basis van één actiegroep ons voorstel doen, is natuurlijk niet ernstig. Die actiegroep is de laatste die er nog bij is gekomen. Aanvankelijk had die actiegroep uw hervorming mee gesteund en dacht ze zelfs mee in de richting waarvan de rijopleiding zou moeten evolueren. Het was net om het uitgangspunt van het gecombineerd leren in de rijsschool...

03.32 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Il n'est pas sérieux d'affirmer que nous formulons cette proposition en nous basant sur un seul groupe d'action. Il a d'ailleurs été le dernier à se rallier aux critiques émises. L'organisation en question soutenait les réformes au départ.

03.33 Minister **Renaat Landuyt**: Er is één zaak veranderd bij de tweede lezing ten opzichte van de eerste lezing door de regering. Na de tweede lezing werd de Vlaamse Automobilistenbond erkend als rijsschool. Plots was de Vlaamse Automobilistenbond niet meer akkoord met de reglementering.

Voor de rest is er inhoudelijk aan deze reglementering niets veranderd.

03.33 **Renaat Landuyt**, ministre: Une chose a changé, à savoir que le Vlaamse Automobilistenbond (VAB) a été agréé comme auto-école après la deuxième lecture. Subitement, le VAB s'est opposé à la nouvelle réglementation, bien que son contenu n'ait pas été modifié.

03.34 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ze hebben tijdens de hoorzittingen ook al een aantal kritische bedenkingen geformuleerd.

03.35 Minister **Renaat Landuyt**: Dat zijn wel anderen geweest. U moet goed luisteren naar wat ze gezegd hebben. Het is hallucinant om vast te stellen hoe een dergelijke organisatie in een week tijd, na een handtekening te hebben bekomen voor de erkenning als rijsschool, kan veranderen van mening.

03.35 **Renaat Landuyt**, ministre: Il est hallucinant de constater qu'une telle organisation change ainsi d'avis en l'espace d'une semaine.

03.36 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Het is al even hallucinant hoe u in deze aangelegenheid echt op de man speelt van de organisatie in plaats van eens te kijken naar...

03.36 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Le ministre joue ici l'homme plutôt que la balle.

03.37 Minister **Renaat Landuyt**: Maar wat wilt u nu? De waarheid heeft haar rechten.

Ik herhaal dat de VAB het systeem na de eerste beslissing heeft toegejuicht en na de erkenning als rijkschool heeft dezelfde organisatie het systeem afgezworen. U kunt dit niet ontkennen want dat is het echte verhaal. Dit is een ontgoocheling omdat de vraag zich dan stelt wanneer men oprecht is. Hoe kan de opinie van een organisatie na een erkenning als rijkschool zomaar veranderen? Dat is het enige wat is veranderd. Het systeem dat zij aanvankelijk hebben goedgekeurd, is niet veranderd. Zij zijn veranderd. Plots waren zij tegen. Er is fundamenteel niets veranderd na de erkenning.

03.38 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijn interpretatie van die gewijzigde houding is dat hun ogen pas zijn opengegaan bij de lezing van de tekst van het KB. Pas dan hebben zij volgens mij vastgesteld dat de hervorming slechter is dan zij aanvankelijk dachten.

03.39 Minister **Renaat Landuyt**: Ik weet niet of uw opmerking over die lezing een compliment is voor hen, maar dat is dan wel heel erg. U zegt dan immers dat zij de eerste keer hun teksten niet hebben gelezen. Zij zijn zeer uitgebreid tussenbeide gekomen na de eerste beslissing. U zegt nu eigenlijk dat die organisatie optredens in de media heeft gedaan zonder de beslissing te lezen die zij aanvankelijk toejuichte. Het enige wat is veranderd, is de erkenning als rijkschool.

03.40 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Blijft de vaststelling dat zowat het hele verkeersmiddenveld eensgezind...

03.41 Minister **Renaat Landuyt**: Nee, daar heb ik iets te weinig gezegd.

03.42 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Maar, voorzitter...

De **voorzitter**: Conform het Reglement hebt u het laatste woord, mijnheer Van den Bergh.

03.43 Minister **Renaat Landuyt**: Ik wil u iets positief medelen.

03.44 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, dat is onmogelijk met de minister.

03.45 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, ik wil helpen, ook iets inhoudelijk.

03.46 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, misschien kunt u een ernstig antwoord geven.

03.47 Minister **Renaat Landuyt**: U vergist zich.

We worden bestookt – op een positieve manier wel te verstaan – met vragen van mensen die wachten met de opleiding, van scholen die inhoudelijke steun vragen voor het 6-urenpakket dat veel spontaner zal worden toegepast dan men denkt en van veel rij-instructeurs die

03.37 **Renaat Landuyt**, ministre: La vérité a ses droits. Le VAB a applaudi au nouveau système à l'issue de la première décision. Tout ceci est navrant. Le VAB est largement intervenu après cette première décision.

03.38 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Il ne subsiste plus guère de partisans de la réforme.

03.39 **Renaat Landuyt**, ministre: C'est faux, car nous sommes confrontés à de nombreuses questions de personnes qui attendent de commencer une formation, d'écoles qui demandent un soutien sur le plan du contenu pour la formule de six heures et d'instructeurs à la conduite qui souhaitent apporter leur collaboration au système.

aan het systeem wensen mee te werken.

03.48 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, uiteraard zullen dynamische rijsscholen en rij-instructeurs inspelen op het nieuwe gegeven dat vanaf september gecreëerd wordt. Het tegenovergestelde zou pas erg zijn.

Dit neemt niet weg, mijnheer de minister, dat wij bij de vaststelling blijven dat de enige doelstelling van de hervorming duidelijk niet de verkeersveiligheid is maar dat alles draait rond goedkoop en gemakkelijker. Dat geeft soms leuke beelden. Op een Brugse website heb ik een foto gezien waar u zelfs in solden worden gezet. Het is duidelijk dat het alleen rond goedkoop en gemakkelijker draait.

Ik kom terug op de opmerkingen van Europa. U zegt dat uw administratieve diensten hierop zullen antwoorden. Het zou, mijns inziens, wijs zijn te wachten op het antwoord van de Europese Commissie alvorens het nieuwe KB van kracht te laten gaan. Dat is al zeker een argument om op zijn minst even op de rem te gaan staan en het KB een drietal maanden uit te stellen.

Op dat ogenblik kan bovendien duidelijk zijn hoe het nieuwe rijexamen er exact zal uitzien. Kandidaat-chauffeurs moeten vanaf september immers beginnen met de rijopleiding terwijl het rijexamen slechts op 1 december verandert. Hoe kan men zich voorbereiden op een examen als men niet weet wat de inhoud ervan gaat zijn? Dit is een tweede argument voor uitstel.

Het derde argument ontglipt me even. Er zijn evenwel argumenten genoeg.

Ik zal een motie van aanbeveling indienen ter besluit van deze lange discussie.

03.49 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik blijf het bijzonder jammer vinden dat de minister vasthoudt aan zijn oorspronkelijke plannen die weliswaar een klein beetje gewijzigd zijn. Fundamentele bezwaren laat hij evenwel links liggen.

Volgens mij is het een puur ideologische kwestie geworden. Verkeersveiligheid en het afleveren van chauffeurs die de knepen van het vak onder de knie hebben zijn van ondergeschikt belang geworden.

Zoals mijn collega Van den Bergh hoop ik alsnog het tij te doen keren door de indiening van een motie van aanbeveling waarin de regering gevraagd wordt de plannen uit te stellen en na te gaan of tegemoet wordt gekomen aan alle fundamentele bezwaren waaronder in het bijzonder de afschaffing van de VERO-opleiding en het behoud van het Model 2-rijbewijs.

03.50 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb nog een vraag over de regeling van de werkzaamheden. Ik wil de minister nogmaals herinneren aan het engagement om de tekst van het KB ter bespreking voor te leggen aan deze commissie. Ik zou willen vragen wanneer wij daartoe de kans krijgen.

03.48 Jef Van den Bergh (CD&V): Il serait regrettable que des instructeurs à la conduite et des auto-écoles dynamiques ne réagissent pas au cadre qui sera créé à partir du 1^{er} septembre. L'ensemble de la réforme porte sur l'aspect économique et la simplicité et non pas sur la sécurité routière. Il faudrait attendre la réponse de la Commission européenne avant d'appliquer le nouvel arrêté royal. Un report de trois mois, par exemple, permettrait de déterminer clairement les contours du nouvel examen à la conduite. Les nouveaux candidats commenceront en effet leur formation à la conduite en septembre sans que des précisions n'aient été apportées en la matière. Je dépose une motion en conclusion de ce non-débat.

03.49 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Je regrette vraiment que sur le fond le ministre maintienne ses projets initiaux. Cette question est devenue purement idéologique. La sécurité routière et la formation de bons conducteurs sont passés au second plan.

Je dépose une motion de recommandation pour demander au gouvernement de reporter l'entrée en vigueur du projet et de répondre aux objections fondamentales, dont la suppression de la formation anticipée à la conduite, et le maintien du modèle 2.

03.50 Jef Van den Bergh (CD&V): Le ministre s'était engagé à discuter du texte de l'arrêté royal au sein de cette commission.

03.51 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, ik heb altijd gezegd dat het document hier zal worden besproken in het licht van de wet die dat eerste jaar moet regelen. Waar ligt die tekst van het wetsontwerp?

03.51 **Renaat Landuyt**, ministre: Le document pourra être discuté dans le cadre de la loi qui doit régler la première année de fonctionnement du nouveau système.

03.52 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Wij zijn er altijd van uitgegaan dat dit nog voor de zomer kon.

03.52 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Nous pensions que cela aurait été possible avant l'été.

03.53 Minister **Renaat Landuyt**: Ik ook. Daarom vraag ik het. De tekst is voorgelegd.

03.53 **Renaat Landuyt**, ministre: Moi aussi.

De **voorzitter**: De tekst is voorgelegd, maar de wet is niet ingediend.

Le **président**: Le texte a été présenté mais le projet de loi n'a pas été déposé.

03.54 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer Van den Bergh, u hebt de tekst al ontvangen.

03.54 **Renaat Landuyt**, ministre: M. Van den Bergh a reçu le texte.

03.55 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik heb een versie van een tekst.

03.55 **Jef Van den Bergh** (CD&V): J'ai une version du texte mais je ne l'ai pas reçue par l'intermédiaire du ministre.

De **voorzitter**: Wij kunnen het moeilijk op de agenda zetten als het nog niet ingediend is.

03.56 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, dat begrijp ik. Nu heb ik ook begrepen dat ik mijn woord heb gehouden en dat ik de tekst heb gegeven. Er wordt hier geïnsinueerd dat dat niet waar is.

03.57 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Excuseer, mijnheer de minister, maar wij hebben de tekst niet via u gekregen.

03.58 Minister **Renaat Landuyt**: Ik zal ze aangetekend met een ontvangstbewijs opsturen.

03.58 **Renaat Landuyt**, ministre: Je l'enverrai par recommandé avec accusé de réception.

Moties **Motions**

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Roel Deseyn en Jef Van den Bergh en luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heren Jef Van den Bergh en Jan Mortelmans en het antwoord van de minister van Mobiliteit,

- betreurt de bijkomende daling van de kwaliteit van de rijopleiding;
- dringt er bij de regering op aan de hervorming uit te stellen, teneinde een reflectieperiode te verkrijgen om zo ook de wetwijziging met betrekking tot het proefjaar en de hervorming van het rijexamen mee in overweging te kunnen nemen, alsook het uiteindelijke standpunt van de Europese Commissie met betrekking tot model 2."

Une première motion de recommandation a été déposée par MM. Roel Deseyn et Jef Van den Bergh et est

libellée comme suit:

“La Chambre,

ayant entendu les interpellations de MM. Jef Van den Bergh et Jan Mortelmans
et la réponse du ministre de la Mobilité,

- déplore la nouvelle baisse de qualité de la formation à la conduite;
- demande au gouvernement de reporter la réforme pour se ménager une période de réflexion et pouvoir également prendre en considération, d'une part, la modification légale concernant l'année probatoire et la réforme de l'examen du permis de conduire et, d'autre part, la position définitive de la Commission européenne concernant le modèle 2.”

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Jan Mortelmans en Francis Van den Eynde en luidt als volgt:

“De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heren Jef Van den Bergh en Jan Mortelmans

en het antwoord van de minister van Mobiliteit,

vraagt de regering

de hervormingsplannen uit te stellen en volledig te herzien opdat tegemoet gekomen wordt aan alle fundamentele bezwaren waaronder in het bijzonder de afschaffing van de VERO-opleiding en het behoud van het model 2.”

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par MM. Jan Mortelmans et Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:

“La Chambre,

ayant entendu les interpellations de MM. Jef Van den Bergh et Jan Mortelmans

et la réponse du ministre de la Mobilité,

demande au gouvernement

de différer et de revoir entièrement ses projets de réforme de manière à tenir compte de toutes les objections fondamentales, parmi lesquelles en particulier la suppression de l'apprentissage anticipé de la conduite automobile et le maintien du permis de conduire modèle 2.”

Een eenvoudige motie werd ingediend door de dames Valérie De Bue, Véronique Ghenne en Hilde Vautmans.

Une motion pure et simple a été déposée par Mmes Valérie De Bue, Véronique Ghenne et Hilde Vautmans.

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

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

04 Question de Mme Véronique Ghenne au ministre de la Mobilité sur "le câble ABS" (n° 12008)

04 Vraag van mevrouw Véronique Ghenne aan de minister van Mobiliteit over "de ABS-kabel" (nr. 12008)

04.01 Véronique Ghenne (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, la Fédération de l'industrie technologique a récemment plaidé dans la presse pour que soit rendue obligatoire l'utilisation du câble ABS sur les semi-remorques afin de garantir un freinage sous contrôle.

Les semi-remorques sont aujourd'hui équipés du système de gestion électronique de freinage, du système anti-blocage et de la correction en fonction de la charge. Cependant, pour que tous ces systèmes fonctionnent, une liaison est nécessaire entre le tracteur et sa remorque. Cette liaison s'établit au moyen d'un câble ABS.

Agoria fait ainsi le constat qu'environ la moitié des semi-remorques circulant sur nos routes ne sont pas équipés de ce câble. De ce fait, les systèmes EBS, ABS et LSV de leur remorque ne fonctionnent pas.

04.01 Véronique Ghenne (PS): De trekker en de aanhangwagen moeten met een ABS-kabel verbonden zijn opdat het elektronische remsysteem van de aanhangwagen zou werken. Hoeveel opleggers zijn reeds met zo'n systeem uitgerust? Hoeveel vrachtwagens die bij ongevallen betrokken zijn geweest, waren er niet mee uitgerust? Hoeveel wel? Welk gevolg zal u geven aan het voorstel van Agoria om dat systeem verplicht te maken? Hebben andere Europese

Aux Pays-Bas, l'utilisation de ce câble est obligatoire. Lorsque l'on sait que les accidents impliquant des poids lourds sont malheureusement quasi quotidiens et souvent dramatiques, il est légitime de tout au moins s'interroger sur les avantages réels de rendre obligatoire l'utilisation d'un tel système.

Mes questions sont les suivantes.

1. Disposez-vous de chiffres quant au nombre de semi-remorques déjà équipés de ce système, quant au nombre de poids lourds impliqués dans des accidents qui n'étaient pas équipés et à l'inverse ceux qui l'étaient?
2. Quelle suite entendez-vous donner à la proposition d'Agoria de rendre obligatoire l'utilisation de ce système?
3. Outre les Pays-Bas, d'autres de nos voisins européens, ont-ils déjà rendu obligatoire l'utilisation de ce câble?

04.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, madame Ghenne, il n'y a pas de chiffre disponible concernant le nombre de véhicules équipés d'un système ABS ou EBS, ni concernant le nombre de véhicules impliqués dans des accidents et équipés ou non de tels systèmes.

Les dispositions de la directive 71/320, dernièrement modifiée par la directive 88/194, sont obligatoires pour les voitures mises en service à partir du 1^{er} janvier 1993. Cela implique l'installation obligatoire de l'ABS sur certaines catégories de véhicules.

Aucune obligation ne peut être imposée via le règlement technique. Le chauffeur doit disposer de toute la conscience professionnelle pour établir toutes les connexions nécessaires à une utilisation sûre de son véhicule sur la voie publique.

Un contrôle pour vérifier si le chauffeur a relié les deux véhicules dans les règles de l'art et participe donc à la circulation dans les meilleures conditions, peut intervenir lors du contrôle technique prévu pour le mois de septembre.

En Grande-Bretagne, il existe une obligation de liaison au moyen du câble. L'Allemagne a également l'intention d'imposer une telle obligation.

04.03 Véronique Ghenne (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Monsieur le ministre, je ne vous ai pas très bien compris. Vous avez dit que le système est obligatoire depuis 1993 tout en signalant qu'il ne l'est pas pour certains véhicules. Pourriez-vous préciser votre réponse?

04.04 Renaat Landuyt, ministre: Je vous donnerai ces précisions par écrit parce que l'installation obligatoire est liée à des types de véhicules ou de remorques.

buurlanden dan Nederland het reeds verplicht gemaakt?

04.02 Minister Renaat Landuyt: De door u gevraagde cijfers zijn niet beschikbaar. De bepalingen van richtlijn 71/320, gewijzigd bij richtlijn 88/194, maken ABS verplicht voor bepaalde categorieën van voertuigen en gelden voor voertuigen die vanaf 1 januari 1993 in gebruik zijn genomen.

Via het technisch reglement kan geen enkele verplichting worden opgelegd, maar bij de technische keuring in september kan men nagaan of de chauffeur de twee voertuigen volgens de regels van de kunst heeft verbonden en dus in optimale omstandigheden aan het verkeer deelneemt.

In Groot-Brittannië is de verbinding door middel van de ABS-kabel reeds verplicht. Duitsland is van plan het systeem in te voeren.

04.03 Véronique Ghenne (PS): Voor welke voertuigen is het systeem verplicht? Bent u voornemens een studie te laten uitvoeren over het aantal vrachtwagens met of zonder ABS-kabel dat in ongevallen verwikkeld raakt?

04.04 Minister Renaat Landuyt: Ik zal u die preciseringen schriftelijk bezorgen. Het lijkt me inderdaad logisch dat ik nadere inlichtingen inwin over de controle

op de weg van de vrachtwagens.

04.05 Véronique Ghenne (PS): Envisagez-vous de faire une étude pour essayer de voir quels sont les camions impliqués dans des accidents lorsque qu'ils n'utilisent pas l'ABS?

04.06 Renaat Landuyt, ministre: Pour ce qui est du contrôle sur les routes concernant les camions, surtout les poids lourds, il me semble logique de m'informer plus avant. Je me charge de votre question.

04.07 Véronique Ghenne (PS): J'attends la réponse écrite et en fonction de celle-ci, j'interviendrais à nouveau peut-être. Merci.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Hilde Vautmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Consumentenzaken over "een ombudsdienst op de luchthaven" (nr. 12163)

- mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "een ombudsdienst op de luchthaven" (nr. 12164)

05 Questions jointes de

- Mme Hilde Vautmans à la vice-première ministre et ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "un service de médiation à l'aéroport" (n° 12163)

- Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "un service de médiation à l'aéroport" (n° 12164)

05.01 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag is een heel belangrijke vraag. De vakantie komt eraan. Ze is er eigenlijk reeds, behalve voor ons. Een aantal mensen is reeds vertrokken. Heel veel Belgen vertrekken nu op reis.

Test-Aankoop heeft een onderzoek gedaan naar de tevredenheid bij de klanten, de passagiers. Daaruit blijkt heel duidelijk dat de Belgische luchthavens een heel goede beurt maken. Alleen wanneer er problemen plaatsgrijpen, wordt de reiziger niet opgevangen zoals hij zou moeten opgevangen worden.

De rechten van de reizigers worden geregeld door het verdrag van Montreal en door een aantal verordeningen. De resultaten van de enquête van Test-Aankoop tonen aan dat die regels helemaal niet gerespecteerd worden en vooral niet in het geval van een instapweigering.

Test-Aankoop heeft mij daarover geschreven nadat ik reeds mijn voorstel had gelanceerd. Zij zeggen het volgende: "Indien tot een instapweigering moet worden overgegaan bepaalt de verordening dat er eerst een oproep moet worden gedaan aan vrijwilligers om hun plaats af te staan." Uit onderzoek blijkt dat slechts 1,3% van de passagiers dat aanbod heeft gekregen om vrijwillig zijn of haar plaats af te staan.

Mijn oplossing voor dit probleem is heel eenvoudig. Ik zou heel graag hebben dat er wordt overgegaan tot de oprichting van een ombudsdienst op de luchthaven. Nu zijn er reeds heel veel instanties. Voor de omwonenden is er de ombudsdienst waar men terecht kan voor klachten en suggesties over het gebruik van de luchthaven. U kent het door de talrijke klachten over geluidshinder.

05.01 Hilde Vautmans (VLD): Nombre de personnes partent en vacances actuellement. *Test-Achats* s'est penché sur le degré de satisfaction des passagers aériens. Les aéroports belges enregistrent de très bons résultats mais en cas de problème, les voyageurs ne sont pas convenablement pris en charge.

Les droits des voyageurs sont régis par le Traité de Montréal et un certain nombre de règlements complémentaires. L'enquête indique que ces dispositions ne sont nullement respectées, en particulier en cas de refus d'embarquement. L'enquête montre également qu'il a été proposé à seulement 1,3 % des passagers de renoncer volontairement à leur siège, alors qu'il s'agit de la première mesure à prendre.

Un service de médiation devrait être instauré au sein de l'aéroport. Il existe aujourd'hui de nombreuses instances qui enregistrent nombre de plaintes mais les voyageurs ne savent

De man van de ombudsdienst heeft mij ook gecontacteerd. Hij zegt dat hij per jaar 20 tot 50 klachten krijgt van reizigers die niet weten waar ze moeten zijn en die bij hem terechtkomen. Zij hebben echter klachten over de reis, over een overboeking, over een annulering, over een vlucht die te laat vertrokken is. 20 tot 50 klachten per jaar komen bij hem terecht.

Er zijn nog instanties. Er is ook het bemiddelingsbureau. Wanneer men als reiziger strandt op de luchthaven en men heeft problemen met zijn vlucht, dan weet men heel vaak niet waar men moet zijn. Een ombudsdienst kan de talrijke dingen die nu reeds bestaan centraliseren op één punt en de reiziger wegwijs maken in heel het kluwen waarin men terechtkomt.

Ik heb de cijfers van het aantal klachten gekregen. Ik vind ze nu niet direct terug. Ik was echter verwonderd over het aantal klachten dat naar de reisorganisaties en reisbureaus gaat.

Ik had mijn vragen gericht aan u en minister Van den Bossche, die voor consumentenzaken bevoegd is. Eigenlijk is dat een gedeelde bevoegdheid.

Hoe staat u tegenover het idee om op de luchthaven één gecentraliseerde dienst op te richten om gestrande reizigers wegwijs te maken in hun rechten die bepaald zijn door de Europese Unie?

05.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, er is nood aan enige vorm van ombudsdienst of coördinatie. Vandaag stellen we vast, althans mijn administratie, dat de inhoudelijke vernieuwing inzake bijvoorbeeld luchtvaart niet enkel de veiligheidsaspecten van het materiaal betreft, maar ook de dienstverlening als geheel. Via de uitvoering van de Europese richtlijnen inzake denied boarding zijn we ervaring aan het opdoen in meer consumentgericht optreden van de overheid, ook inzake luchtvaart. We maken zelf de balans op en gaan na wie wat zou moeten doen. Enerzijds is er het aspect reisagentschap, wat voor een deel regionaal wordt georganiseerd. Verder is er het algemeen consumentenbeleid, en dan is er ook nog het vervoersbeleid dat ook is gericht op vervoer, bijvoorbeeld luchtvaart. Dan zijn er nog de privéspelers zoals de luchthavenuitbater en de verschillende maatschappijen.

Ik werk aan een vorm van coördinatie om een voorstel te doen van ombudsdienst of klachtendienst, opgericht in het kader van het recht op mobiliteit. Ik sta dus positief tegenover uw voorstel.

05.03 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de minister, ik denk dat dit nodig is. Ik hoop alleen en vind het heel belangrijk dat die dienst, u

généralement pas à qui s'adresser en cas de problème. Un service de médiation pourrait centraliser les différentes initiatives et informer le passager sur ses droits.

Que pense le ministre de ma proposition?

05.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Il faut un service de médiation ou une coordination, sous l'une ou l'autre forme. La modernisation fondamentale de l'aviation ne porte pas uniquement sur la sécurité mais aussi sur le service dans sa globalité.

Dans le cadre de l'exécution des directives européennes, nous apprenons à intervenir dans le souci du consommateur. Un bilan est établi par nos soins afin de déterminer de qui relèvent les différentes missions. Le volet relatif aux agences de voyages est partiellement organisé au niveau régional. La politique de protection du consommateur et celle relative au transport entrent également en ligne de compte. Les acteurs privés ont aussi un rôle à jouer. Je prépare une coordination sous la forme d'un service de médiation et de plaintes, créé dans le cadre du droit à la mobilité. J'applaudis dès lors à la proposition de Mme Vautmans.

05.03 **Hilde Vautmans** (VLD): J'espère que le nouveau service

denkt nu over de bevoegdheden ervan, zichtbaar op onze luchthaven aanwezig is. Dit moet uiteraard in verschillende talen worden aangeduid. Dit moet zichtbaar op een plaats zijn waarheen men zich kan wenden en waar men dan doorverwijst naar waar men eigenlijk moet zijn. Dat was eigenlijk de bedoeling van mijn vraag. Ik denk dat u het ook zo ziet.

Binnen welke tijdsspanne mogen we dit zien?

05.04 Minister **Renaat Landuyt**: Ik probeer voorstellen te doen bij de start van het nieuwe parlementair jaar.

Wat betreft mobiliteit verzamelen wij nu alles omtrent consumenten. Er is op dat vlak een enorme evolutie aan de gang, die we liever wat sturen en coördineren.

Nogmaals, voor de hele werking van de administratie Mobiliteit is dit een soort Copernicaanse revolutie, omdat men van het product naar de klant moet leren redeneren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Vraag van mevrouw Nathalie Muylle aan de minister van Mobiliteit over "de aanwezigheid van een digitale tachograaf" (nr. 12030)

06 Question de Mme Nathalie Muylle au ministre de la Mobilité sur "la présence d'un tachygraphe digital" (n° 12030)

06.01 **Nathalie Muylle** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn twee vragen zijn totaal verschillend, het enige vergelijkingspunt is dat ze allebei over de digitale tachograaf gaan. Daarom zou ik willen voorstellen de vragen afzonderlijk te stellen, zodat de minister er een antwoord op kan geven. Het gaat over twee verschillende aspecten.

Mijnheer de minister, het gaat om twee schriftelijke vragen die al heel lang onderweg zijn en daarom opnieuw in mondelinge vragen zijn omgezet. Ik heb die vragen eigenlijk gesteld naar aanleiding van twee concrete situaties.

Een eerste vraag houdt verband met de verplichte aanwezigheid vanaf 1 januari 2006 van de digitale tachograaf, in uitvoering van het KB van 2005 ter uitvoering van een Europese verordening betreffende het controleapparaat in het wegvervoer.

We stellen het volgende vast, mijnheer de minister. Om het wat gemakkelijker te maken geef ik een concreet voorbeeld. Enkele autobusbedrijven in België maken vooral schoolbussen. Zij werken vooral op een Duits chassis, vaak van vrachtwagens, waarop zij eigenhandig schoolbussen bouwen voor 30 tot 35 leerlingen.

Wij zijn wat vroeger met de uitvoering van de Europese verordening en heel wat van onze Europese buurlanden hebben vandaag de verplichting van de digitale tachograaf nog niet ingevoerd. Duitse constructeurs die aan de basis liggen van het chassis van heel wat van die bussen, kunnen momenteel de digitale tachograaf nog niet leveren. De kit om nadien zo'n tachograaf in de autobus te plaatsen, is vandaag ook nog niet voorradig. Op het ogenblik dat de kit

sera présent de manière manifeste à l'aéroport et que les passagers pourront être renseignés correctement. Un calendrier est-il prévu?

05.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Je m'efforcerai de présenter des propositions au début de l'année parlementaire. Le fait que l'administration de la Mobilité doive apprendre à travailler en fonction du client et non plus du produit est en quelque sorte une révolution copernicienne.

06.01 **Nathalie Muylle** (CD&V): L'arrêté royal du 14 juillet 2005, portant exécution d'une directive européenne, précise que le tachygraphe digital est obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2006. Un grand nombre de nos entreprises de construction d'autocars construisent toutefois des cars montés sur le châssis de constructeurs de pays européens – tels que l'Allemagne – où le tachygraphe n'est pas encore obligatoire. Ces constructeurs ne sont donc pas en mesure de livrer le tachygraphe digital et le kit d'installation. Nos entreprises d'autocars rencontrent des problèmes pour faire agréer leurs véhicules sans tachygraphe digital. Quel est le commentaire du ministre à ce sujet?

L'annexe 1 à l'arrêté royal stipule que certains véhicules doivent être équipés d'un tachygraphe mais qu'il ne doit pas être utilisé. Le ministre estime-t-il cette disposition utile? Un tachygraphe analogique n'est-il dès lors pas

voorradij zou zijn, zal dat wel tegen een zeer hoge kostprijs zijn, maar de Duitse constructeurs hebben die thans nog niet. suffisant?

Daarnaast zit er in het KB ook een bijlage, die bepaalt dat bepaalde voertuigen wel uitgerust moeten zijn met de digitale tachograaf, maar hem eigenlijk niet moeten gebruiken.

Daarom zijn er heel wat problemen telkens wanneer men met zulke autobussen naar de autokeuring gaat, omdat die moeten voorzien zijn van zo'n digitale tachograaf, maar ze eigenlijk niet in de mogelijkheid verkeren om via de constructeurs een digitale tachograaf te plaatsen. De kit om de tachograaf achteraf te monteren, bestaat ook niet. Dat leidt tot tal van discussies. Eerst wordt het voertuig afgekeurd en daarna wordt opnieuw de toestemming gegeven om een analoge tachograaf te plaatsen. Telkens wanneer de bedrijven een schoolbus aanbieden op de autokeuring, zijn er problemen.

Vandaar mijn twee vragen.

Hoe ziet u een specifieke oplossing?

U hebt een aantal uitzonderingen opgenomen in de bijlage van het KB. Er moet een digitale tachograaf zijn, maar hij moet niet worden gebruikt. Is dat zinvol? Is het niet beter dat daarvoor een analoge tachograaf blijft volstaan?

Hoe ziet u vandaag de concrete situatie, waarbij wij sneller zijn dan Europa en in bepaalde situaties de mogelijkheid niet bestaat om de digitale tachograaf te plaatsen, met alle problemen van dien?

06.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, collega's, wat uw specifieke vraag in verband met de schoolbusconstructeur betreft, werd geen antwoord voorbereid omdat deze vraag niet was opgenomen in de schriftelijke neerslag van uw vraag.

06.02 **Renaat Landuyt**, ministre: La question spécifique relative au constructeur d'autobus scolaires ne figurait pas dans la version de la question écrite qui a été déposée et elle n'a donc pas été préparée.

06.03 **Nathalie Muylle** (CD&V): Mijn geschreven vraag was meer theoretisch gesteld. Eigenlijk is het identiek.

06.04 Minister **Renaat Landuyt**: Er bestaat een koninklijk besluit met een lijst van de voertuigen die aan dit voorschrift moeten voldoen. Wat de specifieke schoolbusconstructeur betreft, durf ik geen uitspraak doen.

06.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Je n'oserai pas m'exprimer à ce sujet. En revanche, il existe effectivement un arrêté royal comprenant un aperçu des véhicules qui doivent répondre aux prescriptions

06.05 **Nathalie Muylle** (CD&V): Kunt u dat nagaan? Het is immers belangrijk. Deze vraag werd vijf maanden geleden schriftelijk aan u gericht. Ik heb daarop geen antwoord gekregen en daarom stel ik ze nu mondeling.

06.05 **Nathalie Muylle** (CD&V): Le ministre pourrait-il tout de même procéder aux vérifications nécessaires?

06.06 Minister **Renaat Landuyt**: Niet de vraag in verband met de constructeur.

06.07 **Nathalie Muylle** (CD&V): Het voorbeeld zat erin verwerkt.

06.07 **Nathalie Muylle** (CD&V):

Hoe spreken we concreet af? Die mensen wachten immers op een antwoord. Zij leveren maandelijks twee tot drie nieuwe bussen aan bij de autokeuring. Het gaat niet om veel bedrijven. Het gaat in Vlaanderen om drie of vier bedrijven. Het moment is voor hen nu opnieuw aangebroken. September staat voor de deur en de constructie van nieuwe voertuigen is volop aan de gang.

Het gaat om een Mercedes-chassis waarin de digitale tachograaf niet kan worden voorzien. Dit zorgt voor problemen bij de autokeuring.

Moet ik een nieuwe schriftelijke vraag indienen of mag ik een antwoord van u verwachten?

06.08 Minister **Renaat Landuyt**: Ik zal deze specifieke vraag per e-mail stellen aan de bevoegde diensten en hen vragen welke oplossing mogelijk is.

J'avais d'abord déposé une question écrite qui faisait état du problème spécifique mais je n'avais toujours pas reçu de réponse après cinq mois. Seules trois à quatre entreprises sont concernées en Flandre mais elles souhaitent évidemment savoir à quoi s'en tenir. Elles doivent à présent construire des nouveaux véhicules et septembre approche. Il s'agit de châssis Mercedes. Dois-je déposer une nouvelle question écrite?

06.08 **Renaat Landuyt**, ministre: Je propose de poser la question par courriel, de sorte que nous puissions contacter le service compétent.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

07 **Vraag van mevrouw Nathalie Muylle aan de minister van Mobiliteit over "het gebruik van de digitale tachograaf bij een gehuurd voertuig" (nr. 12029)**

07 **Question de Mme Nathalie Muylle au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation du tachygraphe digital en cas de location d'un véhicule" (n° 12029)**

07.01 **Nathalie Muylle** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het gaat opnieuw om een concreet geval.

Mijn vraag gaat over het gebruik van de digitale tachograaf en vooral over de begeleidende kaarten die aanwezig moeten zijn indien men een voertuig huurt waarin een digitale tachograaf verplicht is.

Om gebruik te maken van een voertuig met een digitale tachograaf, moet elke bestuurder in het bezit zijn van een persoonlijke bestuurderskaart. Elke chauffeur met een rijbewijs C moet een bestuurderskaart hebben. Daarnaast moeten bedrijven een of meer bedrijfskaarten hebben, al naar gelang het aantal voertuigen en, nog belangrijker, het aantal personen dat gegevens invoert in de digitale tachograaf.

Dit veroorzaakt geen probleem voor professionele bedrijven zoals transportfirma's. Er zijn echter wel problemen bij verhuurfirma's. Wij hebben weet van een paar concrete gevallen. Het gaat vaak om particulieren of om kleine bedrijven. Een boekhoudkantoor verhuist en huurt via een verhuurfirma een vrachtwagen voor een dag. Het kantoor beschikt over iemand die met dat voertuig kan rijden en in het bezit is van een rijbewijs C. Dat is dan geen probleem aangezien deze persoon heel gemakkelijk een bestuurderskaart kan aanvragen.

Het probleem betreft echter de bedrijfskaart. De verhuurfirma's zeggen vandaag dat zij met heel die regelgeving in verband met bestuurderskaart en bedrijfskaart niets te zien hebben.

Ik kreeg onlangs de vraag van een KSA-vereniging die voor een

07.01 **Nathalie Muylle** (CD&V): Pour utiliser un véhicule équipé d'un tachygraphe digital, chaque conducteur doit être en possession d'une carte de conducteur personnelle. En outre, les entreprises doivent posséder une ou plusieurs cartes d'entreprise en fonction du nombre de véhicules et du nombre de personnes qui introduisent des données dans le tachygraphe digital.

Cette mesure ne pose aucun problème pour les entreprises de transport professionnelles mais bien pour les sociétés de location. Un bureau de comptabilité qui déménage et qui dispose d'un chauffeur peut aisément obtenir une carte de conducteur mais pas une carte d'entreprise. Un groupe de la KSA qui a loué un camion équipé d'un tachygraphe digital pour l'organisation d'un week-end festif n'a pas reçu de carte d'entreprise de la firme de location. La KSA doit-elle dès lors

feestweekend een nieuwe vrachtwagen huurde. Er was een nieuwe digitale tachograaf aanwezig, maar de vraag was hoe het zit met de bedrijfskaart. De verhuurfirma levert die bedrijfskaart niet mee. De vraag is dan of de KSA-beweging daarnaast nog een bedrijfskaart moet hebben? Het is de bedoeling die gegevens te kunnen verwerken.

Blijkbaar geven de verhuurfirma's in dat verband geen correcte informatie. Wij zijn ook in contact gekomen met uw diensten. Daar heeft men ons de hele problematiek uitgelegd over de bestuurderskaart, maar wat de bedrijfskaart betrof voor VZW's en verenigingen, was men zeer onduidelijk in het antwoord en men heeft ons uiteindelijk doorverwezen naar u, mijnheer de minister.

07.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega, of de vrachtwagen gehuurd, gekocht of geleast is, in eerste instantie maakt het geen verschil voor het uitvoeren van het ondernemingsschap. De chauffeur moet zijn kaart hebben. De werkgever van de chauffeur moet ook zijn kaart hebben. Hiermee bedoel ik dus de bedrijfsexploitant.

Als de verhuurfirma een wagen plus chauffeur verhuurt, is de verhuurfirma verantwoordelijk voor de kaart. Als een KSA-vereniging of een boekhoudkantoor eenmalig een vrachtwagen gebruikt, gaat het niet om een onderneming die een kaart moet hebben. Wie professioneel rijdt, moet een kaart hebben. Het is niet moeilijker dan dat. Kortom, het is hier geen kwestie van extra lasten te leggen op KSA-verenigingen of op eenmalig verhuizende personen.

Moge dit een officieel antwoord zijn voor de buitenwereld en blijkbaar ook voor mijn administratie.

07.03 **Nathalie Muylle** (CD&V): Misschien kan ik het voor het verslag nog eens heel concreet samenvatten. Wanneer een boekhoudkantoor verhuist en een huurwagen huurt, moet de chauffeur, met rijbewijs C, in het bezit zijn van een bestuurderskaart en omdat het om een professioneel bedrijf gaat, moet het ook bij uw diensten de bedrijfskaart aanvragen? Dat gaat dan over bijna 180 euro samen. Wanneer het over particulieren gaat, of wanneer het over een vereniging gaat, moet men wel de bestuurderskaart hebben die gepaard gaat met het rijbewijs C, maar moet men de bedrijfskaart niet hebben?

07.04 Minister **Renaat Landuyt**: Voor iemand die om privé-redenen, bijvoorbeeld een verhuis, een vrachtwagen huurt die wordt bestuurd door een persoon met een rijbewijs C, meen ik dat de tachograaf weinig nut heeft. Vrijwilligerswerk remt men niet af.

se procurer une telle carte d'entreprise? Les sociétés de location n'étaient pas en mesure de nous fournir des informations correctes. Les services du ministre ont également fourni une réponse peu précise et ont finalement renvoyé au ministre lui-même.

07.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Peu importe que le camion soit loué, acheté ou acquis en leasing. Le chauffeur et l'exploitant de l'entreprise doivent tous deux disposer d'une carte. Si une société de location loue un véhicule avec chauffeur, elle est responsable de la carte. Un mouvement de jeunesse ou un bureau comptable qui utilise occasionnellement un camion n'est pas une entreprise qui nécessite une carte. Celui qui effectue des transports à titre professionnel doit en revanche bel et bien être détenteur d'une carte. Il ne s'agit donc pas d'imposer des charges supplémentaires à des associations ou à des déménageurs occasionnels.

07.03 **Nathalie Muylle** (CD&V): Lorsqu'un bureau de comptabilité loue un véhicule, le chauffeur titulaire d'un permis de conduire de type C doit disposer d'une carte de conducteur et la société doit demander une carte d'entreprise. Les particuliers ou les associations doivent seulement se procurer une carte de conducteur. Mon résumé est-il exact?

07.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Si une personne loue un camion qui est conduit par le détenteur d'un permis C et que le transport a lieu à des fins privées telles qu'un déménagement, il n'est guère utile de disposer d'un tachygraphe. Le travail volontaire n'est pas entravé. La question est de savoir s'il s'agit ou non d'une entreprise.

07.05 Nathalie Muylle (CD&V): Dat was de vraag. Verhuurfirma's hebben nu al nieuwe vrachtwagens die zij uitlenen, waarin de digitale tachograaf zit. Zij geven een document mee met instructies inzake bestuurderskaarten en bedrijfskaarten, maar voorts wijzen zij iedere verantwoordelijkheid af en verzoeken zij betrokkenen zich te informeren.

07.06 Minister Renaat Landuyt: De vraag is: gaat het om een onderneming of gaat het niet om een onderneming.

07.07 Nathalie Muylle (CD&V): Het is duidelijk. Dank u wel.

07.07 Nathalie Muylle (CD&V): Je vous remercie pour cette réponse claire.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

De **voorzitter**: Wij komen thans tot de samengevoegde vragen van de heren Versnick en Depoortere. De heer Versnick heeft zich echter laten verontschuldigen.

08 Vraag van de heer Ortwin Depoortere aan de minister van Mobiliteit over "de onteigeningsvergoedingen aan eigenaars langs de spoorlijn 50A" (nr. 12172)

08 Question de M. Ortwin Depoortere au ministre de la Mobilité sur "les indemnités d'expropriation à octroyer à des propriétaires riverains de la ligne de chemin de fer 50A" (n° 12172)

Deze vraag over de onteigeningsvergoedingen heeft alles te maken met het feit dat deze spoorlijn door Drongen loopt.

08.01 Ortwin Depoortere (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, u bent te goed op de hoogte.

Mijnheer de minister, u zult zich herinneren dat ik u eind maart reeds heb gevraagd waarom het ministerieel besluit inzake de onteigeningsvergoedingen voor de eigenaars langs spoorlijn 50A die zullen worden onteigend, nog altijd niet werd ondertekend. Er zullen een 17-tal woningen op het Gentse grondgebied en vooral in Drongen moeten worden onteigend voor de uitbreiding van de spoorlijn.

Mijnheer de minister, u hebt mij toen een kort antwoord gegeven, namelijk dat schepen Temmerman u had gecontacteerd en dat het dossier bij u is terechtgekomen. U zou het dan nakijken op technische fouten, waarna u het zou ondertekenen. Wij zijn intussen een aantal maanden verder en ik heb vandaag nog gekeken op de digitale versie van het Belgisch Staatsblad en ik heb nog geen ministerieel besluit terzake gezien.

Vandaar mijn vragen. Wat is de stand van zaken? Wat is de reden waarom het bewuste ministerieel besluit nog altijd niet is getekend?

*Voorzitter: Jan Mortelmans.
Président: Jan Mortelmans.*

08.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, het dossier is inderdaad nog steeds in beraad. Het project dient te worden gezien in het kader van de gehele capaciteitsuitbreiding tussen Zeebrugge en Antwerpen. Dat wil zeggen het geheel van investeringen in de haven Zeebrugge, het derde spoor tussen Zeebrugge en Brugge, het vierde

08.01 Ortwin Depoortere (Vlaams Belang): Fin mars, j'ai demandé pourquoi l'arrêté ministériel relatif aux expropriations à réaliser pour l'extension de la ligne ferroviaire à Tronchiennes n'avait pas encore été signé. Trois mois se sont écoulés, depuis.

Quel est l'état du dossier? Pourquoi cet arrêté n'est-il toujours pas signé?

08.02 Renaat Landuyt, ministre: Le dossier est toujours en délibération. Il convient de le considérer dans le cadre de l'extension de la capacité entre

spoor tussen Brugge en Gent en de capaciteitsinvesteringen tussen Gent en Antwerpen en in de haven van Antwerpen. Op dit moment is er nog geen duidelijkheid over de uitvoering van bepaalde besliste projecten op die lijn.

Wat de investeringen in en rond de haven van Zeebrugge betreft, blijft de vraag aan de Vlaamse bevoegde minister inzake de uitvoering van een globaal ruimtelijk uitvoeringsplan of eerder specifieke projectgebonden RUP's tot op heden onbeantwoord. Inzake de Bocht Ter Doest is er nog steeds geen duidelijkheid geboden door de Vlaamse administratie inzake de MER-studie. Recent is door die administratie gevraagd om een nieuwe optie te onderzoeken.

Wat het derde spoor betreft, heeft de Vlaamse bevoegde minister nog geen uitsluitsel geboden over de geldigheid van de MER die in 1998 daarvoor is gemaakt.

De planning van de onteigening op de lijn tussen Brugge en Gent in Beernem zit op dit moment in de consultatiefase. Het spreekt voor zich dat de onteigeningen in het kader van het derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent geen zin hebben indien de nodige capaciteitsinvesteringen niet verder gebeuren.

Aangezien er over essentiële elementen nog geen duidelijkheid bestaat, vooral dan van de kant van de Vlaamse administratie, hou ik het dossier inzake de onteigening in Drongen onvermijdelijk in beraad.

08.03 Ortwin Depoortere (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, bedankt voor uw – vooral technisch – antwoord dat me toch al iets duidelijker lijkt dan een aantal maanden geleden.

Blijkbaar schort er iets bij de Vlaamse administratie en moet er inderdaad worden gewacht. Ik wil er u enkel aan herinneren dat er ook een menselijke kant is aan de zaak: de betrokken eigenaars zijn meermaals opgeroepen om naar hoorzittingen te gaan en er is hen aangekondigd dat zij onteigend zullen worden. Uiteraard zitten zij nu wel een klein beetje verveeld met de hele situatie. Ik begrijp uiteraard de technische kant van de zaak en ik zal dat ook zo communiceren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 Question de Mme Talbia Belhouari au ministre de la Mobilité sur "la consultation publique lancée par la Commission européenne portant sur les droits des voyageurs dans le transport international par autobus et autocar" (n° 12242)

09 Vraag van mevrouw Talbia Belhouari aan de minister van Mobiliteit over "de openbare raadpleging door de Europese Commissie over de rechten van de passagiers in het internationaal vervoer per autobus en autocar" (nr. 12242)

09.01 Talbia Belhouari (PS): Monsieur le ministre, dans son Livre blanc "La politique européenne de transport à l'horizon 2010: l'heure des choix", la Commission européenne envisageait l'établissement de droits des voyageurs dans tous les modes de transport. Actuellement, les mesures de protection des droits des voyageurs se limitent malheureusement aux transports aériens.

Il y a un an, en juillet 2005, la Commission s'est toutefois engagée à étudier la meilleure façon de garantir les droits des voyageurs dans

Zeebrugge et Anvers. La réalisation de certains projets dont il a été décidé pour cette ligne n'est pas encore clairement définie. Le ministre flamand compétent n'a pas encore répondu en ce qui concerne le plan d'exécution spatiale du port de Zeebrugge. Pour la courbe de Ter Doest, les questions posées à l'administration flamande sur le rapport EIE restent sans réponse. En ce qui concerne la troisième voie, le ministre flamand n'a pas encore donné de réponse définitive quant à la validité de l'étude d'incidence réalisée en 1998. L'échéancier des expropriations à Beernem en est à la phase de consultation. Le dossier des expropriations à Tronchiennes restera en délibération tant que l'administration flamande ne se prononcera pas clairement.

08.03 Ortwin Depoortere (Vlaams Belang): L'administration flamande se fait attendre. Je peux comprendre que le ministre ne puisse aller de l'avant dans ce dossier mais je pense qu'il ne devrait pas perdre de vue son aspect humain. Ceux qui se sont vu notifier leur expropriation sont aujourd'hui dans l'incertitude.

09.01 Talbia Belhouari (PS): Op dit ogenblik zijn de maatregelen tot bescherming van de rechten van de reizigers tot het luchtverkeer beperkt. In juli 2005 heeft de Commissie zich ertoe verbonden na te gaan hoe de rechten van de reizigers in de internationale autobus- en autocardiendiensten het

les services internationaux d'autobus et d'autocar. À cette fin, elle a lancé une consultation publique des États membres et des autres parties intéressées. Cette consultation est aujourd'hui terminée et la synthèse enfin disponible.

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes.

Pourquoi la Belgique n'a-t-elle pas participé à cette consultation? Estime-t-on qu'il n'y a pas de problème à résoudre en cette matière?

Étant donné que les utilisateurs des autres modes de transport bénéficient de droits spécifiques au terme de réglementations communautaires et nationales, êtes-vous d'avis qu'il conviendrait d'accorder les mêmes droits aux usagers d'autobus et d'autocars et ainsi instaurer une égalité de traitement?

En cas de décès ou de blessures de voyageurs, le régime d'assurance obligatoire dans notre pays est-il satisfaisant?

Avez-vous eu écho de plaintes quant au refus d'embarquement de personnes à mobilité réduite?

En cas d'interruption de voyage, existe-t-il une obligation d'assistance? Dans l'affirmative, à qui revient cette responsabilité: à l'entreprise de transport, à l'agence de voyages?

Etes-vous favorable à la mise en place au niveau national et/ou/puis européen de normes de qualité et de fiabilité?

09.02 Renaat Landuyt, ministre: Chère collègue, au sujet de votre première question, la Belgique a participé à la consultation publique et elle était encore présente lors de la réunion des experts qui s'est tenue le 29 mars dernier à Bruxelles. Il faut constater que 12 pays ont déjà répondu au questionnaire. En Belgique, seule la société flamande De Lijn a répondu entièrement. Je reconnais que mon administration n'a pas encore fourni toutes les réponses.

Après votre demande, j'ai souligné l'importance de collaborer en ce sens, ce qui répond à votre dernière question. En effet, je suis favorable à l'établissement de normes européennes de qualité et de fiabilité. Je crois que c'est au niveau européen qu'il faut régler un maximum de problèmes vu que nous sommes un pays de transit. Quant à votre deuxième question, je suis entièrement d'accord avec vous.

Celle-ci m'a d'ailleurs amené à demander à mon administration une sorte planning en ce qui concerne les droits des consommateurs dans ce domaine également.

Pour ce qui est du problème des assurances, je vous signale que le contrat d'assurance responsabilité civile de toutes les entreprises belges de transport de voyageurs par route prévoit une couverture illimitée, ce qui n'est pas le cas dans d'autres pays de l'Union européenne et dans les pays tiers.

Mon administration n'a pas été saisie de plaintes quant au refus d'embarquement de personnes à mobilité réduite. Cela est peut-être

best kunnen worden gewaarborgd. Ze heeft een raadpleging gestart, die ondertussen werd afgerond.

Waarom heeft België daaraan niet deelgenomen? Wordt er van uitgegaan dat er geen problemen zijn? Wie van andere vervoermiddelen gebruik maakt, geniet specifieke rechten in toepassing van Europese en nationale regelgevingen. Meent u dat aan de autobus- en autocarreizigers dezelfde rechten moeten worden toegekend?

Volstaat de verplichte verzekeringsregeling in ons land wanneer een reiziger overlijdt of gewond raakt? Kwamen u klachten ter ore in verband met het weigeren van de toegang aan minder mobiele personen? Bestaat er een verplichting tot bijstand in geval de reis wordt onderbroken? Zo ja, bij wie berust die verantwoordelijkheid? Bent u voor de invoering van kwaliteits- en betrouwbaarheidsnormen gewonnen?

09.02 Minister Renaat Landuyt: België heeft aan die raadpleging deelgenomen. Enkel de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn heeft een volledig antwoord verstrekt. Mijn administratie heeft nog niet alle antwoorden gegeven. Nadat ik uw vraag heb ontvangen, heb ik op het belang van een goede samenwerking gewezen. Ik ben voorstander van de invoering van Europese normen, aangezien België een doorreisland is. Wat uw tweede vraag betreft, ben ik het helemaal met u eens.

Ik heb mijn administratie om inlichtingen betreffende de consumentenrechten op dit vlak gevraagd.

Het verzekeringscontract burgerrechtelijke aansprakelijkheid van alle Belgische bedrijven die voor het personenvervoer over de weg instaan, voorziet in een onbeperkte dekking. In andere landen is dat niet het geval.

dû à l'absence de point de rencontre à cet égard. Des efforts sont cependant consentis par le secteur du transport par autocar afin de mettre en service des véhicules de tourisme spécialement adaptés à l'accueil de ces personnes.

Les problèmes relatifs à l'exécution des obligations découlant du contrat de transport sont, en premier ressort, de la compétence des Régions lorsqu'un des contractants est une agence de voyages agréée par l'administration compétente pour le tourisme. Lorsque ce n'est pas le cas, les tribunaux sont compétents. Cela étant dit, à la suite des événements qui se sont produits avec une firme marocaine qui effectue la liaison Belgique-Maroc, j'ai demandé à mon administration d'être plus sévère en ce qui concerne la sécurité. La sécurité est le premier droit de chaque consommateur. Je peux vous confirmer que, pour la première fois, nous avons retiré le permis à une firme marocaine établie en Belgique parce qu'elle n'était pas en règle en ce qui concerne son gérant. C'est la première fois que cela arrive. Il y a une semaine, nous avons retiré le permis à une société marocaine qui ne respecte pas, selon nous, le droit de consommateurs.

Mijn administratie heeft geen klachten ontvangen over minder mobiele personen die niet aan boord mochten gaan.

Indien een van de contracterende partijen een erkend reisbureau is, vallen de problemen inzake de uitvoering van het vervoerscontract in de eerste plaats onder de bevoegdheid van de Gewesten. Als dat niet het geval is, zijn de rechtbanken bevoegd.

Dit gezegd zijnde, heb ik mijn administratie verzocht strenger op te treden bij de veiligheidscontrole, en dit naar aanleiding van het ongeval met een Marokkaanse firma die de verbinding tussen België en Marokko verzorgt. Zo hebben we voor het eerst de vergunning van een in België gevestigde Marokkaanse firma ingetrokken omdat de bedrijfsleiding niet in orde was. Een week geleden hebben we de vergunning van een Marokkaans bedrijf ingetrokken omdat het de rechten van de consumenten met de voeten had getreden.

09.03 Talbia Belhouari (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses à mes différentes questions. Si je vous les ai posées, vous vous doutez que cela fait suite à l'interpellation en séance plénière mais c'est également dans un souci de protéger davantage les voyageurs. Je suis ravie que votre administration ait pu poser un geste fort, notamment la semaine dernière, avec ce retrait de permis.

09.03 Talbia Belhouari (PS): Het verheugt me ten zeerste dat uw administratie daadkrachtig is opgetreden.

En effet, je pense que cela va se savoir. Je vous invite, vous et votre administration, à continuer à être très attentifs parce qu'il y a encore de la fraude dans ce secteur. Nous sommes justement à la veille des vacances et cela vaut la peine de contrôler davantage les agences d'autocars.

Uiteraard. Ik vraag u zeer aandachtig te zijn. Er is nog fraude in die sector. Op de vooravond van het verlof lijkt een strengere controle aangewezen.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

10 Question de Mme Talbia Belhouari au ministre de la Mobilité sur "les plaintes des voyageurs aériens" (n° 12243)

10 Vraag van mevrouw Talbia Belhouari aan de minister van Mobiliteit over "de klachten van luchtreizigers" (nr. 12243)

10.01 Talbia Belhouari (PS): Monsieur le ministre, le mécontentement suscité par la piètre prestation des services et la méconnaissance par les passagers de leurs droits ont incité la

10.01 Talbia Belhouari (PS): Het ongenoegen veroorzaakt door de gebrekkige dienstverlening en het

Commission européenne à agir en vue de rétablir un équilibre entre, d'une part, les intérêts des passagers et, d'autre part, ceux des compagnies aériennes et des aéroports.

Un règlement du Conseil (n° 261/2004) a ainsi établi en 2005 des règles communes d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol. Vous vous souviendrez que j'ai eu l'occasion de vous interpellé à ce sujet l'année dernière.

Ce texte prévoit, en outre, dans son article 16 que chaque État membre désigne un organisme chargé de l'application dudit règlement et prend les mesures nécessaires au respect des droits des passagers. Ces derniers doivent, en effet, avoir la possibilité de saisir d'une plainte concernant la violation du règlement l'organisme précédemment désigné.

La Belgique a attribué cette dernière tâche à la Direction générale Transport aérien. Or il semblerait que celle-ci n'apporte pas satisfaction dans le traitement des plaintes des voyageurs, et ce à plusieurs niveaux. Mes questions sont donc les suivantes.

De combien de plaintes cette direction a-t-elle déjà été saisie? A combien d'entre elles a-t-elle donné suite, et de quelle manière?

Quelle est la durée moyenne de traitement d'un dossier?

Par quels moyens la Direction assure-t-elle la publicité de sa mission?

Estimez-vous qu'un passager aérien lambda dont les droits auraient été bafoués bénéficie, d'une part, de l'information nécessaire lui permettant de porter plainte auprès de l'organisme compétent et, de l'autre, d'une garantie de voir sa plainte traitée de manière satisfaisante, à savoir de comprendre la décision prise grâce aux motivations de la Direction générale Transport aérien?

miskennen van de rechten van de passagiers hebben de Europese Commissie ertoe aangezet te reageren om aldus een evenwicht tot stand te brengen tussen de belangen van de reizigers en die van de luchtvaartmaatschappijen en van de luchthavens.

Verordening 261/2004 van de Raad heeft in 2005 gemeenschappelijke regels vastgesteld voor de vergoeding en de bijstand aan de reizigers wanneer deze niet mogen inschepen of wanneer een vlucht een aanzienlijke vertraging oploopt. Elke lidstaat moet een orgaan aanwijzen dat met de toepassing van de verordening wordt belast en moet de nodige maatregelen nemen om de rechten van de reizigers te doen naleven. Die laatste kunnen een klacht indienen wanneer voormeld orgaan de verordening met voeten zou treden.

België heeft die opdracht aan het Directoraat-generaal Luchtvaart toevertrouwd, die de klachten echter niet naar behoren zou afhandelen.

Hoeveel klachten werden er al ingediend?

Welk gevolg werd daaraan gegeven?

Wat is de gemiddelde behandelingsduur van een dossier?

Hoe geeft het Directoraat-generaal ruchtbaarheid aan zijn opdracht?

Meent u dat een gegeven vliegtuigreiziger waarvan de rechten werden geschonden over voldoende informatie beschikt om bij het bevoegde orgaan een klacht in te dienen, enerzijds, en over voldoende waarborgen beschikt met betrekking tot een gedegen afhandeling van zijn klacht, anderzijds?

10.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Chère collègue, en guise de remarque préliminaire, je tiens à souligner que le travail de la Direction générale Transport aérien (DGTA) en tant qu'organisme

10.02 **Minister Renaat Landuyt**: Als orgaan belast met de toepassing van verordening

chargé de l'application du règlement 261/2004 s'inscrit dans le cadre d'une procédure de médiation extrajudiciaire.

Pour répondre à votre première question, au 20 juin 2006, la DGTA a reçu 640 plaintes. Toutes ont fait l'objet d'une réponse. Selon le cas, elle informe le passager, soit qu'elle prend contact avec la compagnie aérienne pour connaître sa version des faits, soit qu'elle ne peut donner une suite favorable à sa plainte avec indication des motifs, soit encore que la plainte a été transmise à l'organisme national de contrôle d'un autre État membre compétent pour la traiter, en communiquant au passager les coordonnées de cet organisme.

En ce qui concerne votre deuxième question, la durée de traitement d'un dossier varie considérablement, entre deux semaines ou plusieurs mois, en fonction de la réactivité des compagnies aériennes ou de la complexité des dossiers requérant des informations techniques particulières.

La publicité de la mission de la DGTA est assurée par différents canaux: le site internet du SPF Mobilité et Transports, le site internet de la Commission européenne et les sites internet des différents organismes de protection du consommateur. D'autres actions de publicité ont également été initiées par le SPF Mobilité et Transports et, de manière plus générale, par les autorités fédérales comme le "Belgopocket" dont l'édition 2006 est en préparation.

L'article 14 du règlement européen 261 relatif à l'obligation d'informer les passagers de leurs droits stipule ce qui suit: "Le transporteur effectif veille à ce qu'un avis reprenant le texte suivant imprimé en caractères bien lisibles soit affiché bien en vue dans la zone d'enregistrement".

Le transporteur aérien effectif qui refuse l'embarquement ou qui annule un vol, présente à chaque passager concerné une notice écrite reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance, conformément aux dispositions du présent règlement. Il présente aussi cette notice à tout passager subissant un retard d'au moins deux heures.

Le passager dispose donc des informations nécessaires pour s'adresser à l'organisme compétent pour l'application du règlement européen.

Pour ce qui concerne la motivation des décisions de la DGTA, au regard des très rares réactions aux décisions prises, on peut déduire qu'une majorité des passagers comprend les motifs de la décision qui leur a été communiquée.

261/2004 maakt het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) gebruik van de buitengerechtelijke bemiddeling.

Op 20 juni 2006 had het DGLV 640 klachten ontvangen, die alle werden beantwoord.

Naargelang het geval, deelt het DGLV de passagier mee, hetzij dat het met de luchtvaartmaatschappij contact opneemt om haar versie van de feiten te vernemen, hetzij dat het geen gunstig gevolg kan geven aan de klacht, met mededeling van de redenen van die beslissing, of nog dat de klacht werd overgezonden aan het nationaal toezichtorgaan van een andere lidstaat die voor de behandeling van de klacht bevoegd is.

De behandelingstermijn van een dossier bedraagt twee weken tot meerdere maanden, afhankelijk van de snelheid waarmee de luchtvaartmaatschappijen reageren of van de complexiteit van de dossiers.

Aan de opdracht van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) wordt de nodige ruchtbaarheid gegeven via de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer, de website van de Europese Commissie en de websites van de consumentenorganisaties.

Daarnaast hebben de FOD Mobiliteit en Vervoer en de federale overheid nog andere acties voor meer bekendheid opgezet, zoals de Belgopocket.

Artikel 14 van de Europese verordening nr. 261/2004 met betrekking tot de verplichting om de passagiers over hun rechten te informeren bepaalt dat een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert die overgaat tot instapweigering of annulering van een vlucht, iedere daardoor getroffen passagier een schriftelijke mededeling bezorgt waarin de regels voor

compensatie en bijstand overeenkomstig deze verordening zijn uiteengezet. Ook passagiers wier vlucht minstens twee uur vertraging heeft, krijgen een soortgelijke mededeling. Bovendien moet bij het inchecken een goed leesbaar bericht duidelijk zichtbaar voor de passagiers uitgehangen worden, zodat de luchtreiziger over alle nodige informatie beschikt om zich tot de bevoegde instantie te wenden met het oog op de toepassing van de Europese verordening.

Wat de motivering van de beslissingen van het DGLV betreft, komen er zo weinig reacties dat men er redelijkerwijs mag van uitgaan dat de meeste passagiers de redenen van de meegedeelde beslissing wel begrijpen.

10.03 Talbia Belhouari (PS): Monsieur le président, je remercie le ministre pour ses réponses.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

11 Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "les séparateurs installés à Auderghem" (n° 12262)

11 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe afscheidingen in Oudergem" (nr. 12262)

11.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, des associations de motards m'ont interpellée sur l'installation de nouveaux séparateurs à Auderghem. Le boulevard du Souverain, en direction de l'avenue de Tervueren, à hauteur du château de Val Duchesse, était équipé de dispositifs en béton appelés "demi-lunes" pour délimiter les sites propres des bus. Récemment, ces nouveaux séparateurs ont été remplacés par de nouveaux dispositifs biseautés en plastique. D'après les associations de motards, ceux-ci seraient aussi dangereux que les anciens pour les conducteurs de motos. En cas d'évitement d'obstacles, ils constituent de véritables tremplins pour ces usagers.

11.01 Valérie De Bue (MR): Volgens de verenigingen van motorrijders en het BIVV zijn de nieuwe afscheidingen in Oudergem even gevaarlijk als de vorige. Ook voor fietsers houden ze risico's in. Teneinde de verkeersveiligheid te vrijwaren, stellen de verenigingen voor om de afscheidingen door twee brede, witte streken te vervangen.

Même l'IBSR, dans une brochure spécifique qu'elle avait réalisée pour une prise en compte des motards dans l'infrastructure, pointe le problème en mettant en évidence que les délimiteurs de trafic sont souvent peu visibles, en particulier la nuit et que leur usage doit être bien étudié. S'ils constituent un danger pour les motocyclistes, c'est également le cas pour les cyclistes, qui risquent de tomber s'ils touchent les délimiteurs de trafic avec leurs pédales. Les inconvénients étaient donc plus importants que les avantages.

Kan u die maatregel in overweging nemen?

Wat is uw standpunt terzake?

Dans un souci de sécurité routière, les associations proposent plutôt de mettre les deux larges bandes en peinture blanche à la place de

ces délimiteurs. Connaissant les recommandations de l'IBSR, quelle est votre position par rapport à ces nouveaux dispositifs? Pourquoi le gestionnaire de voirie a-t-il installé ces dispositifs qui sont en contradiction avec l'objectif d'augmenter la sécurité routière? Peut-on envisager le remplacement de ceux-ci par de larges bandes blanches de peinture?

11.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chère collègue, je peux vous dire que nous tentons de convaincre chaque Région ou commune, notamment au moyen de la brochure de l'IBSR, d'adapter l'infrastructure routière en vue de plus de sécurité pour les motards. Par contre, me demander aujourd'hui mon opinion concernant des situations spécifiques me gêne un peu politiquement. Je ne connais pas la situation d'Auderghem et je ne suis pas un membre du Parlement bruxellois qui pourrait s'occuper de cette situation.

11.02 Minister Renaat Landuyt: We trachten alle Gewesten en gemeenten ertoe aan te zetten de weginfrastructuur aan te passen teneinde de veiligheid van motorrijders te bevorderen, met name door middel van de brochure van het BIVV. Over een specifieke situatie kan ik me niet uitspreken. Ik ben geen lid van het Brussels parlement.

11.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, les voiries sont effectivement gérées par d'autres niveaux de pouvoir que le fédéral. Il semblerait cependant que les recommandations de l'IBSR ne soient pas suivies, ce qui est dommageable. Pour améliorer la sécurité des motards, ne pourrait-on pas envisager d'autres mesures? Par exemple, leur permettre de circuler sur les sites propres des bus.

11.03 Valérie De Bue (MR): Toch worden de aanbevelingen van het BIVV blijkbaar niet gevolgd.

Il est dommage d'installer de nouveaux équipements ou de faire des travaux qui vont à l'encontre de l'objectif de la sécurité routière.

11.04 Renaat Landuyt, ministre: Le fédéral n'a pas de tutelle sur les Régions ou les communes en ce qui concerne leurs choix en matière d'infrastructure.

11.04 Minister Renaat Landuyt: De federale overheid houdt geen toezicht op de Gewesten en de gemeenten voor wat hun keuzes op het stuk van de infrastructuur betreft.

Au moyen de brochures telles que celle de l'IBSR, nous tentons de convaincre tout le monde de travailler d'une certaine manière. Cependant, changer les règles en cette matière relève de ma compétence ou de la compétence fédérale. Nous cherchons comment combiner le fait d'accorder une certaine priorité aux bus tout en tenant compte de la situation spécifique des cyclistes et des motards. Nous tentons de trouver une place sur nos routes pour les motards car nous les considérons de plus en plus comme des usagers faibles.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

12 Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "het vliegen in de daartoe voorziene corridors" (nr. 12272)

12 Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "les vols dans les couloirs prévus à cet effet" (n° 12272)

12.01 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, tijdens de hoorzitting met de actiegroepen is herhaaldelijk de vraag geuit waarom de vliegtuigen niet steeds in de daartoe voorziene corridors vliegen. De actiegroepen spraken over "non aedificandi corridors".

12.01 Simonne Creyf (CD&V): Certains groupes d'action se demandent pourquoi les avions n'empruntent pas toujours les couloirs prévus. Les atterrissages sur la piste 07 s'effectuent par le couloir habituel mais les

Het volgende voorbeeld werd gegeven. De landingen op baan 07

verlopen volgens een daartoe bepaalde corridor. Voor de vertrekken evenwel, worden die corridors niet gevolgd. Er wordt een andere route gevolgd, met afdraaien naar rechts, in de richting van het baken van Huldenberg.

Herhaaldelijk werd er gevraagd waarom er niet rechtdoor wordt gevlogen.

Mijnheer de minister, ik heb daarover de volgende vragen.

Waarom wordt ook voor de opstijgende bewegingen via baan 07 geen gebruikgemaakt van die corridors?

Werd heel het probleem van het vliegen naast de corridors u reeds rechtstreeks bekendgemaakt? Zijn er daarvoor voorstellen, suggesties gedaan? Als dat het geval is, door welke groeperingen?

Volgens sommige actiegroepen wordt op sommige routes gevlogen naast de daartoe bepaalde corridors. Er wordt gezegd dat dit met de spreiding te maken heeft. In de geest van de spreiding werd nu zelfs besloten om te vliegen boven de huizen, veeleer dan over onbevolkte zones. Er is in de buurt van de luchthaven een grote niet-bevolkte zone, zone S richting Steenokkerzeel. In het licht van het spreidingsplan wordt die zone nu net niet overvlogen, maar er wordt wel gevlogen over bevolkte zones. Dat is nu toch wel al te gek.

Bestaat er een plan waarop die corridors staan? Kunt u ons dat bezorgen? Bestaat er ook een overzicht van de effectief door de vliegtuigen gevolgde routes? Kunt u ons daarvan een schema, een schets, een plan of een kaart bezorgen?

12.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Creyf, collega's, op dezelfde vraag, gesteld door mevrouw Nagy, werd reeds geantwoord op 12 juni. Ik kan dus verwijzen naar mijn antwoord op de vraag van mevrouw Nagy.

Voor de rest vroeg u of een gelijkaardige vraag reeds werd gesteld. Ja, door mevrouw Nagy. Ik kon dat niet zeggen tegen mevrouw Nagy, want die vraag heeft zij niet gesteld.

Ten derde vroeg u of ik u meer documentatie of radartracks kon geven. Ja, want normaal wordt er zo weinig mogelijk afgeweken van de voorgeschreven routes, dat kan enkel om billijkheidsredenen.

12.03 **Simonne Creyf** (CD&V): Alleen om billijkheidsredenen wordt afgeweken?

12.04 Minister **Renaat Landuyt**: Ik kom in ieder geval niet tussenbeide. Er zijn verschillende niveaus van veiligheid, waaronder de controletoren en de piloot zelf. Dat is de enige reden waarom bepaalde routes niet worden gevolgd, als dat al zou gebeuren. Alles wordt immers opgevolgd.

12.05 **Simonne Creyf** (CD&V): En het vertrek van 07? Waarom draait men af naar Huldenberg?

décollages se font suivant un autre itinéraire, les avions négociant alors un virage à droite. Pourquoi les avions ne volent-ils pas tout droit? Des groupes d'action ont-ils déjà attiré l'attention du ministre sur ce problème?

Selon certains groupes, les avions volent parfois à côté des couloirs, ce qui fait qu'ils ne survolent plus des zones inhabitées. Le ministre pourrait-il présenter un plan avec des itinéraires programmés et les directions réellement suivies?

12.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Je renvoie à la réponse que j'ai donnée à une question identique posée le 12 juin 2006 par Mme Nagy. C'est uniquement pour des raisons de sécurité qu'il est dévié d'une route aérienne fixe.

12.05 **Simonne Creyf** (CD&V): Pourquoi les avions décollant à partir de la piste 07 virent-ils en direction de Huldenberg?

12.06 Minister **Renaat Landuyt**: Omdat er een probleem is. U moet ook altijd kijken waar de dalende vliegtuigen en het gebruik van de 020 zou daarin ergens een rol spelen. Dat is echter allemaal technisch.

12.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Il convient de tenir compte des avions en phase d'atterrissage.

12.07 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de minister, kunt u ons die mappen en schema's bezorgen? Bezorgde u die aan mevrouw Nagy?

12.07 **Simonne Creyf** (CD&V): Pourriez-vous nous fournir des cartes des routes aériennes?

12.08 Minister **Renaat Landuyt**: Nee, maar van elke dag bestaan er radartracks en men kan alle routes controleren. Dat is zelfs lopende en u kunt dat allemaal volgen op de mails van de ombudsdienst.

12.08 **Renaat Landuyt**, ministre: Les traces radar des vols peuvent être consultées quotidiennement.

12.09 **Simonne Creyf** (CD&V): Worden die corridors, waar men kan vliegen of niet vliegen, niet opgesteld in het licht van structuurplannen of zo?

12.09 **Simonne Creyf** (CD&V): Existe-t-il des plans structurels pour les couloirs aériens?

12.10 Minister **Renaat Landuyt**: Nee, want wat dat betreft is er geen structuurplan in Vlaanderen, dat is het probleem. Er is slechts de situatie dat Brussel geluidsnormen heeft en Vlaanderen niets.

12.10 **Renaat Landuyt**, ministre: La Flandre ne dispose pas de plans structurels.

12.11 **Simonne Creyf** (CD&V): Ik dank u.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

13 **Vraag van mevrouw Katrien Schryvers, overgenomen door de heer Jef Van den Bergh, aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "de financiering met middelen uit het verkeersveiligheidsfonds van variabele borden voor de zone-30 in de schoolomgevingen" (nr. 12085)**

13 **Question de Mme Katrien Schryvers, reprise par M. Jef Van den Bergh, au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "le financement de la signalisation variable des zones 30 aux abords des écoles par le fonds de la sécurité routière" (n° 12085)**

13.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, reeds vorig jaar ondervroeg ik u over de mogelijkheid tot financiering van de vrij dure, variabele borden, die schoolomgevingen met zone 30 aanduiden. Ik citeer even uit het letterlijke antwoord: investeringen inzake infrastructuur zoals verkeerssignalisatie en wegenwerken passen niet in de doelstelling van het verkeersboetefonds en kunnen overeenkomstig de wetbepalingen niet in aanmerking genomen worden

13.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Le 16 mars 2005, il a été demandé si les panneaux variables visant à limiter la vitesse pouvaient être financés par le fonds de la sécurité routière. Le ministre Dewael a déclaré que les moyens du fonds ne pouvaient pas être affectés aux investissements en matière d'infrastructure, tels que les panneaux de signalisation. Dès lors, plusieurs communes ont puisé dans leurs fonds propres pour l'installation des panneaux.

Dit antwoord is voor veel gemeenten het sein geweest om dan maar met eigen middelen deze variabele borden te gaan financieren. Maar blijkbaar is dit jaar de wind gedraaid en mogen de variabele borden nu wel uit het verkeersveiligheidsfonds worden gefinancierd. Dit blijkt althans uit de omzendbrief van de FOD Mobiliteit en Vervoer en de FOD Binnenlandse Zaken, die binnen de kortst mogelijke termijn in de gemeentehuizen zal terechtkomen, maar die nu reeds op de elektronische nieuwsbrief van de VVSG staat.

Or, il ressort d'une circulaire déjà consultable par le biais du bulletin d'information électronique de l'Union flamande des villes et communes que les panneaux variables seront bien financés par le fonds de la sécurité routière en 2006. Les communes ayant déjà installé cette signalisation peuvent-

Conclusie is dan ook dat al die gemeenten die bij de invoering van de schoolomgevingen met zone 30 dergelijke variabele borden met eigen middelen hebben aangekocht, zichzelf op financieel vlak enigszins in de voet hebben geschoten. Vandaar dat we van vele gemeentebesturen de vraag krijgen of het mogelijk is de kosten voor de signalisatie in die zones 30 door het verkeersveiligheidsfonds op

zich te laten nemen. Gemeenten die snel voor de signalisatie hebben gezorgd, mogen volgens ons niet worden gestraft ten opzichte van de tragere gemeenten. Tot daar mijn vraag, mijnheer de voorzitter.

elles prétendre à une compensation pour les investissements effectués?

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

Président: Francis Van den Eynde.

13.02 Minister **Renaat Landuyt**: Wat is nu eigenlijk de vraag?

13.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De concrete vraag is of de gemeentebesturen de elektronische borden, die zij reeds dit jaar of vorig jaar hebben aangekocht, op rekening van het Verkeersveiligheidsfonds kunnen zetten. De vraag is dus of zij ook de rekening van vorig jaar kunnen inbrengen.

13.04 Minister **Renaat Landuyt**: Ik ben de passage aan het zoeken. Het is de bedoeling dat er in een bepaald forfait voorzien is.

De facturen voor vaste of variabele signalisatie van de zones 30 in schoolomgevingen, die sinds 1 januari 2006 zijn binnengekomen, mogen worden betaald met middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds voor zover de lokale politie deze aankopen inschrijft in haar actieplan 2006. Wij proberen dit dus te regelen via de lokale politiezones die de factuur op zich nemen.

13.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Les factures pour la signalisation fixe et variable des zones 30 remises depuis le 1^{er} janvier 2006 peuvent être financées par les moyens du Fonds de sécurité routière, pour autant que la police locale les inscrive dans son plan d'action 2006.

13.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Gemeentebesturen, die dergelijke borden tussen 1 januari 2005 en 1 januari 2006 hebben aangekocht, kunnen dit geld niet meer recupereren via middelen van het Verkeersveiligheidsfonds? Is dit de conclusie?

13.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Cela signifie donc que les investissements consentis par les communes après l'introduction des zones 30 mais avant le 1^{er} janvier 2006, ne pourront pas être financés par le Fonds de sécurité routière.

13.06 Minister **Renaat Landuyt**: Dat zou de conclusie moeten zijn uit de zin die ik zopas heb voorgelezen. Het is echter nog ingewikkelder dan dat want de investering moet op de politiezone worden ingeschreven. Men kan geen investeringen van gemeentebesturen terugbetalen via het Verkeersveiligheidsfonds.

13.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Les choses sont plus compliquées que cela: l'investissement doit être inscrit au nom de la zone de police.

13.07 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Misschien kan de zone die toestellen dan overkopen?

13.07 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Les communes pourraient vendre la signalisation aux zones de police.

13.08 Minister **Renaat Landuyt**: Hoe zal ik het diplomatisch uitdrukken? Ik moet het goedkeuren.

13.08 **Renaat Landuyt**, ministre: Comment le formuler avec diplomatie ... cela nécessite mon autorisation.

13.09 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Goed, ik dank de minister voor zijn antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, mijn vraag nr. 12173 heb ik laten omzetten in een schriftelijke vraag vermits ze per vergissing als een mondelinge vraag werd ingediend. Er blijven nog drie vragen over,

waarvan twee van de heer Van den Bergh die de hekkensluis is.

14 Question de Mme Muriel Gerken au ministre de la Mobilité sur "le contrôle des émissions des moteurs de péniches" (n° 12259)

14 Vraag van mevrouw Muriel Gerken aan de minister van Mobiliteit over "de controle van de uitstoot door de motoren van binnenvaartuigen" (nr. 12259)

14.01 Muriel Gerken (ECOLO): Monsieur le président, monsieur le ministre, dans ma lutte contre les particules fines, je poursuis mes investigations.

Tout comme les voitures, les péniches sont équipées de moteurs diesel particulièrement gros. Les voies navigables constituent un moyen de transport à privilégier pour le transport des marchandises car on arrive à déplacer de plus grandes quantités de marchandises avec un seul véhicule. Néanmoins, de plus en plus de riverains sont attentifs aux particules émises par ces bateaux. Cette attention fait notamment suite à de nombreux projets de dégagement du port d'Anvers vers Liège. On parle aussi du Hainaut et de la plate-forme multimodale. Cela concerne donc pratiquement toutes les régions de Belgique. Par conséquent, tout en promouvant ce mode de transport, on doit veiller au respect des normes en matière d'émission.

En étudiant ce dossier, je m'aperçois que les prescriptions techniques des bateaux pour la navigation intérieure sont de compétence fédérale et sont prévues dans l'arrêté royal du 5 décembre 2004 qui transpose des directives européennes en la matière. Cet arrêté précise que les agents chargés du contrôle de la navigation de la Direction générale Transport maritime du SPF Mobilité et Transports sont désignés à cet effet et qu'ils doivent veiller au respect des dispositions par les bateaux de navigation intérieure.

Dès lors, mes questions sont les suivantes.

En 2005, quelle a été l'ampleur des contrôles de ces bateaux? Quels en ont été les résultats? D'une manière générale, peut-on en conclure que les péniches respectent les normes d'émission de particules fines et de CO₂? Contrôle-t-on un pourcentage significatif de ces véhicules?

J'aurais également voulu avoir des informations sur les modalités de contrôle. Les services du SPF Mobilité et Transports disposent-ils de suffisamment de personnel? Combien de personnes sont-elles affectées à ces tâches? Par ailleurs, disposent-ils des moyens budgétaires suffisants?

Une concertation a-t-elle eu lieu entre les instances fédérales et régionales?

Des mesures sont-elles prévues pour soutenir ce mode de transport tout en veillant au respect des normes d'émission comme, par exemple, l'installation de filtres à particules, l'encouragement des moteurs LPG. Je sais qu'en Hollande, ils ont notamment encouragé le LPG sur les péniches et le remplacement des vieux moteurs diesel par des nouveaux. Les bateliers sont-ils concertés pour mettre en œuvre une politique pour que les péniches émettent le moins possible de particules et de CO₂?

14.01 Muriel Gerken (ECOLO): Dat men de binnenscheepvaart moet bevorderen, spreekt voor zich. Maar men moet er evengoed op toezien dat de dieselmotoren van de binnenschepen de emissienormen eerbiedigen. Hoeveel controles (in cijfers en in procent) werden er in 2005 op die schepen uitgevoerd? Wat waren de resultaten van die controles? Eerbiedigen de binnenschepen de emissienormen voor fijne stofdeeltjes en CO₂? Beschikken de controlediensten van de FOD Mobiliteit en Vervoer over voldoende personeel en financiële middelen? Hoeveel ambtenaren worden bij die controles ingezet?

Vindt er overleg plaats tussen de federale en de gewestelijke overheden?

Staan er maatregelen op stapel om dit vervoermiddel te promoten en er tegelijkertijd op toe te zien dat de emissienormen niet worden overschreden?

14.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, chère collègue, il faut distinguer les visites des inspections. Les visites se font sur demande de l'intéressé en vue de la délivrance d'un certificat attestant que le bateau de navigation intérieure et son équipement satisfont aux exigences réglementaires. Si, à cette occasion, il est constaté que les normes d'émission ne sont pas respectées, le certificat ne sera pas délivré. En 2005, il y a eu 719 vérifications à bord de bateaux. En raison du nombre important d'éléments à vérifier, il n'existe pas de liste pour chacun d'eux. Dans le cadre d'un projet d'amélioration en cours de réalisation, les inspecteurs seront munis d'un ordinateur portable qui les mettra en contact direct avec la banque de données, ce qui permettra d'évaluer les résultats des différents éléments contrôlés.

Lors des inspections, qui ne sont pas annoncées, la présence à bord des certificats exigés est vérifiée ainsi que l'état technique général du bateau. En 2005, 1.346 bateaux ont été inspectés. Outre les inspections par le SPF Mobilité et Transports, la police maritime réalise des inspections de manière indépendante. Il y a actuellement un projet visant à baser la politique d'inspection sur une analyse de risques pour laquelle des accords seront passés avec la police maritime.

En ce qui concerne votre deuxième question, les fonctionnaires de la Direction générale Transport maritime du SPF Mobilité et Transports chargés du contrôle de la navigation vérifient le respect de l'arrêté royal du 10 août 2005 – il s'agit de la directive 26/2004. Plus particulièrement, l'article 15 prévoit les visites périodiques, conformément à l'arrêté royal du 1^{er} juin 1993.

Les bateaux de navigation intérieure sont soumis à une visite approfondie tous les cinq ans. À l'occasion de celle-ci, le respect des normes d'émission est vérifié. De plus, chaque modification du bateau donnera lieu à une nouvelle visite.

Lors de la construction du bateau ou lors du placement d'un nouveau moteur dans un bateau en exploitation, un nouveau certificat sera délivré après que le service de l'inspection se sera assuré que le moteur a reçu une réception par type et qu'il a été monté de la manière décrite dans la documentation qui l'accompagne.

De cette manière, le bon fonctionnement du moteur avec un coefficient d'émission bas est garanti. Lors de la visite approfondie, au bout de 5 ans, ces données seront à nouveau contrôlées.

La réception par type est délivrée par l'autorité compétente d'un État membre sur base d'essais qui sont détaillés dans les directives et effectués par des laboratoires reconnus.

En Belgique, le SPF Mobilité et Transports est compétent pour les réceptions par types. Pour les bateaux qui naviguent sur le Rhin, il existait déjà des normes d'émission avant l'entrée en vigueur de la directive 26 de 2004. La directive les reconnaît comme étant similaires et prévoit le contrôle de la même manière.

Votre quatrième question. Les visites et inspections sont exécutées par deux groupes de fonctionnaires. En général, ils sont au nombre de 22.

14.02 **Minister Renaat Landuyt**: In 2005 vonden 719 bezoeken plaats. Een en ander gebeurt op aanvraag, met het oog op de uitreiking van een attest waaruit blijkt dat de reglementaire voorschriften worden nageleefd. Er bestaan plannen om de inspecteurs met laptops uit te rusten, waardoor ze de databank zouden kunnen raadplegen en ze de resultaten van de controles zouden kunnen beoordelen.

Daarnaast zijn er de inspecties; in 2005 werden er 1 346 uitgevoerd. Ze worden niet aangekondigd en betreffen de aanwezigheid van verplichte attesten en de technische toestand van de boot. De zeevaartpolitie voert eveneens inspecties uit. Er bestaan plannen om de inspecties op een risicoanalyse te baseren. Daarover zullen met de zeevaartpolitie akkoorden worden gesloten.

Het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer waakt over de naleving van het KB van 10 augustus 2005, in het bijzonder van artikel 15, dat voorziet in periodieke bezoeken. De boten worden om de vijf jaar grondig gecontroleerd. Elke wijziging geeft aanleiding tot een bezoek. Er wordt een attest uitgereikt wanneer het vaartuig wordt gebouwd of wanneer een nieuwe motor wordt geplaatst.

De bezoeken en inspecties worden door twee groepen ambtenaren uitgevoerd. Gewoonlijk zijn ze met 22.

De begrotingsmiddelen vallen integraal binnen de globale begroting van de FOD.

De inspecties gebeuren in overleg en samenwerking met de zeevaartpolitie.

Op federaal niveau heeft de ministerraad onlangs ingestemd met de belastingaftrek van de meerwaarden die op sommige schepen worden gerealiseerd, op

Les aspects budgétaires sont totalement pris en compte par le budget global du SPF.

voorwaarde dat de herinvestering aan een reeks milieunormen voldoet.

Cinquième question. Comme déjà mentionné ci-avant, les inspections se font en concertation et en collaboration avec la police maritime. Suite à l'harmonisation de la politique d'inspection sur base d'un modèle de risques, des accords sont passés pour adapter la collaboration.

Sixième question. La promotion du transport fluvial est du ressort aussi bien du fédéral que du régional selon les compétences respectives. Au niveau fédéral, le Conseil des ministres a donné récemment son accord en vue de l'exonération fiscale des plus-values réalisées sur certains bateaux de navigation fluviale à condition que le réinvestissement réponde à une série de normes écologiques

14.03 Muriel Gerkens (ECOLO): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces différentes indications. Je voudrais obtenir une dernière précision. Des inspections, des visites ont lieu et chaque bateau doit donc se présenter tous les cinq ans à une visite de contrôle. Cela signifie-t-il que tous les bateaux actuellement en circulation sur nos fleuves sont munis de certificats qui peuvent dater de cinq ans?

14.03 Muriel Gerkens (ECOLO): Moet ik uit uw antwoord afleiden dat de schepen waarmee onze waterlopen worden bevaren, over attesten beschikken die vijf jaar oud kunnen zijn?

14.04 Renaat Landuyt, ministre: Oui!

14.04 Minister Renaat Landuyt: Inderdaad.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

15 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "vergunningen voor uitzonderlijk vervoer" (nr. 12266)

15 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les autorisations de transport exceptionnel" (n° 12266)

15.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, over deze problematiek wens ik u een aantal concrete vragen voor te leggen. Onlangs kreeg collega Verhaegen nauwelijks antwoord op zijn vragen. Daarom wil ik de stand van zaken in dit dossier kennen en vernemen of er reeds veel verbetering merkbaar is bij de dienst Uitzonderlijk Vervoer.

15.01 Jef Van den Bergh (CD&V): M. Verhaegen n'ayant récemment pas reçu de réponse satisfaisante à sa question concernant les autorisations pour les convois exceptionnels, je me permets de revenir sur le sujet.

Ik kom tot mijn vragen. Ten eerste, wat is ondertussen de evolutie van de gemiddelde duur van een aanvraag van uitzonderlijk vervoer? Is ondertussen verbetering merkbaar?

Y a-t-il du progrès en ce qui concerne le délai moyen de traitement des demandes?

Ten tweede, in uw antwoord van ongeveer 1 jaar geleden hebt u een paar elementen van aanpak opgesomd. U vermeldde dat er gestreefd zou worden naar een schifting van de vergunningsaanvragen, tussen reële aanvragen, spookaanvragen en aanvragen in afwachting. Lukt deze schifting? Welke tijds winst wordt hiermee gerealiseerd?

Dans sa réponse à une question que je lui ai posée il y a un an, le ministre avait annoncé que des efforts seraient faits pour séparer les demandes d'autorisation réelles des demandes dites fantômes. Parvient-on effectivement à faire ce tri? Quel est le cas échéant le gain de

Ten derde, u gaf als mogelijk element van oplossing het heffen van een retributie voor elke vergunningsaanvraag. Wordt hieraan nog steeds gedacht? Zo ja, over welke bedragen gaat het? Staat tegenover zo'n retributie een waarborg inzake vlotte afwerking van elk

dossier? Komt er een maximum afwerkingstermijn van 5 of 10 dagen?

Ten vierde, in uw beleidsnota van 28 oktober 2004 kondigde u voor de periode 2005-2007 aan dat in 2005 een KB zou worden gepubliceerd om de bestaande reglementering bij te sturen en aan te vullen met het oog op meer veiligheid en een meer efficiënte uitreiking van de vergunningen. Van dit KB hebben we nog niets gemerkt. Wordt het KB nog steeds voorbereid? Zo ja, wanneer mogen we het verwachten? Zo neen, waarom komt het aangekondigde KB er niet? Zal de aanpassing van de reglementering worden uitgewerkt in samenwerking met de Gewesten via samenwerkingsakkoorden? Dat kan een mogelijke piste zijn omdat er immers vraagtekens worden geplaatst bij de bevoegdheidsverdeling tussen de federale en de gewestelijke overheden als wegbeheerder.

15.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, op wiens vraag had ik gebrekkig geantwoord?

15.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega Verhaegen heeft u hierover twee à drie weken geleden ondervraagd.

15.04 Minister **Renaat Landuyt**: Collega, in uw eerste vraag vroeg u naar de evolutie van het dossier. Er wordt gezegd dat er een merkelijke verbetering is.

15.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Hebt u cijfers in dat verband?

15.06 Minister **Renaat Landuyt**: Ja. Er is een verkorting van vijf naar drie weken. Dat is een merkelijke verbetering. Dat is een verbetering met twee vijfde of met 40%. Er is een verkorting van vijf naar drie weken.

Wat betreft uw tweede vraag over de schifting tussen spookaanvragen – dat waren uw woorden – en serieuze aanvragen, kan het onderscheid vooraf niet worden beoordeeld. Er is immers altijd een argumentatie. Een soort retributie zou, denken wij althans, de pro forma aanvragen echter al kunnen inperken.

Ten derde, de regering heeft op 16 juni 2006 beslist dat een retributie zou worden ingevoerd. Wij overwegen een retributie voor een bedrag tussen 100 en 200 euro in te voeren. Tegenover de retributie staat echter dat de afleveringstermijn maximaal vijf of tien werkdagen zou

Envisage-t-on toujours le paiement d'une redevance pour chaque demande? A combien s'élèverait une telle redevance? Sera-t-elle contrebalancée par la garantie d'un traitement diligent de la demande?

Pourquoi l'arrêté royal annoncé par le ministre dans sa note de politique générale 2005-2007 se fait-il toujours attendre? Il s'agissait de corriger la réglementation, par la voie de cet arrêté royal, pour offrir de meilleures garanties de sécurité et garantir une plus grande efficacité dans la délivrance des documents. Cette situation s'expliquerait-elle par le fait que la réglementation relative aux convois exceptionnels est en fait, comme l'avance la Région flamande, une compétence régionale?

15.02 **Renaat Landuyt**, ministre: A quelle question exactement n'ai je pas de donné de réponse satisfaisante?

15.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): A une question de M. Verhaegen, posée il y a trois semaines.

15.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Tout d'abord, il y a une évolution positive, à savoir un raccourcissement du délai de cinq à trois semaines.

Une rétribution peut réduire le nombre de demandes introduites pour la forme, que M. Van den Bergh qualifie de «demandes fantômes».

Il a été décidé le 16 juin d'introduire une rétribution, mais celle-ci ne sera pas d'application si

moeten bedragen. Er zal dus maar retributie moeten worden betaald in de mate dat de betrokkene tijdig een antwoord krijgt.

De termijn van vijf of tien werkdagen heeft te maken met het al dan niet consulteren van de infrastructuurbeheerders om te weten of de route al dan niet doenbaar is.

Dat systeem willen wij invoeren. Wij hebben dus beslist tot de invoering van een retributie, op voorwaarde dat wij erin slagen om binnen vijf of tien dagen de beslissing te nemen. Als het langer duurt, hoeft de retributie niet te worden betaald. Dat is een evenwichtig systeem voor de gebruiker, de klant, de burger.

Ten vierde, de ontwerp teksten van het koninklijk besluit en het samenwerkingsakkoord, goedgekeurd door de Ministerraad, werden voor advies aan de Gewesten overgezonden. Het koninklijk besluit regelt het verkeer van uitzonderlijk vervoer. De richtlijnen in verband met de infrastructuur worden geregeld in een samenwerkingsakkoord met de Gewesten.

De mogelijke goedkeuring en publicatie van voornoemde teksten hangen af van het verdere verloop van de onderhandelingen met de Gewesten.

15.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik vreesde even dat ik u zou moeten feliciteren met een vooruitgang van vijf naar drie weken, maar gelukkig gaf de rest van uw antwoord meer voldoening.

De term spookaanvragen is misschien een wat denigrerende term, maar het is eigenlijk een logisch gevolg van de lange afhandelingstermijnen dat de mensen wat meer aanvragen indienen, in de hoop dat ze tenminste een goedkeuring hebben op het moment dat ze die nodig hebben.

Ik kan alleen maar toejuichen dat er eindelijk schot in de zaak zit.

Ik heb nog één vraagje ter verduidelijking. Wil dat zeggen dat bedrijven zullen kunnen kiezen of zij al dan niet een snelle vergunning willen of komt er gewoon één aanvraag? Kunnen bedrijven een speciale aanvraag doen voor een snelle afhandeling of zal alles op dezelfde manier behandeld worden?

15.08 Minister Renaat Landuyt: Er is in principe in een retributie voorzien, maar ze is niet verschuldigd als men te laat een beslissing krijgt. Het is dus niet de bedoeling om een onderscheid te maken tussen betaalde en niet-betaalde aanvragen, die men "op zijn gemak" mag behandelen. Dat is niet de bedoeling. De praktijk zal moeten uitwijzen of dit systeem zowel de spookaanvragen elimineert als de spookwerkzaamheden van de administratie.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

16 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het inhaalverbod voor vrachtwagens op autosnelwegen met 2 x 2 rijstroken" (nr. 12274)

16 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'interdiction de dépassement pour les camions sur les autoroutes comptant 2 x 2 bandes de circulation" (n° 12274)

aucune décision ne peut être prise dans un délai de cinq à dix jours ouvrables.

Le projet d'arrêté royal a été soumis aux Régions. Son éventuelle adoption et sa publication dépendent donc des négociations avec celles-ci.

15.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Nous nous réjouissons en tout état de cause de constater que le dossier évolue enfin. Les entreprises qui souhaitent un traitement rapide de leur demande peuvent-elles introduire une demande spéciale?

15.08 Renaat Landuyt, ministre: Si, en principe, la rétribution doit être payée, elle n'est pas due en cas de décision tardive.

16.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil over dit thema niet polemiseren en hoop dat u mij ook niet beschouwt als woordvoerder van deze of gene groep of een andere minister. Bij ons zijn wel wat vragen gerezen bij de beslissing om een inhaalverbod in te voeren.

Veel mensen storen zich er effectief aan als zij op een autosnelweg met 2 x 2 rijstroken rijden en soms minutenlang achter een inhalende vrachtwagen moeten rijden. Aan de andere kant is het natuurlijk voor veel vrachtwagenbestuurders ook storend dat zij niet kunnen inhalen en kilometers achter een tragere collega moeten rijden met een snelheidsverschil dat tot twintig kilometer per uur kan oplopen en dat ook bepaalde irritaties kan opwekken.

Inzake doorstroming en verkeersveiligheid denk ik niet dat er echt goede studies beschikbaar zijn, tenzij u mij zult tegenspreken, maar ik voel het duidelijk aan als zou dit de doorstroming en verkeersveiligheid ten goede komen op een moment waarop het erg druk is op de wegen. Men krijgt dan immers een homogener verkeersbeeld met een tragere reeks vrachtwagens op de rechterrijstrook en snellere wagens op de linkerrijstrook. Dat is natuurlijk enkel het geval als er minder afslaand verkeer is naar op- en afritten.

Als ik het goed heb begrepen zou er worden voorzien in een uitzondering op het inhaalverbod op de trajecten met op- en afritten. Dat zou enkel zo zijn bij korte op- en afritten of iets dergelijks. Graag kreeg ik wat meer toelichting bij wat u verstaat onder een "korte invoegstrook", want dat zou voor discussie vatbaar kunnen zijn en de duidelijkheid van de verkeersregel mogelijk wat ondermijnen.

Als ik het goed heb begrepen, zou het inhaalverbod op een autosnelweg met meer dan twee rijstroken enkel gelden voor de meest linkse rijstrook. De linkse rijstrook zou dus vrij van vrachtwagens worden gemaakt, maar men zou wel nog mogen inhalen op de tweede rijstrook, als men over een tweemaal drie spreekt. Klopt dit? Kunt u dit bevestigen?

Ik kom tot de basisvraag. Volgens het huidige verkeersreglement kan men een algemeen inhaalverbod niet opleggen en men kan vooral niet de uitzonderingen aanduiden, omdat daarvoor geen verkeersbord bestaat. Dat is ook niet geregeld in de Europese verdragen en het Europese Verdrag van Wenen. Hoe zult u dit oplossen? Welke nieuwe verkeersborden zullen er komen? In hoeverre zullen er effectief uitzonderingsborden geplaatst kunnen worden? Momenteel werkt men in Vlaanderen met beperkte inhaalverboden, zowel beperkt in plaats als in tijd. Die werden ingevoerd door toenmalig minister van Verkeer Stevaert, als ik mij niet vergis, die de zones heeft afgebakend, naargelang van de verkeersdichtheid.

Daarvoor heeft men dan een aantal criteria uitgewerkt. Ik meen dat het een goed systeem is maar ik meen dat die criteria misschien wel wat ruimer genomen konden worden en dat die stroken nog verder uitgebreid konden worden. De vraag is natuurlijk of het zinvol is om bijvoorbeeld ook 's nachts een inhaalverbod te gaan opleggen? Ik weet niet of er bijvoorbeeld cijfers bestaan over incidenten met inhalende vrachtwagens tijdens de nachtelijke uren.

16.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Il semble que le gouvernement a décidé d'introduire une interdiction de dépasser pour les poids lourds. Le fait de devoir se traîner pendant des minutes derrière un poids lourd qui est en train de dépasser constitue, en effet, une source d'irritation pour de nombreux conducteurs. D'autre part, il est évident qu'une interdiction de dépassement agace les camionneurs. L'effet positif de l'interdiction de dépassement sur la fluidité de la circulation et la sécurité routière est surtout important sur les axes à forte densité du trafic, à condition cependant qu'il y ait moins de véhicules qui se rabattent pour emprunter les bretelles d'accès.

Le ministre peut-il me donner de plus amples explications sur la dérogation prévue à l'interdiction de dépassement sur les tronçons à bretelles d'accès?

L'interdiction de dépassement sur les autoroutes à plus de deux voies ne concernerait que la bande de circulation située le plus à gauche.

Le ministre peut-il confirmer cette information?

Conformément au Code de la route actuel, aucune interdiction de dépassement générale ne peut être imposée et les exceptions doivent être signalées par le biais de panneaux de signalisation adéquats. Quels nouveaux panneaux de signalisation seront-ils introduits? Des panneaux signalant une exception seront-ils apposés? Actuellement, des interdictions de dépassement limitées qui dépendent de la densité de la circulation sont en effet en vigueur en Flandre.

Il s'agit d'un bon système, mais peut-être pourrait-on envisager un élargissement des critères.

Op rustiger autosnelwegen meen ik dat het inhaalverbod een capaciteitsverlaging tot gevolg zou kunnen hebben. Dan denk ik vooral aan stukken autosnelweg waar bijzonder veel vrachtwagens over rijden. Ik denk bijvoorbeeld aan een autosnelweg dat ik vrij goed ken, in de buurt van de Liefkenshoek tunnel. Dat is een 2 x 2 autosnelweg waar bijzonder veel vrachtwagens rijden. Ik vraag mij echt af of alle vrachtwagens daar op één rijstrook de Liefkenshoek tunnel zouden kunnen passeren. Kan dat, bijvoorbeeld, ook een criterium zijn om uw uitzonderingstoestand op toe te passen?

Ik meen dat dit voorlopig mijn belangrijkste vragen waren naar meer verduidelijking inzake het inhaalverbod dat er aan zou komen. Graag kreeg ik ook een timing. Daar ben ik ook wel benieuwd naar.

16.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, vooreerst apprecieer ik het feit dat de vraagsteller zich distantieert van de uitspraken van minister Peeters, die optrad als woordvoerder van de Unizo-afdeling SAV.

Wat de vragen betreft, wens ik het geachte lid erop attent te maken dat het algemeen inhaalverbod niet enkel zal gelden op autosnelwegen met 2 x 2 rijstroken maar ook op andere wegen met 2 x 2 rijstroken. Een dergelijk verbod als algemene regel bestaat in... Ik weet niet waar dat allemaal bestaat. Ik kan niet zeggen in welk ander Europees land een dergelijke algemene regel bestaat, omdat er diverse regels bestaan. Ik kan daar vandaag niet op antwoorden, mijn excuses.

16.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Misschien wordt het overal enkel opgelegd met verkeersborden en niet via een algemene verkeersregel?

16.04 Minister **Renaat Landuyt**: Het is ingewikkelder dan dat. Met alle respect voor wat u bekend is, durf ik dat als bevoegde minister niet zomaar te zeggen. Ik zal het eens vragen aan mijn collega's van Transport.

Wat uw tweede vraag betreft, zullen de gewestelijke wegbeheerders de kans krijgen lokaal af te wijken van de algemene regel? Uiteraard. Zoals aangekondigd is er sprake van inhaalzones, die aangeduid worden door nieuwe verkeersborden: eentje voor de inhaaltoelating en eentje voor het einde van de inhaaltoelating.

For the record: ik toon u een voorbeeld.

16.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Dat is het bord voor het einde van de toelating?

16.06 Minister **Renaat Landuyt**: Dat is het bord voor het einde van de toelating. En dat is het bord voor het begin van de inhaalzone. Ik weet

Est-il cependant opportun d'instaurer également une interdiction de dépassement pendant la nuit? L'interdiction pourrait entraîner une diminution de la capacité sur les autoroutes sur lesquelles la circulation est moins dense. Une exception sera-t-elle également prévue dans ce cas? Je suis également curieux de connaître l'échéancier en la matière.

16.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Tout d'abord, J'apprécie que l'auteur de la question se désolidarise des déclarations du ministre Peeters. Par ailleurs, l'interdiction générale de dépassement ne s'appliquera pas uniquement sur les autoroutes, mais également sur les autres routes comportant deux fois deux bandes de circulation. J'ignore si une règle semblable existe dans un autre pays européen.

16.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Peut-être cette interdiction est-elle dans d'autres pays uniquement imposée au moyen d'un panneau de signalisation.

16.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Je vais me renseigner auprès de mes collègues qui ont les Transports dans leurs attributions. Les gestionnaires des routes régionaux seront évidemment autorisés à instaurer des dérogations locales à la règle générale.

Je montre à présent à la commission les nouveaux panneaux de signalisation, le premier autorisant le dépassement et le second mettant fin à cette autorisation.

16.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Les textes ont été transmis aux

niet hoe dat in het verslag zal staan...De minister toont een voorbeeld?

De teksten werden doorgestuurd naar de Gewesten voor verdere bespreking. Uiteraard moeten we met hen ook verder bespreken hoe de verschillende uitzonderingen kunnen worden ingevuld.

Het principe wordt anders dan vandaag. Het principe is nu het verbod. Het wordt dan uitkijken naar hoe en waar toelatingszones en inhaalzones kunnen worden voorzien. Men vertrekt van het principe en de pijnlijke vaststelling dat veel ongevallen kunnen worden vermeden door het invoeren van een inhaalverbod. Ook voor een vlot verkeer is het beter om een muur van vrachtwagens te hebben naast de auto's is in plaats van ervoor.

16.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik weet niet waaruit u dat afleidt.

Er zijn evenveel onderzoeken die het tegenovergestelde aantonen. In Nederland heeft men het ook overwogen en daar is men uiteindelijk van dat idee afgestapt omdat een aantal studies hadden uitgewezen dat de verkeersveiligheid niet zou verbeteren. Ik weet niet of het wel zo duidelijk is dat het in de ene of de andere richting een verbetering zou zijn. Ik ben ervan overtuigd dat dit wel het geval zou zijn op momenten dat het druk is en dat er veel verkeer is. Ik ben er iets minder van overtuigd op andere momenten overdag en vooral 's nachts. Vandaar dat ik daarbij toch een paar vraagtekens plaats.

16.08 Minister Renaat Landuyt: U moet oppassen met het argument van de nacht. De zwaarste ongevallen gebeuren 's nachts. 's Nachts is altijd het veiligste moment om snel te rijden, maar er gebeuren dan ongevallen omdat er nog iemand snel rijdt.

De inhaalsituatie is niet anders 's nachts als overdag. Ik vind het een heel gevaarlijk argument, net alsof men 's nachts alleen op de weg is. Op onze wegen is men 's nachts nooit meer alleen. Ik herhaal dat de zwaarste ongevallen 's nachts gebeuren op een ogenblik dat iedereen wellicht denkt dat er niemand anders op de weg is.

Zowel voor het inhaalverbod als voor snelheid meen ik dat het niet wijs is om een onderscheid te maken tussen dag en nacht.

16.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik denk dat het wijs zou zijn om in verband met het inhaalverbod een onderscheid te maken, niet tussen dag of nacht, maar wel naargelang de intensiteit van het verkeer. Volgens mij is het beste systeem een systeem waarbij overal elektronische borden worden geplaatst en het aantal voorbijrijdende voertuigen wordt geteld. Op dat moment kan worden beslist om al of niet een inhaalverbod op te leggen. De vraag is natuurlijk hoe dat allemaal moet gebeuren. Ook daar evolueert de technologie heel snel en zijn er camera's die dat allemaal automatisch kunnen detecteren.

U verwees naar de 2 x 2-wegen en niet alleen naar de snelwegen.

Ik geef dan hetzelfde probleem. Ik verwees naar de Liefkenshoeektunnel. U hebt daar eigenlijk niet op gereageerd. Zou daar dan bijvoorbeeld een uitzondering kunnen komen? Ik verwijs tegelijkertijd ook naar bijvoorbeeld de Scheldelaan en de Noorderlaan

Régions, mais le principe de l'interdiction de dépassement est maintenu. Une concertation pourra ensuite avoir lieu à propos des dérogations qui pourraient être accordées. Il n'en demeure pas moins que beaucoup d'accidents peuvent être évités par le biais d'une interdiction de dépassement.

16.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Il y a autant d'études qui démontrent le contraire et qui ont d'ailleurs poussé les politiques néerlandais à abandonner cette idée. Si l'interdiction peut favoriser l'écoulement du trafic routier à des heures de pointe, cette mesure est beaucoup moins utile pendant la nuit.

16.08 Renaat Landuyt, ministre: Les accidents les plus graves se produisent précisément pendant la nuit, parce que le conducteur se croit seul sur l'autoroute. Le même principe vaut pour l'interdiction de dépassement et les vitesses maximales. Il ne faut pas faire de distinction entre le jour et la nuit.

16.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Il serait préférable d'opérer une distinction sur la base de l'intensité du trafic routier. La solution optimale consisterait à généraliser l'installation de panneaux électroniques capables d'effectuer un comptage du nombre de véhicules et d'imposer le cas échéant une interdiction de dépassement. Grâce aux progrès technologiques, des caméras automatiques permettraient de contrôler le respect de cette interdiction.

in de haven van Antwerpen, waar misschien 80% van het verkeer op bepaalde uren van de dag uit vrachtwagens bestaat. Als men daar een inhaalverbod gaat instellen, denk ik niet dat het verkeer daar nog vooruit komt, tenminste het vrachtverkeer niet. Het autoverkeer dat dan op de andere rijstrook zou moeten rijden kan dan nergens nog een oprit op of af. Ik heb bij die concrete plaatsen toch al meteen ernstige vraagtekens.

Verder denk ik dat de discussie zich wel zal voortzetten op andere niveaus. Ik kreeg echter graag nog een antwoord met betrekking tot die specifieke 2 x 2-zones waar het vrachtwagenverkeer echt druk is. Misschien kunt u ook nog iets zeggen over de inhaalzones. Worden daarvoor dan criteria uitgewerkt? Zijn die criteria er al? Zo ja, welke zijn het?

Le ministre n'a pas précisé si une dérogation pourrait être accordée pour le tunnel du Liefkenshoek. À certains moments de la journée, les camions représentent 80 % du trafic sur la Scheldelaan et la Noorderlaan. Si on introduit une interdiction de dépassement à ces endroits, le trafic des poids lourds risque d'être complètement paralysé. Qu'en est-il pour les zones spécifiques à deux fois deux bandes où circulent un nombre important de poids lourds? Des critères relatifs à des zones de dépassement ont-ils déjà été définis ou le seront-ils dans un proche avenir?

16.10 Minister **Renaat Landuyt**: Twee punten zijn nu essentieel, de bespreking met de Gewesten vanuit het aspect van de wegbeheerder en anderzijds, wat men wat vergeten is, dat de regering beslist heeft – dus ook de ministers van Justitie en Binnenlandse Zaken – om de controles op het inhaalverbod voor vrachtwagens effectief te laten gebeuren. Er zijn dus twee aspecten nodig, goed overleg met de wegbeheerder en een goede planning van de effectieve controle en handhaving. Dat zal de volgende maanden moeten blijken.

We hebben de regel over het inhaalverbod bij regenweer technisch veranderd in een inhaalverbod bij neerslag omdat dit een term is die in de wegcode aanwezig is en die dus beter bewaakbaar zou moeten zijn. Een en ander zal in het najaar moeten blijken. We zullen dan zien wat de effecten zijn op het terrein. Los van alle principes en polemische gesprekken zal het belangrijkste zijn dat we de veiligheid verbeteren op de wegen door het inhaalverbod voor vrachtwagens waar het geldt effectief te controleren.

16.10 **Renaat Landuyt**, ministre: La concertation avec les Régions en tant que gestionnaires des routes, ainsi que l'échéancier relatif à la récente décision gouvernementale instaurant des contrôles effectifs de l'interdiction de dépassement pour les camions sont essentiels. L'interdiction de dépassement par temps de pluie a été techniquement modifiée en interdiction de dépassement en cas de précipitations. Ce terme figure en effet dans le Code de la route et l'on devrait dès lors s'atteler à un meilleur contrôle. Les effets de celui-ci devraient être perceptibles dès l'automne. Il s'agit en effet d'améliorer la sécurité sur les routes en instaurant des contrôles effectifs de l'interdiction de dépassement pour les camions.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.33 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.33 heures.*