

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

du

LUNDI 22 JANVIER 2007

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 22 JANUARI 2007

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.22 uur en voorgezeten door de heer Guido De Padt.
La séance est ouverte à 14.22 heures et présidée par M. Guido De Padt.

01 Question de Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "le relevé et la classification des incidents aériens" (n° 13202)

01 Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "het optekenen en klasseren van de luchtvaartincidenten" (nr. 13202)

01.01 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, monsieur le ministre, de nombreux "near accidents", pouvant être décrits comme des incidents graves ou moins graves entre aéronefs de tout type, se sont produits récemment, au sol comme en l'air, à l'aéroport de Zaventem.

La santé des passagers et celle des riverains de l'aéroport est donc en danger. Il importe, par conséquent, de savoir dans quelle mesure le risque encouru par ceux-ci est plus ou moins élevé au regard du nombre de vols qui ont eu lieu au cours des années passées et afin de prendre les mesures nécessaires pour éventuellement diminuer ce risque.

La méthode de relevé et de classification de ces incidents peut avoir naturellement une influence sur l'évaluation de ceux-ci.

Monsieur le ministre pouvez-vous me répondre de manière factuelle aux questions suivantes?

1. Quels sont les critères d'évaluation pris en compte de 2000 à 2006 pour classer les incidents?
2. Quelles sont les différentes classifications d'incidents de 2000 à 2006?
3. Quel est le nombre d'incidents relevés par année et par classification de 2000 à 2006?
4. Qui relève ces incidents?
5. Comment faire pour avoir accès à ces informations de manière publique?
6. Le cas échéant, quelles mesures précises ont-elles été prises afin de diminuer les risques d'incidents?

Je vous remercie d'ores et déjà de votre réponse.

01.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, madame Nagy, auparavant, seuls les incidents graves dans l'aviation civile faisaient l'objet d'une enquête et de comptes rendus obligatoires. Depuis 2005, la directive européenne 2003/42/CE concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile impose à tous les acteurs du transport aérien de communiquer à l'autorité compétente tout événement susceptible d'avoir eu une influence sur la sécurité aérienne.

Ces comptes rendus obligatoires servent à constituer une base de données, dont l'objectif est d'identifier les risques les plus importants afin de prendre les mesures adéquates pour les atténuer.

En réponse à vos questions, je peux vous communiquer les informations suivantes.

1. L'évaluation et la classification des risques sont basées sur la fréquence ou la probabilité d'occurrence

d'un événement et son impact sur la sécurité des opérations.

2. Les risques en aviation sont généralement classés en trois catégories: les risques si élevés qu'ils sont inacceptables; les risques si faibles qu'ils sont acceptables; les risques situés entre ces deux catégories nécessitant d'évaluer la balance risques/avantages. Tout risque non acceptable nécessite des mesures d'atténuation afin de le rendre acceptable.

Pour ce qui est de la gestion du trafic aérien, la classification des incidents de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) se traduit par les catégories suivantes: risque de collision, sécurité non assurée, aucun risque de collision et risque non déterminé.

3. Le nombre total d'incidents spécifiques à Belgocontrol est publié dans le rapport annuel d'activités disponible sur le site internet. Je ne peux malheureusement pas vous communiquer le lien car je ne l'ai pas avec moi.

4. Les événements sont soit rapportés par l'Unité de gestion de la sécurité aérienne, de Belgocontrol, soit par l'industrie et sont tous encodés dans la base de données européenne par la Direction Inspection de la Direction générale Transport aérien (DGTA).

5. La base de données est en principe seulement accessible aux autorités de l'aviation civile des États membres de l'Union européenne. Ceci n'empêche pas certains contributeurs, parmi lesquels Belgocontrol, de publier des chiffres plus ou moins synthétiques via leurs canaux publics.

6. Des mesures d'atténuation des risques sont appliquées sur la base d'une analyse des risques réalisée soit par l'exploitant, soit par la DGTA ou notre Force.

01.03 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, je vous remercie pour ces réponses. J'irai bien entendu voir les chiffres sur le site internet de Belgocontrol. S'ils ne devaient pas s'y trouver, je ne manquerai pas de vous poser à nouveau la question.

Monsieur le ministre, dans le cinquième volet de ma question, je vous demandais comment faire pour rendre ces informations publiques. Ma question ne se limitait pas à savoir si ces informations étaient publiques, ce qui n'est pas le cas. Je souhaitais également connaître vos propositions. Ou bien, ne partagez-vous pas le point de vue que ces informations doivent être portées à la connaissance de tous?

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de vereiste van een geneeskundig onderzoek voor het vervoer van leerlingen" (nr. 13323)

02 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'exigence d'un examen médical pour le transport scolaire" (n° 13323)

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de vereiste van een geneeskundig onderzoek voor het vervoer van leerlingen is een vrij technische aangelegenheid, maar is essentieel voor de onderwijsinstellingen.

Bijlage 6 van het KB van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs stelt dat het geneeskundig onderzoek verplicht is voor de bestuurder van een voertuig, bestemd voor het bezoldigd leerlingenvervoer. Verschillende onderwijsinstellingen hebben vragen bij deze regeling, meer bepaald: valt het vervoer van leerlingen door een directeur of leerkracht ook onder de definitie van bezoldigd leerlingenvervoer? Men wordt duidelijk niet betaald voor deze verplaatsing, maar toch rijst deze vraag.

Het begrip "bezoldigd leerlingenvervoer" zou nochtans zeer breed geïnterpreteerd kunnen worden, zodat zelfs occasioneel leerlingenvervoer daaronder dreigt te vallen. Enkele concrete voorbeelden. Een leerling wordt ziek of heeft een ongelukje en moet dringend naar de dokter: moet de chauffeur in kwestie beschikken over een medisch attest? Een tweede concreet voorbeeld. Leerlingen worden met minibuses van de school tot maximum 9 personen naar de naschoolse opvang gebracht in een tweede vestiging van de school: moet de chauffeur beschikken over een medisch attest? Het is wel te verstaan dat voor deze verplaatsing niet wordt betaald.

In principe kan men enkel spreken over bezoldigd vervoer indien de organisator van het vervoer beroep doet op derden, maar dat is in bovenstaande voorbeelden duidelijk niet het geval. Wanneer de organisator, in casu de schooldirectie, het vervoer zelf organiseert met eigen middelen, wordt dit normaal gelijkgesteld met gratis vervoer, ook al wordt hier een kleine vergoeding voor gevraagd. Toch bestaat er blijkbaar geen eenduidigheid over de correcte interpretatie, vandaar mijn vraag.

De vraag werd door een aantal instellingen ook eerder gericht aan de FOD. Die heeft geadviseerd om voor alle veiligheid maar te voldoen aan het geneeskundig onderzoek, maar ik denk dat het voor zich spreekt dat dit voor vele en vooral kleinere scholen een serieuze extra belasting betekent, waarvan men zich kan afvragen of dit wel zinvol en nuttig is.

Mijnheer de minister, acht u het noodzakelijk dat leerkrachten en/of directies voor het vervoer van leerlingen beschikken over een medisch attest bij een rijbewijs B? Wilt u het wetgevend kader indien nodig wijzigen om dit te verduidelijken?

02.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, collega, uw voorzitter de heer Vandeuren heeft mij reeds dezelfde vraag gesteld. Ik verwijs naar mijn antwoord in het Bulletin van Vragen en Antwoorden van 13 november 2006, vraag nr. 448, kolom 27.840. Mijn mening is sedertdien nog niet veranderd.

02.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Kunt u het antwoord ter zake even vermelden? Ik was hiervan niet op de hoogte, waarvoor excuses.

02.04 Minister **Renaat Landuyt**: Het komt erop neer dat u vooral het criterium bezoldigd vervoer in het oog moet houden, omdat de leraar of een afwisseling van leraars die sporadisch gratis vervoer verzorgen, daar niet onder vallen.

Ik verwijs evenwel naar de afgewogen bewoordingen van mijn schriftelijk antwoord op de vraag van uw partijvoorzitter.

02.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik dank u, mijnheer de minister.

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

03 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het veiligheidsmateriaal in de auto" (nr. 13325)**

03 **Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les accessoires de sécurité dans les voitures" (n° 13325)**

03.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, zoals u weet, heeft de VAB een aantal weken geleden de resultaten bekendgemaakt van een onderzoek betreffende het veiligheidsmateriaal in de auto. Eerder hebt u, gevolg gevend aan een resolutie, het dragen van het fluorescerend veiligheidsvestje op de pechstrook verplicht gemaakt, vanaf 1 februari. Ik vind dat nog steeds een goede zaak, maar ik had dit veiligheidsattribuut liever verplicht deel zien uitmaken van de vaste veiligheidsuitrusting in de wagen. De verplichting die u nu oplegt, is een minimalistische invulling van de resolutie.

Terzijde, ik lees dat het BIVV een campagne zal voeren vanaf het ogenblik dat de verplichting wordt ingevoerd. Ik zie een parallel met het verhaal van de kinderstoeltjes, waarbij ook eerst de wettelijke verplichting werd ingevoerd en de campagne pas achteraf werd gelanceerd. Dat lijkt mij een beetje vervelend en tegenstrijdig. Het lijkt mij logischer – logica is een van uw stokpaardjes – dat een campagne wordt gevoerd vóór de verplichting wordt ingevoerd.

De politiek wordt opnieuw gepasseerd, qua visie, door het middenveld, dat dagelijks met de werkelijkheid van het verkeer bezig is. Dat kan zeker gezegd worden van de VAB en Touring. De VAB pleit ervoor de hele veiligheidsuitrusting onder de loop te nemen en aan te passen. De gevarendriehoek blijkt, zoals hij er momenteel uitziet, overdag onvoldoende op te vallen. Over de samenstelling van de verbanddoos zegt dokter Beaucourt dat ze volledig achterhaald is en volledig nutteloos geworden is. Ik lees dat u vrij

huiverachtig daartegenover staat, omdat het wel eens geld zou kunnen kosten aan de consument.

Anderzijds hebt u ook gezegd dat u een onderzoek hebt opgedragen, uit te voeren door de FOD, het BIVV, of in samenwerking. Wanneer zouden de resultaten van dit onderzoek worden bekendgemaakt? Wat zijn de mogelijke gevolgen?

Daarenboven – de VAB heeft daar de aandacht nog niet op gevestigd – is er ook de vraag naar het verplicht maken van het gordelmes. Een aantal weken geleden kwam dit in de actualiteit, toen een vader van verongelukte kinderen een emotionele oproep heeft gedaan. Heel wat mensen zijn toen blijkbaar naar de winkel gerend om zo'n gordelsnijder te kopen, met als gevolg dat bijvoorbeeld de Auto 5-winkels geen dergelijke gordelmessen meer in stock hadden. Dat wijst er toch op dat automobilisten die dergelijke programma's hebben gezien heel gevoelig zijn daarvoor en ook de gevaren inzien van het vastgeketend raken achter de gordel. Mogelijk zou dat dus ook een nuttig element kunnen zijn van de veiligheidsskit in de wagen.

Mijnheer de minister, ik zou graag uw mening horen over de veiligheidsskit in de wagen. Primeert de veiligheid niet op een eventuele kostprijs? Als men de prijzenslag onder autoconstructeurs bekijkt – in deze dagen na het autosalon kunnen wij dat nogmaals vaststellen – kan men zich trouwens de vraag stellen of een extra verplichting wel tot een prijsverhoging zou leiden.

03.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega, ik kan u mededelen dat de Vlaamse Automobilistenbond na zijn onderzoek ter plaatse om contact heeft verzocht. Het algemene probleem is het volgende. Ingevolge de technische voorwaarden over wat een auto moet bevatten, bevat de auto de verkeerde dingen. Wij moeten zoeken naar een nieuwe vorm van reglementering die toelaat dat de mensen de evolutie van de techniek kunnen volgen, ook als het over veiligheidsmaatregelen gaat.

Het is waar dat ik altijd bezwaren heb tegen regels die eerder voor lobbyisten zijn dan voor de mensen. Ik merk dat u er bezwaar tegen hebt dat ik let op de kosten voor de mensen, maar ik ga daar blijven op letten. Dank u.

03.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik ben blij dat u op zijn minst aankondigt dat er onderzocht wordt of een nieuwe reglementering op zijn plaats is. Verder vind ik uw reactie beneden alle peil.

03.04 Minister **Renaat Landuyt**: Onze nieuwe stijl is nog meer dan vroeger samen te werken met de middenveldorganisaties. Vandaar dat wij zeer goed luisteren naar wat mensen van de VAB zeggen, en niet enkel luisteren naar wat parlementariërs van de oppositie zeggen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de digitale tachograaf" (nr. 13364)**

04 **Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le tachygraphe digital" (n° 13364)**

04.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijn derde vraag gaat over de digitale tachograaf. Beste collega's, u herinnert zich allen nog dat de minister eraan hield de digitale tachograaf vrij snel in te voeren, toch zeker in vergelijking met de ons omringende Europese landen.

Op zich zijn daarvoor misschien een aantal goede redenen geweest. We moeten evenwel vaststellen dat voor de controle van de digitale tachograaf de nodige apparatuur nog steeds niet beschikbaar is. Nochtans antwoordde u al op 15 mei – ik meen op een samengevoegde vraag met onze voorzitter van vandaag – dat voor 2006 in de nodige financiële middelen was voorzien en dat het een van de eerste aankopen was die men zou uitvoeren. U zei er nog bij: "Meer info dan die geruststellende algemene verklaring kan ik u heden niet geven."

We stellen vandaag vast in hoeverre dergelijke algemene verklaringen van u al dan niet geruststellend zijn. Volgens onze informatie is het immers nog steeds wachten op initiatieven om het noodzakelijke materiaal gemeenschappelijk te kunnen aankopen, zowel de hard- als software. Blijkbaar wordt er al wel wat getest met mogelijke toestellen, maar ondertussen zijn onze buurlanden al volop aan het controleren met die digitale toestellen.

Uiteraard zult u zeggen dat de controles momenteel niet stilliggen, dat er nog altijd kan gecontroleerd worden op de afdrukken die op papier uit de digitale tachograaf kunnen rollen. Het is wel duidelijk dat het grote voordeel van de digitale tachograaf en van de digitale controleapparatuur net is dat er veel sneller en efficiënter gecontroleerd kan worden.

Vandaar ook mijn vragen.

Waarom is men in ons land, in tegenstelling tot onze bureaus, nog niet klaar om de digitale tachografen efficiënt te controleren?

Hebben uw diensten geen accurate planning opgesteld voor het tijdig verwerven van de vereiste hard- en software?

Ten slotte, tegen wanneer zullen de Belgische controlediensten over de noodzakelijke apparatuur kunnen beschikken om efficiënte controles te kunnen uitvoeren op de digitale tachografen?

04.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, wat de eerste vraag betreft, wil ik toch benadrukken dat het mij niet duidelijk is in welke buurlanden men bijzonder materiaal gebruikt om de digitale tachografen te lezen.

Dit gezegd zijnde, is de digitale tachograaf in eerste instantie een stap vooruit in het registreren van de rij- en rusttijden. Men kan moeilijker dan bij de analoge tachograaf twijfelen aan de registratie of de indruk krijgen dat een en ander niet correct geregistreerd zou zijn.

Dus men mag het ene niet met het andere verwarren. Eerst moest er beter geregistreerd worden. Nu zitten we in de fase dat we nog meer informatie kunnen opdoen doordat de digitale tachograaf nog meer informatie bevat dan op het niet te corrigeren uittreksel staat. Wat dat laatste betreft – België zal daarin niet uniek zijn – , wordt er zeer wantrouwig getest met het controlemateriaal, omdat men iets minder papieren bewijzen heeft en omdat men er zeker moet van zijn dat de registratie van de registratie, bij wijze van spreken, correct gebeurt.

Budgettair gezien is er uiteraard geen probleem. Alleen deelt mijn administratie mij het volgende mee. Ik doe, tussen haakjes gezegd, niet mee aan de cultuur van bashing op ambtenaren, want ik denk dat de ambtenaren hun best doen. Ik merk, uit uw vragen, dat u behoort tot degenen die veeleer kritiek geven op de ambtenaren. Mijn administratie deelt mij dus mee – en wie ben ik om te twijfelen aan de mensen die hun werk proberen te doen – dat zij wellicht zekerheid over de degelijkheid zal hebben tegen de maand april 2007.

04.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik stel vast dat ik vandaag fantastische antwoorden krijg.

Ik kan alleen maar vaststellen dat u huiverachtig staat tegenover verplichtingen voor de consument en dat u voor verplichtingen ten opzichte van de transportsector koploper wilt zijn. Voor de eigen verantwoordelijkheden van de overheid wilt u meer dan tijd genoeg vrijmaken.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

05 **Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "le classement effectué par Touring des voiries les plus dangereuses du royaume" (n° 13479)**

05 **Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de door Touring opgestelde lijst van de gevaarlijkste wegen in ons land" (nr. 13479)**

05.01 **François Bellot** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, Touring a participé tout récemment à une vaste étude de classification des voiries en fonction du danger qu'elles représentent pour les usagers.

Ce classement fait ressortir plusieurs voiries de la province de Namur comme étant les plus dangereuses, à savoir la RN 5, Charleroi-Couvin, la section Philippeville-Onhaye, Heer-Agimont, Bouillon, Beauraing et,

dans une moindre mesure, la RN 63 entre Marche et Liège.

Je puis témoigner que ces routes font régulièrement la une de l'actualité régionale par la gravité et le nombre d'accidents qui s'y produisent.

Monsieur le ministre, pouvez-vous m'indiquer si vous envisagez des dispositions particulières par rapport à ces voiries?

Envisagez-vous de vous concerter avec votre collègue M. Dewael, ministre de l'Intérieur, afin de coordonner l'action des différentes zones de police responsables du contrôle du respect du Code de la route sur ces voiries?

Comptez-vous organiser une concertation avec les gouverneurs des provinces afin qu'ils coordonnent l'action des zones de police et qu'ils envisagent éventuellement d'affecter une partie des moyens découlant du fonds des amendes à des équipements automatiques de contrôle de la vitesse ou à la pose de signalisations à messages variables pour informer les usagers des risques sur ces voiries particulièrement dangereuses du fait de leur configuration et de leur topographie, éléments auxquels il est impossible pour les gestionnaires de la voirie de remédier puisque relief, lignes droites et courbes existent bel et bien?

05.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, vous évoquez les constatations de Touring sur la qualité des voiries dans le pays. Je dois souligner que la sécurisation des routes est de la compétence et de la responsabilité des Régions et des communes.

Il n'est donc pas de la compétence du ministre de l'Intérieur belge de cacher la responsabilité de ceux qui sont responsables pour les voiries, à savoir, je le répète, les communes et les Régions.

05.03 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, je veux bien vous entendre. Néanmoins, les plans zonaux de sécurité pourraient exiger - on l'exige bien pour d'autres éléments -, un axe particulier pour ces voiries dont la topographie s'impose aux automobilistes.

Selon moi, l'autorité fédérale, par exemple le ministre de l'Intérieur en concertation avec vous, devrait imposer pour ces voiries une affectation d'une partie du fonds des amendes, quitte à le prélever sur les zones de police compétentes. Je tiens à vous signaler que, sur place, toutes les mesures de signalisation ont déjà été prises. Il faut passer à un stade supérieur avec des moyens complémentaires en agissant tant sur la signalisation que sur la répression.

Il faut savoir que pour plus de la moitié des accidents se produisant sur ces axes, les victimes sont des personnes étrangères à la région. Il ne s'agit pas des habitués qui connaissent très bien les axes.

05.04 Renaat Landuyt, ministre: Ce n'est pas parce que les victimes sont étrangères à la région que cela exempt les Régions et les communes de leur responsabilité de l'état des routes. Ce sont elles qui doivent soit résoudre le problème, soit en avertir tous ceux qui passent.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de Mme Corinne De Permentier au ministre de la Mobilité sur "la circulation des cyclistes dans les bandes réservées aux bus" (n° 13512)

06 Vraag van mevrouw Corinne De Permentier aan de minister van Mobiliteit over "het fietsverkeer op de busstroken" (nr. 13512)

06.01 Corinne De Permentier (MR): Monsieur le ministre, j'ai appris par un communiqué de presse du 8 décembre dernier du ministre bruxellois de la Mobilité, M. Pascal Smet, qu'une modification récente du Code de la route permet la circulation des cyclistes sur de nombreuses bandes bus de la Région bruxelloise. Il semblerait que le ministre bruxellois vous ait demandé cette modification et que le gouvernement fédéral l'ait approuvée avant l'été.

Selon M. Pascal Smet, les bandes bus constituent une manière efficace non seulement de fluidifier la circulation des bus, mais aussi d'accroître désormais la sécurité des cyclistes. La STIB a informé ses chauffeurs de cette nouvelle réglementation. Si nécessaire, les bus pourront changer de bande afin de

dépasser le cycliste.

Monsieur le ministre, je suis surprise de l'adoption d'une telle mesure pour les cyclistes et non pour les motocyclistes. En effet, vous savez que les associations de motards demandent de pouvoir circuler sur les bandes réservées aux bus et que mon groupe a déposé une proposition de loi allant dans ce sens. Elle a même été cosignée par le PS et le sp.a.

Par ailleurs, le ministre bruxellois a répondu aux associations dans un courrier que votre demande visant à permettre la circulation des motards sur les bandes de bus ne lui paraissait pas une mesure adéquate. En effet, selon lui, il convient d'éviter que les bandes réservées aux transports publics soient envahies à terme, et il estime que cette mesure ne sécurise pas vraiment les motards.

Une contradiction et une certaine confusion apparaissent dans les propos du ministre bruxellois: d'une part, la mesure accroît la sécurité des cyclistes mais, de l'autre, elle ne sécurise pas les motards. Je ne comprends pas pourquoi elle peut être dangereuse pour les uns, mais pas pour les autres.

Dès lors, je vous demande, monsieur le ministre, pour quelle raison vous avez permis l'adoption de cette décision pour les cyclistes et non pour les motocyclistes. Envisagez-vous d'étendre cette possibilité aux motards?

06.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, madame De Permentier, l'arrêté ministériel modifiant celui du 11 octobre 1976 fixant les dimensions minimales et les conditions particulières de placement de la signalisation routière publié au Moniteur du 18 mai 2006 supprime tout simplement l'exigence d'une largeur minimale pour admettre les cyclistes sur les bandes bus. C'est de cette possibilité que le ministre bruxellois, M. Pascal Smet – le meilleur ministre bruxellois, selon moi ...

06.03 Corinne De Permentier (MR): ... À chacun ses appréciations!

06.04 Renaat Landuyt, ministre: Cette appréciation est le résultat des informations que j'ai réunies.

Le ministre bruxellois Pascal Smet a donc appliqué ledit arrêté.

J'en arrive à la possibilité de permettre aux motards d'utiliser aussi les bandes bus.

Pour ma part, je ne suis pas totalement contre cette possibilité. Toutefois, de l'avis général et en particulier de celui des communes, si une telle possibilité était offerte, il n'y aurait plus d'accès pour les bus.

(...): (...)

06.05 Renaat Landuyt, ministre: Je me contente de vous faire part de l'avis général.

J'essaie de tirer les bonnes conclusions. Mais, pour le moment, ces conclusions ne sont pas encore tirées.

Je vois que le collaborateur n'est pas d'accord avec mes propos.

06.06 Corinne De Permentier (MR): Il fait de la moto. Il connaît donc bien cette problématique. J'en fait aussi. Vous pouvez constater que nous avons des points communs.

06.07 Renaat Landuyt, ministre: Vous possédez aussi une moto?

06.08 Corinne De Permentier (MR): Oui. Il s'agit d'un Harley-Davidson. Si vous le souhaitez, je vous inviterai, un jour, à faire une ballade.

Cela dit, j'estime, pour ma part, que cette initiative doit être prise au niveau fédéral. J'ai pris acte du fait que vous n'êtes pas totalement opposé à cette solution. Je serai donc heureuse, monsieur le ministre, si vous pouviez vous prononcer en faveur de cette mesure.

Selon moi, en cette matière, il n'appartient pas aux communes ou aux Régions de décider. Vous savez comme moi qu'au niveau des communes les avis sur ce genre de problématique sont souvent très partagés.

En ce qui concerne la politique de la mobilité de M. Pascal Smet, chacun peut avoir ses appréciations. Personnellement, en tant que bourgmestre, j'ai pu constater certaines inepties et un manque de dialogue.

Dans le cadre de la problématique qui nous occupe aujourd'hui, j'espère que vous pourrez à votre niveau – il s'agit en effet d'une initiative fédérale – prendre des mesures en faveur d'une nécessaire sécurisation, à l'instar de celles qui ont été prises dans d'autres capitales européennes et qui ont déjà donné leurs preuves.

06.09 Renaat Landuyt, ministre: Madame De Permentier, si vous reconnaissiez que M. Smet est un très bon ministre bruxellois, je pourrais faire un effort!

06.10 Corinne De Permentier (MR): Monsieur le ministre, je réfléchirai au fait que, d'après moi, M. Cerexhe est un meilleur Bruxellois, question toute personnelle; nous en avons connu d'autres. Dans la politique de M. Smet, certaines éléments me laissent perplexe. Cependant, comme le sp.a et le PS ont signé cette proposition avec le MR au niveau fédéral, je pense que vous n'y verrez aucun inconvénient.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, u hebt niet geantwoord op de vraag of u met mevrouw De Permentier mee op haar Harley-Davidson zou gaan zitten.

06.11 Minister **Renaat Landuyt**: Ik zal erover nadenken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De heer Michel heeft zijn vraag nummer 13527 omgezet in een schriftelijke vraag.

07 Interpellations et questions jointes de

- M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "le permis de conduire" (n° 13592)

- M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la politique du gouvernement en matière d'apprentissage à la conduite" (n° 13629)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'échec de la nouvelle formation à la conduite" (n° 996)

- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "les problèmes qui se posent en ce qui concerne la réforme de la formation à la conduite" (n° 1000)

07 Samengevoegde interpellaties en vragen van

- de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "het rijbewijs" (nr. 13592)

- de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "het regeringsbeleid met betrekking tot de rijopleiding" (nr. 13629)

- de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "de mislukking van de nieuwe rijopleiding" (nr. 996)

- de heer Jan Mortelmans tot de minister van Mobiliteit over "de problemen met de hervorming van de rijopleiding" (nr. 1000)

07.01 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, dans le contexte de la réforme du permis de conduire, des questions sont actuellement soulevées au sujet de l'avenir du secteur des auto-écoles. Des dispositions auraient été prises, en ce qui concerne notamment le brevet 1 de directeur d'auto-école. Est-il exact que vous ayez l'intention de supprimer ce brevet de type 1 pour l'agrément des directeurs?

Par ailleurs, la réforme a supprimé de facto le modèle 2 de la formation tel que prévu antérieurement. Il apparaît aujourd'hui que certains candidats au permis de conduire connaissent des difficultés pour trouver des guides à l'apprentissage de la conduite. Que va-t-il advenir de ces personnes? Quelles sont les voies possibles pour qu'elles obtiennent plus rapidement leur permis de conduire? L'existence du modèle 2 permettait de résoudre ce genre de situation.

07.02 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, ma question porte sur le même thème, à savoir l'ensemble des politiques du gouvernement relatives à l'apprentissage de la conduite.

M. Bellot s'est concentré sur le volet des personnes et des accréditations. Pour ma part, je m'intéresserai à l'examen en tant que tel et aux nouvelles dispositions portant sur l'apprentissage de la sécurité routière.

J'ai déjà eu l'occasion de vous poser énormément de questions sur les conséquences éventuellement

dangereuses de la réforme de l'apprentissage de la conduite, notamment la possibilité de conserver son permis provisoire pendant autant de temps que l'on veut et de s'entraîner avec plusieurs guides. Je tenais à revenir aujourd'hui sur deux problèmes précis qu'il me semble intéressant de soulever.

D'abord, il serait possible d'obtenir en Belgique un permis de conduire C ou CE sans être préalablement titulaire d'un permis de la catégorie B. Cela amène les candidats à conduire des véhicules de plus de 40 tonnes sans jamais avoir conduit une simple voiture. Ne serait-il pas souhaitable d'imposer aux candidats aux permis C et CE d'être titulaires d'un permis de conduire B au préalable?

Ensuite, je voudrais vous parler de la réforme de la formation à la conduite des véhicules de catégorie B en tant que telle. Cette modification a supprimé les épreuves sur terrain privé, les manœuvres se déroulant dorénavant sur la voie publique. Dans d'autres pays où elles ont également lieu sur la voie publique, l'examen est toutefois présenté avec des véhicules munis d'une double commande. Dans un souci de sécurité, ne conviendrait-il pas d'imposer l'utilisation de tels véhicules pour l'épreuve pratique de catégorie B?

Monsieur le ministre, je me permets d'ajouter un élément dont j'ai pris connaissance dernièrement. De plus en plus d'examineurs ne terminent pas l'examen parce qu'ils constatent rapidement que la personne n'est pas apte à la conduite. La question de la sécurité routière comme telle est donc posée. C'est pourquoi il me semble indispensable d'équiper les véhicules, soit d'une double commande, soit de mieux préparer les candidats avant qu'ils ne soient confrontés réellement à des problèmes de sécurité routière.

07.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de rijhervorming is hier al een aantal malen aan bod gekomen. Ik zou mij eerst willen aansluiten bij de laatste bemerking van collega Wathelet. Vroeger hadden we bij het examen eerst de filter van de praktijkproeven op het terrein. Ik ben er absoluut een voorstander van om deze proeven op de openbare weg af te leggen. Het probleem dat daarbij is gerezen is dat de filter inzake het technisch kunnen omgaan met een voertuig is weggefallen, wat uiteraard een aantal veiligheidsrisico's met zich zou kunnen brengen.

Het onderwerp kwam al meermaals aan bod en we hebben er al meermaals zware kritiek op geuit. Ik wil er echter nog eens op terugkomen. Van bij het begin hebben wij gesteld dat u met de nieuwe rijopleiding te weinig op de verkeersveiligheid hebt gefocust en te veel op gemakkelijker en goedkoper werken. U hebt daar zelfs als minister, samen met uw partijgenoten, heel wat publiciteit voor gemaakt. Ik denk bijvoorbeeld aan de halve rijbewijsjes die aan de ingang van spoorwegstations werden uitgedeeld en waarop "gemakkelijker" en "goedkoper" de voornaamste trefwoorden waren. Wat zien we vandaag? Het is wellicht nog te vroeg om uit de cijfers af te leiden dat er nu minder ongevallen zijn met jonge bestuurders. We kunnen ook nog niet zien of er meer ongevallen gebeuren. We hebben echter al wel eerste indicaties met betrekking tot de slaagpercentages. Wat betreft de ongevallen met jonge bestuurders is het zelfs maar de vraag of we ooit tot een goede evaluatie op basis van correcte cijfers zullen kunnen komen. Dat mankeert hier immers ook nog steeds, goede statistieken, zeker over eerste bestuurders.

Een becijferde evaluatie is dus helaas nog niet mogelijk. We moeten het doen met een aantal indicaties waaruit we toch wel kunnen afleiden dat een aantal zaken fout zit. Ik verwijs dan in eerste instantie naar de cijfers die de Vlaamse Automobilistenbond naar buiten heeft gebracht. Ze wijzen erop dat er een daling van het slaagpercentage zou zijn van 60% tot 40%. Hun cijfers zijn uiteraard ook alleen wat ze zijn. Ze zijn er gekomen op basis van steekproeven. Ze hebben niet de pretentie een volledig correct beeld te geven maar ze tonen toch iets aan. Het was trouwens niet enkel de VAB die een aantal kritieken heeft geuit. Toen u het daarnet had over de betrokkenheid van het middenveld en het feit dat u daar goed naar luistert, dan had u dat in deze ook beter gedaan. Zowel professor Pauwels als het BIVV, de Responsible Young Drivers, de automobilistenclubs, de verzekeringswereld, de sector van de autorijscholen, de vereniging van de erkende rijinstructeurs, de Gezinsbond als de ouders van verongelukte kinderen, allen hebben argwanende standpunten geuit met betrekking tot de nieuwe rijopleiding of op zijn minst bepaalde aspecten ervan.

Daartegenover hebben wij steeds een aantal ideeën over rijopleiding en rijexamen georiënteerd op de verkeersveiligheid en pas in tweede instantie op de kosten en op de slaagkansen. Dat wil niet zeggen dat wij geen aandacht hebben voor de kostprijs maar wij moeten er oog voor hebben dat een rijopleiding – tenminste een professionele rijopleiding – zowat de enige onderwijsrichting is in ons land die niet gesubsidieerd wordt. Daarom hebben wij ook een wetsvoorstel ingediend om een rijopleidingsfonds te creëren waarmee kandidaat-chauffeurs over bijvoorbeeld rijopleidingscheques zouden kunnen beschikken. Eventueel zouden ouders die hun kinderen zelf wensen te leren rijden daarmee ook een opfriscursus

kunnen volgen. Daar hebt u echter geen oren naar gehad. Het moest gewoon goedkoper en we zouden achteraf wel zien of de kwaliteit eronder zou lijden.

Wat moeten wij vandaag vaststellen? De meeste interessante systemen van de rijopleiding van vroeger, namelijk de leervergunning, zijn wegge gevallen en de verplichte minimumopbouw van rijervaring onder begeleiding werd verminderd van 6 naar 3 maanden en voor de vrije rijopleiding zelfs naar 9 naar 3 maanden.

Als we ons oor dan eens te luisteren leggen bij een aantal examencentra dan kan ik een citaat aanhalen dat toch wel veelzeggend is. Een bepaalde examiner zei: "Goede chauffeurs lijken nu beter te scoren. Ze maken meer kans omdat ze de manoeuvres niet meer tussen paaltjes maar op de openbare weg moeten uitvoeren." So far, so good. "Wie echter niet 100% voorbereid zijn kans waagt, valt sneller door de mand." Ook dat is natuurlijk prima. Hij gaat verder: "Dat is onze ervaring tot nu toe. Kandidaten kunnen nu ook al praktijkexamens afleggen na 3 maanden oefenen, wat erg snel – lees: te snel - is."

Ik denk dat daar een belangrijk aspect zit van het probleem, met name dat u focust op meer rijervaring terwijl u aan de andere kant de ervaringsperiode drastisch heeft ingekrompen. Zelfs examinatoren stellen vandaag vast dat een opleiding binnen een termijn van 3 maanden toch wel erg kort is.

Er is van uw kant ook geen enkel initiatief genomen om de kwaliteit van de vrije begeleiding te verhogen, wel integendeel. U heeft het aantal begeleiders volledig losgelaten terwijl dit vroeger nog beperkt was. Er moest zeker een vaste begeleider worden vermeld op het voorlopige rijbewijs. Volgens ons gaf dat toch bepaalde kwaliteitsgaranties omdat zo iemand erg betrokken werd bij die opleiding. Meestal was dat dan de vader of de moeder. Uiteraard zijn zij bekommerd om de veiligheid van hun kinderen. Als we dat nu volledig gaan loslaten, als Jan en alleman bij wijze van spreken om de andere dag bij iemand in de auto kan stappen, kunnen we ons toch wel vragen stellen bij de kwaliteit van die opleiding.

Ook aan bijscholingsinitiatieven met betrekking tot de vrije begeleiders heeft u niet willen werken. De afwezigheid van een tussentijdse evaluatie in het examencentrum blijkt zich nu eveneens te wreken. In uw eerste voorstellen had u zelf voorzien in een tussentijdse evaluatie en wij vonden dat erg positief. Vandaag moeten wij echter vaststellen dat u de rijopleiding heeft hervormd, dat u aan de examencentra heeft gevraagd om het examen aan te passen maar u heeft daarvoor geen eenduidig kader gecreëerd. U hebt enkel gecommuniceerd rond de rijopleiding. Zoals ik daarnet al zei, zou het volgens u gemakkelijker en goedkoper worden.

De kandidaat-chauffeurs hebben de indruk gekregen dat zij gemakkelijker en goedkoper een rijbewijs zullen kunnen behalen. U deelde zelfs de halve rijbewijzen al uit. Het examen is aan de andere kant wel moeilijker geworden maar daarover heeft u nooit gecommuniceerd. Het gevolg daarvan is dat heel wat kandidaat-chauffeurs, die nu een examen afleggen, zich nu eigenlijk een beetje bedrogen voelen. Zij moeten immers vaststellen dat het helemaal niet gemakkelijker en goedkoper is geworden? Integendeel, het is zelfs moeilijker geworden! Op zijn minst had er toch ook over dat aangepaste examen meer moeten worden gecommuniceerd. Dat is althans onze mening.

Een tussentijdse proef had daartoe kunnen bijdragen. De kandidaat-chauffeurs hadden dan reeds kennis kunnen nemen met de nieuwe manier van examens afnemen.

Een tweetal weken geleden viel ik bijna helemaal van mijn stoel toen ik hoorde dat u samen met uw Vlaamse collega promotie had gemaakt voor het ecorijden. Bij ecorijden, ecodriving, zou de uitstoot van broeikasgassen en andere schadelijke gassen door een aangepaste rijstijl met 7% tot 10% verminderd kunnen worden.

Uiteraard is dat prima, maar u hebt net de kans gemist om dat ecorijden, dat milieuvriendelijk rijden, in te bakken in de opleiding van de kandidaat-chauffeurs. U had bij de hervorming van het rijexamen daarvoor aandacht kunnen hebben. U had het mee kunnen integreren. U hebt dat niet gedaan. En nu komt u dat op een wat vrijblijvende leuke manier met uw charmante Vlaamse collega promoten. Ik meen dat er structureel werk van gemaakt had kunnen worden in het raam van de rijopleiding en niet enkel via telegenieke mediaoptredens.

Ik heb al een aantal elementen opgesomd, mijnheer de minister, waarmee ik tot mijn vragen kom.

Ten eerste, hoe verklaart u als minister het grotere aantal mislukkingen, volgens de eerste indicatieve cijfers die de VAB naar buiten heeft gebracht van 40% naar 60%?

Ten tweede, is het niet tegenstrijdig om enerzijds, het rijexamen moeilijker te maken – waar wij het principieel mee eens zijn – maar anderzijds, de hervorming van de rijopleiding te promoten als gemakkelijker en goedkoper?

Ten derde, mijnheer de minister, u bent – terecht – een voorstander van ecodriving. Moet dat evenwel dan geen prominente plaats krijgen in de rijopleiding zelf? Hoe kan dat als de uren rijles in de rijsschool zelf afgebouwd worden in plaats van omgekeerd? Kan dat niet mee in de “eindtermen” van het rijbewijs worden opgenomen?

Ten vierde, dringt zich niet meer dan ooit tevoren de noodzaak op aan vormingsinitiatieven te werken voor vrije begeleiders, evenals de mogelijkheid tot een tussentijdse evaluatie in het examencentrum tijdens de stage zelf?

Ten vijfde en tot slot, welke maatregelen gaat u eventueel nemen, wanneer meer concrete cijfers beschikbaar zijn, om de rijopleiding opnieuw bij te sturen?

07.04 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal zeer bondig zijn vermits een heel deel van de problematiek hier reeds gesitueerd is.

De slaagpercentages zijn dus inderdaad sterk gedaald. Dat heeft wellicht minder te maken met het moeilijker maken van het praktijkexamen dan met de hervorming van de rijopleiding, die in het teken van – zoals hier reeds werd gezegd – snel, goedkoop en gemakkelijk stond.

Op het eerste gezicht klinkt het misschien wel goed. De slaagpercentages zijn gedaald. Dat wil dus zeggen dat de examens moeilijker zijn geworden. Dat zou dus een goede zaak kunnen zijn. Dat zou zo kunnen zijn, ware het niet dat er, bij mijn weten, het een en ander schort aan de rijopleiding zelf.

Onze fractie heeft u proberen te overtuigen om die rijopleiding op een andere manier te hervormen dan de hervorming die u hebt doorgevoerd in dit Parlement. De aanpassingen waren minimaal en de noodzakelijke aanpassingen, die wij elke keer hebben gevraagd, hebt u niet doorgevoerd. Wellicht is dat een van de oorzaken waarom nu de slaagpercentages zo laag liggen.

Ik ben er dus van overtuigd dat de punten van kritiek die wij in het verleden hier hebben geuit nog steeds geldig zijn. Ik blijf het jammer vinden dat voor de basisopleiding de minimale oefenperiode slechts drie maanden is. Het was volgens mij ook geen goede beslissing om de vervroegde rijopleiding, de zogenaamde VERO-opleiding, te schrappen. Het is jammer dat de vrijwillige begeleiders geen specifieke vorming krijgen. Er is ook het feit dat leerlingen verschillende begeleiders kunnen hebben.

Het zou jammer zijn moest u vroeg of laat, gedwongen worden om via een Europees initiatief uw rijopleiding aan te passen. Het was beter geweest om dat nu reeds te voorzien.

Dit hoeft volgens mij geen ideologische kwestie te zijn. Dit mag en kan alleen maar bekeken worden vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid, mijnheer de minister.

Daarom zou ik van u willen vernemen of u lessen getrokken hebt uit de ervaringen van de afgelopen maanden.

Welke maatregelen werden getroffen opdat de rijopleiding opnieuw zodanig wordt hervormd dat aan deze problematiek wordt verholpen?

07.05 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, de Franstalige vragen zijn specifieke vragen, wat zeer verstandig is. De Nederlandstalige vragen zijn de herhaling van commentaar. Ik zal daarmee eindigen.

En ce qui concerne votre première question, monsieur Bellot, il n'entre nullement dans mes intentions de supprimer le brevet d'aptitude professionnelle qui donne accès aux fonctions de directeur d'école de conduite et de directeur adjoint d'école de conduite.

J'estime en effet que le directeur d'une école de conduite doit faire preuve de la connaissance de la réglementation en matière d'école de conduite et de permis de conduire ainsi que des règles de gestion d'une entreprise pour pouvoir diriger une école de conduite agréée. Par contre, afin de faciliter l'accès à la profession de directeur d'école de conduite, j'envisage de proposer la suppression de l'obligation d'être titulaire depuis trois ans au moins d'un brevet 2 ou d'un brevet 3 pour pouvoir participer à l'examen en vue de l'obtention du brevet.

La réforme de l'apprentissage introduite par l'arrêté royal du 10 juillet 2006, relatif au permis de conduire pour les véhicules de la catégorie B a effectivement supprimé le permis de conduire provisoire, modèle 2, mais n'a pas modifié le principe selon lequel un candidat peut apprendre à conduire sous l'assistance d'un guide à l'apprentissage.

En effet, le permis de conduire provisoire sans guide obtenu après avoir suivi 20 heures de cours pratiques dans une école de conduite agréée, permet à son titulaire de conduire seul sur la voie publique. Il peut, toutefois, être accompagné d'une personne titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie B. Les conditions d'obtention de ce document sont les mêmes que celles prévues par l'ancienne réglementation.

La nouvelle réglementation a également maintenu la possibilité de subir l'examen pratique trois mois après la délivrance d'un permis de conduire provisoire. Cette règle a également été étendue au permis de conduire provisoire avec guide.

Par conséquent, tout candidat qui ne peut disposer d'un guide en apprentissage a toujours la possibilité de conduire seul sur la voie publique.

Pour ce qui concerne la question très intelligente de M. Wathelet, je lis ce qu'on m'a préparé.

Le candidat au permis de conduire C doit en principe être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie B. Toutefois, dans le cadre de la formation "Conducteur poids lourd", organisée au troisième degré de l'enseignement secondaire professionnel, cette exigence n'est effectivement pas imposée. En effet, ces jeunes débutent la formation dès l'âge de 16 ans et ne peuvent dès lors obtenir un permis de conduire valable pour la catégorie B puisque ce permis de conduire n'est délivré qu'à partir de l'âge de 18 ans. Ils devraient par conséquent attendre pour commencer la formation et ne pourraient dès lors obtenir le permis de conduire C à l'âge de 18 ans. Cette situation retarderait leur entrée dans la vie professionnelle.

Pour éviter que ces candidats n'accèdent directement à la conduite de poids lourd sans avoir acquis au préalable une certaine expérience de la conduite, il leur est dispensé, dans le cadre de l'enseignement professionnel, une formation pratique de la conduite des véhicules de la catégorie B.

En ce qui concerne le problème de l'obligation de présenter l'examen pratique de la catégorie B avec un véhicule à double commande, il n'entre pas dans mes intentions actuellement de modifier la réglementation. En effet, l'imposition d'une telle exigence nécessite une étude approfondie, étant donné ses conséquences sur le coût de la formation pratique et sur les modalités de cette dernière. Par ailleurs, l'utilisation de la double commande doit être confiée à une personne expérimentée qui devrait elle-même avoir suivi une certaine formation. C'est d'ailleurs pour cette raison que certains pays qui imposent la double commande exigent que le véhicule soit un véhicule d'apprentissage d'une école de conduite.

Il n'y a pas d'évolution significative en ce qui concerne les arrêts d'examen pour conduite dangereuse depuis la réforme. Aucun chiffre ne confirme ce que vous avez entendu dire par les autres.

Mijnheer Van den Bergh, mijnheer Mortelmans, in antwoord op uw opmerkingen kan ik het volgende zeggen. Volgens mij zou de slogan voor de rijhervorming beter "goedkoper en beter" luiden, want dat is het ook.

De rijopleiding is goedkoper, waar u hopelijk geen punt van maakt. De rijopleiding kostte de mensen vroeger ongeveer een gemiddelde van 1.000 euro. Dat is nu teruggelopen naar zowat 300 euro. Dat zijn de feiten.

Ik herhaal dat het principe is gebaseerd op de verwerving van meer ervaring voor het examen, en wellicht minder schoolse kennis. De oefeningen op het gesloten terrein, zoals tussen paaltjes parkeren, zijn een typevoorbeeld van schoolse kennis waarmee men in de praktijk nog geen stap verder is. Dat principe is fundamenteel geweest in de hervorming.

Even fundamenteel zijn natuurlijk de eerste twee jaren waarin men een rijbewijs heeft. Men wordt dan dubbel streng bekeken in het verkeer. Spijtig genoeg werd dat door degenen die zo bezorgd zijn over de verkeersveiligheid nog even afgeremd in het Parlement.

Dat gezegd zijnde, de steekproef van de Vlaamse Automobilistenbond klopt wel en klopt niet, zoals u reeds wist uit vorige vragen. Ik verklaar mij nader. De GOCA, de vereniging van de rijexamencentra en de vereniging van de keuringcentra, heeft mij uitgelegd dat de steekproef die VAB heeft gemaakt, relatief correct zou kunnen zijn. Midden januari heeft de VAB de becijfering gemaakt van het aantal geslaagden. In december 2006, dus in de eerste maand onder het nieuwe regime, waren er 43% geslaagden. Dat is, let wel, hetzelfde percentage als vroeger. Waar zit de al dan niet bewuste denkfout van de VAB? Vroeger waren er slaagpercentages van de manoeuvres op het terrein, die 71% bedroegen. Wie daarin geslaagd was, kon naar het tweede deel van het examen, waar 61% erdoor geraakte. Welnu, 61% van die 71% is 43%, zo heeft men mij uitgelegd. In se is er dus niets veranderd. Maar, zegt de VAB er ook bij, we moeten opletten met te snel conclusies te trekken, want van de kandidaten die de examens hebben afgelegd in december 2006, kwam nog 73% uit het oude regime.

Het is dus nog te vroeg om een commentaar op basis van cijfers te geven. Wat wij nu zien, is dat iedereen die zich bij de hervormingen enigszins ongelukkig voelde, zichzelf herhaalt. Ik kan het u als parlementsleden niet kwalijk nemen. De organisaties doen dat ook: voortijdig hetzelfde standpunt herhalen.

Onze indruk is dat het systeem daadwerkelijk goedkoper is geworden. Alles wijst erop dat het ook beter is geworden. Om een goede evaluatie te maken, zullen wij na een periode van ongeveer drie maanden nogmaals moeten samenkomen, om de eerste tendensen te kunnen bekijken.

Wat ecodriving betreft, is het zo dat wij samen met de Vlaamse minister van Mobiliteit en met de Bond Beter Leefmilieu projecten opzetten om firma's te overtuigen van het nut om hun chauffeurs die kunnen rijden, in die mate te begeleiden dat zij ook op een meer ecologische manier rijden. Uit de eerste projecten blijkt dat grote vervoersmaatschappijen tot 7% van hun kosten kunnen besparen door daaraan mee te werken. Nogmaals, het gaat over mensen die professioneel kunnen rijden en die technieken kunnen aanwenden waardoor ze goedkoper en veiliger rijden. Dat is een voortgezette vorming van degenen die kunnen rijden.

Met de resultaten van deze projecten in de hand proberen wij dit systeem inderdaad te promoten. Voor hen die het willen proberen, is het niet moeilijk. U moet minder uw voeten gebruiken en meer uw verstand. Minder de rem en minder het gaspedaal indrukken. Het is niet moeilijker dan dat. Om dat te kunnen en tevens vlot te rijden, moet men zeer goed opletten en zien hoe het verkeer evolueert. Door zuinig te rijden, rijdt men dus ook veiliger. Dit kan men natuurlijk propageren, maar niet door de mensen te verplichten naar de rijsschool te gaan.

Wij zien trouwens dat er bij de rijsscholen een herschikking gebeurt en dat iedere rijsschool zich iedere dag tegenover de klanten moet bewijzen. Wij zien dat er daadwerkelijk nieuwe rijsscholen bijkomen, andere, en wellicht betere.

07.06 François Bellot (MR): En particulier pour la conduite des personnes ne disposant pas de guide, il est paradoxal de leur proposer un guide et un permis provisoire après quatre ou six heures de conduite alors qu'en auto-école, où selon vous le modèle 2 existe toujours, vingt heures d'apprentissage donnent droit à un permis provisoire sans guide.

07.07 Renaat Landuyt, ministre: Nous n'avons pas modifié cette possibilité mais il y a une grande différence: chaque jeune peut commencer à 17 ans. Cela signifie qu'il dispose de 12 mois avant de pouvoir passer l'examen à 18 ans. Pour le reste, on a gardé le système des 20 heures et on l'a même alourdi en disant qu'il faut absolument suivre 20 heures et avoir 18 ans avant de pouvoir rouler seul. C'est une preuve de confiance envers les auto-écoles. Pour rouler seul, il faut avoir au moins 18 ans et 20 heures d'apprentissage!

07.08 François Bellot (MR): J'ai attiré votre attention à plusieurs reprises sur le problème du permis provisoire qui ne permet pas au regard de la directive européenne à une personne seule disposant d'un permis provisoire de circuler sur la route.

07.09 Renaat Landuyt, ministre: Je n'ai pas pris mes notes mais il s'agit d'un malentendu: il n'y pas de problème, en vérité.

07.10 François Bellot (MR): Vous l'avez vérifié?

07.11 Renaat Landuyt, ministre: Absolument: pour ma part, il n'y a pas de problème, même si l'Europe dit que ce système ne doit plus exister. Je suis favorable au système général donnant le temps au jeune d'avoir l'expérience de la conduite de la voiture avec de nombreux guides différents. C'est basé sur des analyses et des expériences en Belgique et à l'étranger selon lesquelles l'expérience est préférable à la connaissance acquise au cours.

07.12 François Bellot (MR): J'aimerais que vous puissiez valider ce permis provisoire de rouler seul après 20 heures en auto-école. C'est un élément important.

07.13 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, je partage les préoccupations de mon collègue Bellot sur le premier volet.

Monsieur le ministre, reconnaissez que le contenu du volet "chauffeur poids lourds – formation" est surprenant. Il est vrai qu'il est bon que des personnes reçoivent cette formation car il s'agit d'un secteur particulièrement critique dans lequel il y a de l'emploi. Il faut donc le valoriser. Toutefois, on permet à des jeunes de commencer une formation de chauffeurs poids lourds à 16 ans, alors qu'ils n'ont pas encore accès au permis B avant leurs 18 ans!

07.14 Renaat Landuyt, ministre: Ils ont accès au permis provisoire. Dès l'âge de 17 ans, s'ils ont passé l'examen théorique, ils peuvent avoir un permis provisoire.

07.15 Melchior Wathelet (cdH): C'est vrai, mais il est tout de même surprenant de commencer une formation de chauffeur poids lourds à 16 ans!

07.16 Renaat Landuyt, ministre: Je fais confiance aux organisateurs de formations qui affirment que c'est possible. Ils forment les meilleurs chauffeurs routiers.

07.17 Melchior Wathelet (cdH): Je suis d'accord mais pourquoi ne pas l'autoriser alors pour le permis B classique?

Si les jeunes sont suffisamment bons pour obtenir leur permis camion, ils doivent l'être aussi pour décrocher leur permis B. Vote choix est incohérent. Vous autorisez les formations pour le permis le plus difficile à un plus jeune âge!

07.18 Renaat Landuyt, ministre: Oui, dans ce cas spécifique.

07.19 Melchior Wathelet (cdH): Avouez que c'est surprenant!

Par ailleurs, je voudrais revenir sur les doubles commandes. Vous indiquez qu'une étude approfondie doit être réalisée mais que cela a un coût. C'est vrai. Néanmoins, j'estime que l'objectif de sécurité routière est primordial. C'est encore renforcé depuis ...

07.20 Renaat Landuyt, ministre: Sur ce point, il y a un grand malentendu. Dès qu'on paie beaucoup...

07.21 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le président, si vous le voulez bien, je vais terminer mon raisonnement.

07.22 Renaat Landuyt, ministre: Votre raisonnement est faux!

07.23 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, si chaque fois qu'un de vos raisonnements était faux on ne vous laissait pas parler, vous ne diriez plus rien au parlement!

La double commande est très importante en termes de sécurité routière car les personnes sont aujourd'hui amenées à faire les manœuvres sur la route, ce qui peut représenter un certain danger. Lorsque

l'examineur se rend compte que la personne n'est pas apte à effectuer ces manœuvres, les doubles commandes sont très utiles.

Plus on est "light" quant au volet préparatoire à l'examen de sécurité routière, plus nous devons être certains qu'aucun problème ne se posera lors de l'examen en tant que tel. C'est la raison pour laquelle j'estime que la double commande est primordiale.

Enfin, monsieur le ministre, vous avez indiqué que les chiffres que j'ai entendus étaient incorrects. Pourrait-on disposer des chiffres réels? Je n'avais pas inséré ce point dans ma question. Je comprendrais donc fort bien que vous n'en disposiez pas ici. Toutefois, si vous pouviez nous les faire parvenir...

07.24 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, u stelt dat de dubbele bediening een diepgaand onderzoek vereist, maar u zegt niet of u bereid bent het te onderzoeken. U stelt dat de slogan beter had geluid "goedkoper en beter". Als een aantal uren wordt geschrapt, dan is het nogal logisch dat het ook goedkoper wordt, maar dit heeft ook kwaliteitsverlies tot gevolg. U zegt dat alles erop wijst dat de nieuwe rijopleiding beter is. Op welke cijfers baseert u zich daarvoor? Uw cijfers zijn cijfers over het examen en die zijn nog zeer voorlopig

07.25 Minister Renaat Landuyt: Wat zijn goede cijfers? Als men verkeerde conclusies trekt uit cijfers, zijn ze goed; als men de juiste conclusies trekt, zijn de cijfers niet meer goed. Zo kunnen we niet redeneren.

07.26 Jef Van den Bergh (CD&V): Volgens u is een daling van het slaagcijfer een indicatie dat de opleiding beter is.

07.27 Minister Renaat Landuyt: Ze is niet gedaald, ik leg uit waarom. Vroeger was er een splitsing bij het examen. Er was een examen op het terrein, waar zeven op tien slaagde. Van die zeven slaagden nadien zestig procent in het definitieve examen op de weg. Als eindresultaat geeft dit 4,3 op tien. Dit is exact hetzelfde cijfer. De steekproef van de VAB zal wel goed zijn uitgevoerd, want ze komt overeen met de bestaande situatie. Begrijpt u?

07.28 Jef Van den Bergh (CD&V): Het spreekt vanzelf dat u de cijfers altijd kunt weergeven zoals het u het best uitkomt.

07.29 Minister Renaat Landuyt: Ik vind niets uit, dit is pure logica. Zestig procent van zeven geeft 4,3 op tien. Dat is hetzelfde als onmiddellijk zeggen dat er vier op tien slagen.

07.30 Jef Van den Bergh (CD&V): U baseert zich dus alleen daarop om te stellen dat de nieuwe rijopleiding beter is.

07.31 Minister Renaat Landuyt: Neen, want daarover heb ik meer informatie dan u. Het zijn de examencentra die zeggen dat ze beter is, omdat ze meer ervaring hebben opgedaan. De term "beter" is een kwalitatief en geen kwantitatief gegeven.

07.32 Jef Van den Bergh (CD&V): Hoe hebben ze meer ervaring opgedaan?

07.33 Minister Renaat Landuyt: Door de nieuwe rijopleiding zelf, die u wel bekend is.

07.34 Jef Van den Bergh (CD&V): Leg mij eens uit op welk punt de nieuwe rijopleiding zorgt voor meer ervaring.

07.35 Minister Renaat Landuyt: De hele rijopleiding is erop gericht. Ik leg het toch graag nog eens uit want het is essentieel.

07.36 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, de minister mag het van mij uitleggen en dat nog eens opnieuw proberen te doen. Hij zal echter waarschijnlijk hetzelfde herhalen als wat wij daarnet al hebben gehoord. Het heeft dus niet veel zin om hem zijn uitleg te laten herhalen.

Mijnheer de minister, u wijst erop dat er minder nadruk ligt op de schoolse kennis en meer op de ervaring. Ik kan u volgen in dat principe. Alleen wordt er niet meer ervaring opgebouwd, aangezien de periodes worden

ingekort. Ik kan u ook volgen in uw theorie van minder schoolse kennis, op voorwaarde echter dat eerst de basistechnieken kunnen worden aangeleerd. De vraag is of in de nieuwe rijopleiding niet te weinig aandacht aan de basistechnieken wordt geschonken.

07.37 Minister **Renaat Landuyt**: Dat is een heel belangrijk punt. U kunt dat pas na even afwachten weten en nadat wij hebben bekeken welk soort opleiding in de scholen wordt gevolgd. De mensen stappen nu vlugger naar de scholen, omdat zij weten dat zij in de scholen een 6-uurpakket kunnen krijgen. Het 6-uurpakket omvat, indien het goed functioneert, het aanleren van de techniek.

Daarin schuilt dus het goede van het systeem.

07.38 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Bestaan er al cijfers over het aandeel dat in de rij scholen les volgt?

07.39 Minister **Renaat Landuyt**: Neen, de periode is nog te kort. Het zijn echter wel interessante cijfers.

07.40 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik volg u in uw mening dat er drie maanden over moet gaan, vooraleer er een grondige evaluatie kan komen. Ik noteer dan ook dat wij in maart 2007 in de commissie een evaluatie kunnen houden.

Ik betreur dat ecodriving niet mee wordt opgenomen in wat ik graag de eindtermen van de rijopleiding of het rijexamen noem. Ecodriving en defensief rijden sluiten immers heel nauw bij elkaar aan. Ik ben ervan overtuigd dat ecodriving een duidelijke meerwaarde zou kunnen geven aan een rijopleiding die oog heeft voor de verkeersveiligheid en dus ook voor het duurzaam rijden.

Ik heb ook niet de woorden uitgesproken die u in mijn mond probeert te leggen, namelijk dat ecodriving verplicht via rij scholen moet worden aangeleerd. Ik heb gezegd dat ecodriving in de eindtermen zou moeten worden opgenomen.

07.41 Minister **Renaat Landuyt**: Ecodriving staat bij manier van spreken in de eindtermen. In het koninklijk besluit van 1998 werd immers het criterium “ecologisch rijden” opgenomen. Alleen is de vraag, die wij ook laten toetsen, of het criterium in het examen voldoende wordt vertaald. Ik denk van wel.

Ik herhaal echter dat ecodriving een zaak is voor ervaren chauffeurs, die op die manier hun rijstijl kunnen verfijnen en veiliger maken.

07.42 **Jef Van den Bergh** (CD&V): U verwijst in uw antwoord ook naar de nieuwe rij scholen die er recent zijn bijgekomen. U liet het cijfer “40” vallen. U vermeldt er echter niet bij hoeveel van de nieuwe rij scholen ondertussen failliet gingen. Evenmin vermeldt u hoeveel instructeurs ondertussen werden ontslagen en een nieuwe eenmansfirma oprichtten, waardoor u aan uw getal van “40” komt. Het hele plaatje moet duidelijk worden gemaakt. Daarvoor is de evaluatie in maart 2007 misschien een geschikt moment.

In 2006 deed u het bericht als zouden er vele ontslagen vallen af als stemmingmakerij van de sector. Vandaag moeten wij echter vaststellen dat zij ook effectief vallen.

07.43 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, het is mijn gevoel voor de waarheid dat zich verzet tegen wat de heer Van den Bergh hier opsomt. U moet weten dat het eigen is aan het systeem. Er wordt immers een soort oligopolie omgezet naar een – mooi genoemde – zuivere, vrije markt, waarop de ondernemer, zijnde de school, zich moet bewijzen en kwaliteit moet leveren.

Gelukkig staan de examencentra los van de scholen. De scholen moeten de mensen zo goed mogelijk opleiden, opdat zij in het rijexamen zouden slagen.

Wat speelt nu?

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

07.44 Minister **Renaat Landuyt**: Opnieuw probeer ik een mechanisme uit te leggen. Daarna zal u er opnieuw naar vragen. Ik probeer u op essentiële punten te helpen, zodat u zou begrijpen waarover het gaat. Ik kan echter nooit iets uitleggen. Ik zal het nogmaals herhalen.

De **voorzitter**: Collega's, ik stel toch voor...

07.45 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, wij kunnen ons verhaal niet afmaken. Ik denk dat het meer ordentelijk kan verlopen als wij eerst ons verhaal brengen en dat de minister dan nog eventueel kan repliceren.

07.46 Minister Renaat Landuyt: Vertel eens iets nieuws, iets dat u nog niet gezegd hebt.

De **voorzitter**: We moeten er ons toch voor hoeden dat we in de replieken niet ongeveer hetzelfde zeggen als wat we in de hoofdvraag of de hoofdinterpellatie hebben uiteengezet. Telkens alles herkauwen is ook geen goede manier van werken. Ik ben maar een plaatsvervangende voorzitter, maar ik denk dat we er op die manier nooit zullen geraken. We zijn hier alweer een half uur bezig over de rijbewijswetgeving. Dat is wel belangrijk natuurlijk, maar we moeten toch eens kunnen afsluiten.

07.47 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik denk dat ik in totaal nog geen vijf minuten heb gerepliceerd. Ik denk dat dat niet te veel is voor een interpellatie, maar ik word constant onderbroken.

De **voorzitter**: De minister doet zijn best om niet meer te onderbreken. We laten nu de heer Van den Bergh aan het woord, daarna de heer Mortelmans.

07.48 Minister Renaat Landuyt: Ik ga niet akkoord met wat hij gaat zeggen, maar ik zal niet onderbreken.

De **voorzitter**: Laten we gewoon naar mekaar luisteren, met wederzijds respect.

(De heer Van den Bergh verlaat de zaal)

07.49 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, als u spreekt over de vrijemarkteconomie en als u zegt dat rijsscholen een gedegen rijopleiding moeten kunnen geven, dan klopt dat wel, maar moet u dan niet het kader creëren om dat op een zo goed mogelijke manier te doen? Ja, zou ik dan zeggen. U toch ook, denk ik? Dan hebt u de kans gemist om bijvoorbeeld de Vero-opleiding te laten bestaan, waarvan iedereen zegt – rijsscholen, rijinstructeurs en professoren die hier zijn komen spreken – dat het eigenlijk de allerbeste rijopleiding is. Die wordt nu afgeschaft, tegen alle wetenschappelijke evidentie en tegen het gezond verstand zelf in. Dat kwam professor Pauwels hier nog enkele maanden geleden zeggen, maar toch schaft u die opleiding af. Bent u dan goed bezig? Neen, volgens mij bent u niet goed bezig.

Het enige waarmee ik akkoord ga, mijnheer de minister, is dat het nog te vroeg is om een definitieve evaluatie te maken. Daarmee ben ik het eens. Ik zal daar over enkele maanden, misschien in de volgende legislatuur, misschien met een ander kamerlid, misschien met een andere minister – laat ons hopen – op terugkomen.

07.50 Minister Renaat Landuyt: Dat laatste was een persoonlijk feit, waarop ik niet zal ingaan.

07.51 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, is er al een eenvoudige motie? Er is immers een motie van aanbeveling.

De **voorzitter**: Inderdaad, die is er.

Moties **Motions**

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Jef Van den Bergh en door mevrouw Katrien Schryvers 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,
verzoekt de minister

1. werk te maken van de integratie van "eco-driving" in het rijexamen;
2. de rijopleiding aan te passen in functie van de toegenomen moeilijkheidsgraad van het rijexamen;
3. in het kader van de rijopleiding
 - a) het vrijwillig volgen van supplementaire lessen in de rijsschool te vergemakkelijken door te voorzien in financiële stimulansen;
 - b) de kwaliteit van de rijopleiding op het terrein te verbeteren
 - door de verplichte minimumperiode inzake begeleide stage te verlengen tot minstens zes maanden;
 - door waardevolle vormingsinitiatieven ten behoeve van niet-professionele begeleiders financieel te ondersteunen;
 - door de niet-professionele begeleiding te beperken tot één persoon per kandidaat-bestuurder;
 - door te voorzien in een facultatief tussentijds evaluatiemoment in het examencentrum."

Une motion de recommandation a été déposée par M. Jef Van den Bergh et par Mme Katrien Schryvers 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 ministre

1. d'incorporer le "eco-driving" dans l'examen de conduite;
2. d'adapter la formation à la conduite en fonction du degré accru de difficulté de l'examen de conduite;
3. dans le cadre de la formation à la conduite
 - a) de faciliter la fréquentation volontaire de cours supplémentaires à l'auto-école en prévoyant des incitants financiers;
 - b) d'améliorer la qualité de la formation à la conduite sur le terrain
 - en portant à au moins six mois la durée minimum obligatoire du stage accompagné;
 - en soutenant financièrement toute initiative valable de formation en faveur des accompagnateurs non professionnels;
 - en limitant l'accompagnement non professionnel à une personne par candidat-conducteur;
 - en prévoyant une évaluation intermédiaire facultative au centre d'examen."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Annick Saudoyer en door de heren François Bellot en Luk Van Biesen.

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Annick Saudoyer et par MM. François Bellot et Luk Van Biesen.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

08 Vraag van mevrouw Katrien Schryvers aan de minister van Mobiliteit over "het parallellisme tussen dictafoon en gsm in de auto" (nr. 13570)

08 Question de Mme Katrien Schryvers au ministre de la Mobilité sur "le parallélisme entre l'utilisation d'un dictaphone et celle d'un gsm au volant" (n° 13570)

08.01 Katrien Schryvers (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u zult wel hebben gehoord dat enkele weken geleden in Sint-Niklaas iemand werd vrijgesproken die door de politiediensten was betrapt op het gebruik van een dictafoon tijdens het rijden. Naar onze mening kon de overtreder zonder probleem gestraft worden op basis van artikel 8.3 van het verkeersreglement, dat handelt over de noodzaak om steeds alle rijbewegingen te kunnen uitvoeren en het voertuig onder controle te kunnen houden.

De onduidelijkheid is natuurlijk ontstaan doordat er, naast het algemene artikel 8.3 dat al lang bestaat en alle toestellen omvat die men al rijdend best niet gebruikt, enkele jaren geleden een meer specifiek artikel 8.4 werd ingevoerd dat specifiek handelt over het gebruik van de gsm al rijdend. Het probleem inzake interpretatie was natuurlijk dat een gsm niet hetzelfde is als een dictafoon. Op deze manier gaat men natuurlijk twijfelen of artikel 8.3 wel geïnterpreteerd moet worden in functie van toestellen als een dictafoon en/of artikel 8.4 niet het meer specifieke is dat dan over andere gevallen handelt dan die beschreven in artikel 8.3.

Mijnheer de minister, ik zou graag van u vernemen of een herwerking van artikel 8.3 en artikel 8.4 zich niet opdringt. Is het bijvoorbeeld niet beter om artikel 8.4 te schrappen en in artikel 8.3 als specificatie met

gebruik van de term "onder meer" te verwijzen naar allerlei toestellen die tot doel hebben om schriftelijke, mondelinge of visuele boodschappen uit te wisselen, zodat we een verzamelnoemer krijgen die, wat er in de toekomst ook komt, de lading blijft dekken?

08.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega, artikel 8.3 en artikel 8.4 van het verkeersreglement zijn inderdaad zeer mooie voorbeelden van wat wij zouden moeten begrijpen onder verkeersvereenvoudiging. Omdat men, met goede wil, in artikel 8.4 iets gespecificeerd heeft dat eigenlijk al verboden is volgens artikel 8.3, heeft men ongewild een stuk verwarring gecreëerd bij juristen die dan de interpretatie a contrario kunnen maken. Wat in artikel 8.4 niet is gespecificeerd, is dus niet meer verboden, wat niet zo blijkt te zijn, als men artikel 8.3 leest.

Ik herhaal dat dit een typevoorbeeld is van wat wij begrijpen onder verkeersvereenvoudiging. Het is een van de artikelen die wellicht een andere formulering zullen krijgen, wellicht ook in de door u gesuggereerde richting. Wij proberen een en ander te groeperen, want er zijn nog dergelijke voorbeelden van vergroeide wetgeving die wij graag zouden corrigeren. Het is de bedoeling om de wettelijke basis voor een nieuw reglement nog deze maand in het Parlement te brengen. Ik vermoed dat die opgestuurd werd naar de Kamer. Anderzijds ligt een volledig nieuw reglement ter discussie in de federale werkgroep verkeer, maar ik heb er geen enkel bezwaar tegen om dit eerder aan het Parlement voor te leggen.

08.03 **Katrien Schryvers** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

09 Questions jointes de

- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt de la Cour de cassation du 21 décembre 2006 relatif aux nuisances sonores aux abords de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 13701)
- M. Luk Van Biesen au ministre de la Mobilité sur "les récentes adaptations du plan de vol pour l'aéroport de Zaventem" (n° 13783)
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les discussions avec les Régions concernant la répartition des nuisances sonores à proximité de l'aéroport de Zaventem" (n° 13802)

09 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "het arrest van het Hof van Cassatie van 21 december 2006 inzake de geluidsoverlast rond de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 13701)
- de heer Luk Van Biesen aan de minister van Mobiliteit over "de jongste aanpassingen aan het vliegplan voor de luchthaven van Zaventem" (nr. 13783)
- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de besprekingen met de Gewesten inzake de verdeling van de geluidshinder rond de luchthaven van Zaventem" (nr. 13802)

09.01 **Marie Nagy** (ECOLO): Monsieur le président, monsieur le ministre, en date du 21 décembre dernier, la Cour de cassation a rejeté le pourvoi en cassation introduit par l'État belge, le ministre Landuyt, BIAC et Belgocontrol contre l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles du 9 juin 2005. Pour rappel, cette dernière constatait que "les avions décollant depuis l'aéroport de Bruxelles-National et y atterrissant - conformément aux décisions des 28 février, 23 avril et 17 mai 2004 de l'État belge et aux directives de BIAC et de Belgocontrol - provoquent en Région de Bruxelles-Capitale des nuisances sonores constitutives d'infractions ou de menaces graves d'infraction à l'article 2 de l'arrêté du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à la lutte contre le bruit généré par le trafic aérien et à l'article 20 de l'ordonnance du 17 juillet 1997 relatif à la lutte contre le bruit en milieu urbain ou de menaces graves de violation manifeste de l'article 23 de la Constitution".

La cour avait ordonné à l'État belge de faire cesser les infractions constatées dans les trois mois suivant la signature de cet arrêt, sous peine d'astreintes.

La Cour de cassation vient donc de confirmer le dispositif de cet arrêt. Cette décision de la plus haute juridiction du pays assure désormais la sécurité juridique et donne toute latitude au gouvernement bruxellois pour enfin exiger le paiement des astreintes. Il avait été convenu entre les gouvernements fédéral, flamand et bruxellois, de ne pas imposer d'astreintes tant que les négociations se poursuivraient. Or, elles me semblent se trouver aujourd'hui dans une relative impasse. De plus, l'arrêt de la Cour de cassation remet - une fois encore - en cause votre plan, monsieur Landuyt.

Il est plus que temps pour vous d'admettre que le plan dit "Anciaux", puis "Landuyt", ne tient pas la route sur la durée. Vous allez devoir, une fois pour toutes, vous conformer aux décisions de justice. De même, il est urgent de faire reposer votre plan sur des données techniques et des normes de sécurité plutôt que de le faire à partir de considérations politiques.

Monsieur le ministre, je souhaiterais savoir comment vous allez réformer le plan "Anciaux" de dispersion des vols pour le rendre plus conforme aux décisions de justice. Depuis des années, il doit reposer sur des normes techniques et de sécurité, comme nous avons eu l'occasion de le signaler à de multiples occasions.

Ensuite, qu'allez-vous entreprendre pour faire aboutir les négociations entre les Régions - négociations qui portent sur une compétence incombant à l'État fédéral, faut-il le rappeler?

Enfin, quel est, pour l'État belge, le coût total en frais et en honoraires résultant de ce litige depuis la première action et l'arrêt de décembre 2004 jusqu'à celui de la Cour de cassation?

Je remercie le ministre pour les réponses qu'il apportera à mes questions.

09.02 Luk Van Biesen (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op 11 mei 2006 schortte de Raad van State de beslissing op van 21 april 2006 om op zaterdagmiddag van 15.00 uur tot 23.00 uur enkel baan 20 te gebruiken om op te stijgen in Zaventem. Tegen dit arrest in besliste u niettemin om elke vrijdagmiddag bij NOTAM-besluit, en dit sinds de zomermaanden, toch het opstijgen op zaterdagmiddag via baan 20 mogelijk te maken.

Inwoners van de Oostrand gingen hiertegen in beroep bij de rechtbank van eerste aanleg. Daar botste men op de beslissing dat een NOTAM-besluit eigenlijk een wekelijkse beslissing is en dus niet kan vallen onder de vroegere bepalingen waaruit blijkt dat het geen definitief plan of besluit betreft.

Ook de Vlaamse regering heeft zich in juni 2006 in het Vlaams Parlement gekant tegen de weekendconcentratie van dagvluchten. In zijn arrest van 21 december 2006 heeft het Hof van Cassatie beslist het beroep van de Belgische Staat, BIAC en Belgocontrol tegen de Brusselse geluidsnormen te verwerpen. Franstalige politici willen nu een aanpassing van het plan-Anciaux vragen.

Mijn vragen zijn zeer eenvoudig. Wat is de stand van zaken in verband met de onderhandelingen tussen de federale regering en de Gewesten over het vliegplan Zaventem? Ik heb vorige week vernomen dat in het Vlaams Parlement minister Peeters heeft gezegd dat de federale regering, en in het bijzonder de eerste minister, het dossier naar zich toe zou trekken. U hebt dat uiteraard ontkend want er blijkt inderdaad een probleem te zijn tussen de Brusselse regering en de Vlaamse regering, en die impasse raakt blijkbaar niet opgelost. Waarom maakt u via uw wekelijks NOTAM-besluit het opstijgen op zaterdag langs baan 20 mogelijk, terwijl een dergelijk baangebruik duidelijk werd afgekeurd door de Raad van State op 11 mei 2006? Quid met de uitspraken van het hooggerechtshof gerechtshof? U hebt zich de afgelopen maanden zelfs kandidaat gesteld voor het ambt van minister van Justitie in de volgende regering. Ik heb dat zo in elk geval begrepen. Als eminent jurist kunt u de uitspraken van een hooggerechtshof niet zomaar naast u neerleggen. Zal het plan-Anciaux worden aangepast na het arrest van het Hof van Cassatie?

09.03 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, volgens krantenberichten en uitspraken in het Vlaams Parlement lag er vorige week woensdag een ontwerp van samenwerkingsakkoord op de tafel van het Overlegcomité, in verband met de geluidshinder rond Zaventem. Daarin werd onder meer in de oprichting voorzien van een onafhankelijk instituut voor de geluidshinder, iets waartegen niemand iets kan hebben.

Blijkbaar ging dit voorstel ook nog over andere aspecten. Het Vlaams Gewest zou immers onder andere - en terecht - zijn gestruikeld over het behoud van het recht van het Brussels Gewest om boetes te innen.

Daarnaast wordt door Brussel nu plots geëist dat de nacht zou worden verlengd tot 07.00 uur 's ochtends. Veel is blijkbaar niet genoeg voor de Brusselse regering. Dit zou in de praktijk betekenen dat Brussel nog meer gespaard zou worden en dat de overlast nog meer op de rand zou worden afgewenteld.

Merkwaardig genoeg gaat u een heel eind mee in die redenering. Niet langer geleden dan vanochtend las ik het volgende in Het Laatste Nieuws: "Daarom ga ik bij het volgende overleg voorstellen om de nachtregering te verlengen zonder dat er meer vliegtuigen opstijgen". Het zou er nog aan mankeren dat er nog meer

vliegtuigen zouden opstijgen. Degene die nu al opstijgen tussen 06.00 uur en 07.00 uur zouden ...

09.04 Minister **Renaat Landuyt**: (...)

09.05 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): U ontkent het, maar het staat vandaag in elk geval wel in de krant.

09.06 Minister **Renaat Landuyt**: Ik stel niets voor.

09.07 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Zo stond het wel in de krant.

09.08 Minister **Renaat Landuyt**: (...)

09.09 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ik zal mijn vragen formuleren. In elk geval zou de verlenging van de nacht erop neerkomen dat er nog minder over Brussel zou worden gevlogen en nog meer over de rand.

Mijnheer de minister, kunt u een overzicht geven van de onderhandelingen die in de loop van 2006 werden gevoerd met de Gemeenschappen? Ten tweede, kunt u duidelijkheid verstrekken over het ontwerp van samenwerkingsakkoord dat aan de Gewesten werd voorgelegd? Kunt u een kopie van deze tekst ter beschikking stellen van de commissie?

Ten derde, welke onderdelen bevat dit ontwerp en over welke zaken bestond er een consensus? Ten vierde, wat werd voorgesteld in verband met de gelijkschakeling van de geluidsnormen en de eventuele boetes? Klopt het dat Brussel wil voortgaan met dwangsommen? Wat ik vanochtend heb gelezen en wat ik van mevrouw Nagy heb gehoord, is in elk geval zeer verontrustend.

Ten vijfde, wat werd voorgesteld inzake infrastructurele maatregelen: verlegging van startbanen, plaatsing ILS-landingssystemen, enzovoort? Ten zesde, wat werd voorgesteld in verband met de verlenging van de nacht tot 07.00 uur 's ochtends? Wat zouden de gevolgen hiervan zijn voor het aantal vluchten en de spreidingswijze?

Ten zevende, wat werd voorgesteld in verband met de spreiding voor de nacht, de dag en het weekend? Uit de nieuwe gegevens van Actie Noordrand, die werden bevestigd door de ombudsdienst, is gebleken dat er vorig jaar opnieuw een herconcentratie is geweest boven de Noordrand door toedoen van uw occasioneel beleid. Er werden vele honderden extra vluchten verschoven.

Wat het weekend betreft, begrijp ik de vorige spreker niet zo goed. Hij houdt blijkbaar geen rekening met andere arresten van de Raad van State die tot tweemaal toe het exclusieve gebruik op zaterdag van 25R hebben geschorst. Ook daar zijn de cijfers treffend. 65% van de zaterdagvertrekken zouden via 25R gaan en 17,3% via baan 20. Er is dus helemaal geen nieuwe concentratie, tenzij die cijfers foutief zijn. Ik zou daarover graag wat meer uitleg krijgen. Ik dacht tot nu toe dat het op zaterdag overdag beter gespreid was, maar ik kan mij vergissen.

Wie is momenteel belast met het aanpassen van het ontwerpakkoord? Wanneer wordt er opnieuw vergaderd?

09.10 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, il est exact que la Cour de cassation n'a pas cassé l'arrêt de la cour d'appel de Bruxelles qui donne autorisation à la Région bruxelloise de demander des astreintes au niveau fédéral. Cela dit, la position du gouvernement bruxellois n'a pas changé: tant que les concertations se poursuivent, aucune astreinte ne sera exigée. Cette position a été confirmée publiquement après que la Cour de cassation eut fait part de sa décision.

Wat is de stand van de onderhandelingen? Maandelijks wordt er in het Overlegcomité een verslag opgemaakt, een stand van zaken. Het is de bedoeling een objectieve basis te creëren om te kunnen discussiëren en met name alles wat metingen betreft binnen te brengen in een gemeenschappelijk geluidsinstituut, om niet steeds opnieuw te moeten discussiëren over de metingen, wat nu vele keren het geval is geweest.

De stand van de onderhandelingen is dat wij alle inhoudelijke discussiepunten tussen haakjes hebben geplaatst en dat op de jongste vergadering de Brusselse regering toch een inhoudelijk punt wou handhaven,

met name het verlengen van de nacht van 06.00 uur tot 07.00 uur. Dat is de stand van de discussie.

Dan heeft minister Peeters in het Vlaams Parlement blijkbaar de indruk gewekt dat er een discussie was binnen de federale regering, wat niet zo is. De federale regering heeft nog altijd het standpunt dat als de Vlaamse regering en de Brusselse regering een overeenkomst hebben, dat ook onze overeenkomst is.

Meer dan dat is er niet te zeggen over de stand van de onderhandelingen. Wel is er een daling van het aantal klachten.

09.11 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, je constate que vous n'avez pas apporté de réponse à ma question concernant le coût des honoraires.

09.12 Renaat Landuyt, ministre: Madame Nagy, cette question a déjà été posée par M. Wathelet, voici quelques mois, et une réponse écrite y a été apportée.

Votre demande date du 12 janvier 2007 et je n'ai plus reçu de chiffres exacts depuis lors. L'administration me dit que de nombreuses procédures sont en cours et qu'elle ne dispose pas de compte rendu du coût exact. Certains coûts proviennent en effet de procédures en cours qui sont moins connues ou qui ne sont pas connues publiquement.

Pour ma part, je suis toujours prêt à vous communiquer les informations le plus largement possible, dès qu'elles sont à ma disposition.

09.13 Marie Nagy (ECOLO): Pouvez-vous me donner un ordre de grandeur?

09.14 Renaat Landuyt, ministre: Pour la période qui vous intéresse, je ne peux pas vous donner plus de détails pour le moment. Comme je viens de le dire, je ne peux que me référer à la réponse qui a été apportée à la question de M. Wathelet.

09.15 Marie Nagy (ECOLO): Pourriez-vous me communiquer la réponse à la question de M. Wathelet ainsi que les nouvelles informations qui vous seront fournies?

Je reviendrai sur cette question. Pour le reste, je prends acte de la réponse du ministre en rappelant tout de même que cette compétence relève du fédéral.

09.16 Renaat Landuyt, ministre: Pour ma part, je suis très compétent. C'est pour cette raison qu'aucun collègue ne m'a jamais retiré le dossier.

09.17 Marie Nagy (ECOLO): Ah cela! L'appréciation de votre niveau de compétence fait l'unanimité!

09.18 Luk Van Biesen (VLD): Ik noteer dat u zegt dat de federale regering een standpunt heeft als er een akkoord is tussen de Vlaamse en de Brusselse regering en dat dit akkoord tussen deze twee regeringen nog zeker niet direct in zicht is. Met andere woorden, er zal nog wat tijd overheen gaan. Ik veronderstel dat de vliegwet die hier ter sprake kwam tot dan eigenlijk niet meer terugkomt naar het Parlement. We zullen moeten wachten tot er een akkoord is.

09.19 Minister Renaat Landuyt: Er was een zekere spanning in het Overlegcomité omdat we heel dicht bij een akkoord waren. Vandaar dat het enigszins publiek is geworden. Er zijn zo van die momenten die een enorme versnelling zouden kunnen veroorzaken.

09.20 Luk Van Biesen (VLD): Het zou mooi zijn als er een akkoord zou komen. Het zou een mooi voorbeeld zijn van federale loyaliteit indien de regeringen eindelijk tot een gezamenlijk standpunt zouden kunnen komen.

09.21 Minister Renaat Landuyt: Vandaar het nut van het geduld.

09.22 Luk Van Biesen (VLD): Dat is inderdaad zo. Anderzijds hebt u niet geantwoord op de tweede vraag, waarom u als minister in uw nood aan besluiten, telkenmale wekelijks de mogelijkheid van het opstijgen langs baan 20 blijft stellen.

09.23 Minister **Renaat Landuyt**: Het is goed dat u...

09.24 **Luk Van Biesen** (VLD): Er is een duidelijke uitspraak over. Ik vind het jammer dat u daarop niet geantwoord hebt.

09.25 Minister **Renaat Landuyt**: Ik ga daarop antwoorden. Er is ondertussen een uitspraak van de Raad van State geweest die duidelijk stelt dat tot het gebruik van baan 20 nog altijd beslist kan worden.

09.26 **Luk Van Biesen** (VLD): De laatste uitspraak van de Raad van State is dat uw nood aan besluiten niet kan bepaald worden als zijnde een alomvattend plan. Bijgevolg kan de uitspraak die toen duidelijk gezegd heeft dat baan 20 niet kon gebruikt worden niet van toepassing zijn op uw nood aan besluiten en dat nood aan besluiten eigenlijk dringend genomen moeten worden om het vliegverkeer mogelijk te maken. Dat is eigenlijk de essentie van dat laatste.

09.27 Minister **Renaat Landuyt**: Het gaat om een andere uitspraak. Er zijn zodanig veel uitspraken dat ik op iedere opmerking een antwoord kan geven. Dit gezegd zijnde, wij maken een evaluatie post factum. De wind verstoort de spreiding altijd. Om een eerlijke spreiding te verkrijgen kijken we wat er in de afgelopen periode is gebeurd. Dan corrigeren we in de mate van het mogelijke. Dat leidt effectief tot een beter gevoel van spreiding bij de bevolking. Ik herhaal dat de agressiviteit van sommige klagers niet gedaald is maar dat het aantal echte klagers wel gedaald is.

09.28 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik wil op dat laatste punt inpikken. Er zijn in het verleden honderduizenden klachten per computer ingediend. Daarbij is het aantal niet altijd de juiste maatstaf. Wij stellen vast dat er, zeker wat de nachtvluchten betreft, een herconcentratie is. Zowel percentueel als in absolute cijfers is het 's nachts veel luidruchtiger boven de Noordrand. U doet alsof het u niets zegt, maar die cijfers zijn nochtans reeds gepubliceerd. Ik had mijn vraag daarover al ingediend, maar blijkbaar is ze niet tijdig geagendeerd kunnen worden en kon ze niet worden gekoppeld aan deze vragen. Omdat we niet om die vaststelling heen kunnen, zal ik u daar apart nog eens over ondervragen.

Ik stel tevens vast dat die onderhandelingen gekenmerkt worden door een extreme traagheid. We zijn geen stap verder dan negen maanden geleden. Alles wijst erop dat u in dit dossier geen knopen wil doorhakken, dat u niet actief bemiddelt maar eerder notaris speelt. U zegt zelf dat u tevreden bent als er een akkoord is tussen de Vlaamse en de Brusselse regering. Wat dat akkoord moge wezen, kan u niet veel schelen. Ik vind dit bijzonder spijtig. Uw enige taak bestaat er blijkbaar in om alles te verdagen tot na de federale verkiezingen, om dan het gehele verhaal onder te dompelen in grote communautaire onderhandelingen, zodat niemand er kop noch staart aan krijgt. Dat is mijn vrees. Dit is spijtig omdat dit dossier op zich al zo complex is. Wanneer men dit nog eens gaat koppelen aan de staatshervorming en allerlei andere dossiers, dan is er voor niemand nog enig zicht op de zaak mogelijk.

09.29 Minister **Renaat Landuyt**: Ik ben heel verwonderd dat iemand uit uw groep pleit voor beslissingen op het Belgische niveau in plaats van het regionale niveau maximaal zijn inspraak en zelfs zijn bevoegdheid te geven.

09.30 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, u gaat toch niet ontkennen dat er ook nog een stuk federale bevoegdheid speelt? U bent er trouwens minister voor; dat is uw taak.

09.31 Minister **Renaat Landuyt**: Ik ben een regionalist, maar u duidelijk niet: u bent een belgicist.

09.32 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Dat is nu nog het toppunt! Wat een sofisme, mijnheer de minister! U schuift uw verantwoordelijkheid af, dat is uw probleem. Omwille van uw eigen immense traagheid (...)

09.33 Minister **Renaat Landuyt**: Straks gaat u nog zeggen dat de Koning zijn eigen verantwoordelijkheid van zich afschuift.

09.34 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Gaat u er nog de Koning bijhalen ook? Nu Prins Laurent nog, vanuit zijn villa Clémentine, in Tervuren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

10 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "le problème des chauffards multirécidivistes" (n° 13690)

10 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de problematiek van de multirecidiverende wegpiraten" (nr. 13690)

10.01 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le ministre, quand une mère et un enfant perdent la vie sur la route, nous éprouvons tous un sentiment de tristesse, mais celui-ci se transforme très vite en sentiment de révolte quand ils sont fauchés par un chauffard récidiviste ou multirécidiviste. La loi ne prévoit pas la confiscation du véhicule dans ce cas-là. Je me demande s'il ne s'agit pas là d'une mesure opportune.

Je pense au drame qui s'est produit voici quelques semaines: une maman avait été renversée par un jeune de 26 ans qui s'était déjà vu retirer quatre fois son permis de conduire. Son comportement peut donc être qualifié d'irresponsable. De plus, nous pouvons imaginer que, si la justice laisse la voiture à la disposition de ce chauffard qui avait déjà été privé de permis, son comportement risque d'être tout aussi irresponsable, puisqu'il risque de reprendre son véhicule - comme il l'a d'ailleurs fait dans les circonstances présentes.

Monsieur le ministre, j'aimerais connaître votre avis quant à la confiscation du véhicule de toute personne coupable d'un comportement dangereux sur la route.

Il est vrai qu'en 2006, les sanctions ont été revues à la hausse. Toutefois, ne faudrait-il pas alourdir davantage les sanctions liées à de tels comportements? Ainsi, par exemple, une personne coupable d'une course-poursuite, infraction classée dans la catégorie la plus élevée des sanctions, est susceptible de se voir condamnée à une amende allant de 250 à 2.750 euros. Cela ne vous semble-t-il pas peu au regard des conséquences dramatiques que de tels comportements peuvent avoir?

L'enquête n'est pas encore terminée mais l'on parlerait aussi d'une course-poursuite. Ce matin, j'entendais encore à la radio que, via internet, deux jeunes s'étaient donné rendez-vous à la frontière française, à Hensies, et s'étaient lancés dans une course-poursuite. Heureusement, ils n'ont pas provoqué d'accident, mais cela aurait pu être le cas.

10.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chère collègue, pour ma part, je suis prêt à faire en sorte que le juge puisse prendre sa responsabilité. Le juge ne doit pas être systématiquement trop sévère; il doit pouvoir conserver son pouvoir d'appréciation.

J'ai bien compris que dans le cas que vous citez, la loi ne pose pas de problème. Il est trop facile de toujours augmenter les amendes.

Si le juge en avait la possibilité, on peut se poser la question de savoir pourquoi il n'a pas été plus sévère.

Si la loi fait en sorte que le juge ne peut pas être sévère, je suis prêt à faire quelque chose. Mais le fait d'obliger le juge à toujours être sévère, ce n'est pas la bonne voie. La bonne voie est de faire en sorte que le juge puisse, dans de tels cas, avoir le choix d'être sévère ou pas. Si on lit bien la loi, il aurait pu être plus sévère qu'il ne l'a été dans ce cas.

10.03 Annick Saudoyer (PS): Vous voulez dire que la confiscation du véhicule est possible dans la loi?

10.04 Renaat Landuyt, ministre: Avant ce drame, le juge n'a pas été très sévère concernant les délits précédents; sans doute avait-il de bonnes raisons. C'est un constat. Mais il ne faut pas incriminer la loi!

10.05 Annick Saudoyer (PS): Certes, au niveau des sanctions, mais peut-on confisquer une voiture? La loi permet-elle de confisquer une voiture après plusieurs retraits du permis de conduire?

10.06 Renaat Landuyt, ministre: Oui, si c'est pour une longue période. Dans le cas qui nous occupe, les retraits étaient de courte durée. Il conviendrait de faire coïncider le retrait du permis de conduire avec la confiscation de la voiture. Je suis tout à fait d'accord avec vous. Je pense qu'il vaut parfois mieux confisquer la voiture que le permis.

10.07 Annick Sudooyer (PS): Néanmoins, l'individu pénalisé peut toujours emprunter la voiture d'un copain, mais parfois c'est difficile à demander. Tandis que sa propre voiture, elle se trouve dans le garage. Le conducteur sera plus vite tenté de reprendre sa propre voiture que d'aller demander la voiture du copain.

10.08 Renaat Landuyt, ministre: Il faudrait étudier l'opportunité de modifier la loi pour amener le juge à être peut être plus sévère, mais évitons qu'il le soit moins!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken, over "de markttoegang voor het goederenvervoer per spoor in België" (nr. 13663)

11 Question de M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation, sur "l'accès au marché du fret ferroviaire en Belgique" (n° 13663)

11.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, begin dit jaar start het Duitse TrainsporT met goederentransport per spoor tussen Antwerpen en Aken. TrainsporT is na het Belgische Dillen en Lejeune Cargo, afgekort DLC, de Franse nationale spoorwegmaatschappij SNCF en het Duitse RAIL4CHEM de vierde privéconcurrent voor de NMBS. Nog andere concurrenten zijn op komst. Het Britse EWS en het Nederlandse ATC Railion, een dochter van de Deutsche Bahn, hebben al een aanvraag ingediend bij Infrabel, maar wachten nog op de spoorlicentie en/of het veiligheidscertificaat om op het Belgische spoor net te mogen rijden.

De aflevering van de benodigde documenten door Infrabel verloopt evenwel problematisch. Verschillende operatoren klagen over de te lange aflevertermijn, zware procedures en gebrekkige dienstverlening. Zo heeft het maar liefst twee jaar geduurd vooraleer TrainsporT de nodige documenten had om te mogen rijden. De procedure voor homologatie van het personeel sleepte meer dan een jaar aan en de homologatie van het materiaal nam tien maanden in beslag. We dringen aan om de procedure voor aflevering van treinlicenties en veiligheidscertificaten te herzien met als doel de markttoegang te verbeteren in het licht van een volledig geliberaliseerd spoorcargovervoer vanaf 2007.

De toegenomen concurrentie is zeker niet nadelig voor het cargovervoer van de NMBS. Uit de jaarresultaten van 2006 bleek dat de omzet van de cargodivisie van de NMBS ondanks de vrijmaking van de markt met meer dan 15% is gestegen. Ook het aantal tonkilometer steeg van 8,11 naar 8,56 miljard. Ondanks alle nieuwkomers heeft de NMBS vandaag echter nog steeds een marktaandeel van 95% in het goederenvervoer per spoor in ons land. Daarmee is België, ondanks zijn centrale ligging en het dichte net, het op 4 na minst vrijgemaakte spoor binnen de Europese Unie.

Ik kom tot mijn vragen.

Erkent de minister dat de huidige afleveringstermijnen voor spoorlicenties en veiligheidscertificaten en bijgevolg de rechtsonzekerheid voor private operatoren onredelijk lang zijn?

Zult u maatregelen nemen om de huidige procedure te vereenvoudigen en te versnellen om zo de markttoegang te verbeteren zonder de veiligheid op het net in het gedrang te brengen?

Zal een nieuwe, onafhankelijke veiligheidsinstantie in uitvoering van het tweede spoorpakket onder de FOD Mobiliteit en Vervoer belast worden met de uitreiking van de veiligheidscertificaten in de plaats van Infrabel? Zal de minister bij de oprichting van deze nieuwe instantie garanties inbouwen om de procedure voor de aflevering van certificaten te vereenvoudigen?

11.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, waarde collega, het dossier TrainsporT mag niet als richtinggevend voor de bestaande situatie genomen worden. Er is wel een nieuwe reglementering klaar die een sneller verloop zou moeten kennen.

Ik zal even een vergelijking maken van de drie procedures die men tegenwoordig moet vervullen voor het verkrijgen van een geschiktheidsattest voor het personeel, een geschiktheidsattest voor het materieel en een veiligheidsattest. Dat zijn drie soorten procedures die men moet doorlopen. Voor TrainsporT spreekt men

van 853 dagen, vanwege heel specifieke redenen, want er is overal iets tegengevallen, in de procedure, maar ook bij het voorleggen van de nodige attesten. Daartegenover staat bijvoorbeeld Rail4Chem die alles in 189 dagen heeft gekregen. Het Franse SNCF heeft alles gekregen in 183 dagen, DLC heeft alles in 183 dagen gekregen en de NMBS zelf in 317 dagen. TrainsporT springt er dus echt wel uit qua proceduretermijn.

De doelstelling is om een geschiktheidsattest voor personeel te kunnen leveren binnen de zestig dagen. Een geschiktheidsattest voor het materieel zou ook in zestig dagen moeten kunnen. Een veiligheidattest moet in dertig dagen kunnen geleverd worden. Zestig plus zestig plus dertig is 150 dagen. U merkt dat wij nog een beetje moeten sleutelen aan de snelheid van de procedure om dit doel te bereiken. Er zijn nieuwe regels, die hopelijk morgen in het Belgisch Staatsblad zullen verschijnen. Het KB van 16 januari 2007 zou enige verstrenging, maar ook een versnelling van de procedure moeten betekenen.

11.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, ik dank u voor deze toelichting. Het zou natuurlijk iets vlugger gaan, mochten de begintermijnen voor de drie procedures tegelijkertijd starten. Dan zou alles binnen de zestig dagen kunnen afgewerkt zijn. Ik weet niet waarom men dat optelt...

11.04 Minister Renaat Landuyt: Het hoeft niet. Het mag naast elkaar. Het feit is dat firma's eerder hun materieel hebben en dat ze daarna hun personeel en de veiligheid laten controleren. Daar zit wel een logica in.

Voor de duidelijkheid, het kan parallel. Men kan, als men dat wil, zowel het personeel als het materieel parallel hanteren. De optelling is dus 60+30. Het is dus 90 dagen, de helft van wat nu als normaal geldt.

11.05 Guido De Padt (VLD): Dat is een gevoelige verbetering.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "het Europees rijbewijs" (nr. 13664)

12 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le permis de conduire européen" (n° 13664)

12.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, eind december 2006 heeft het Europees Parlement met een grote meerderheid een richtlijn goedgekeurd die de weg vrijmaakt voor de goedkeuring van eenvormig rijbewijs in de Europese Unie. Dit rijbewijs moet vanaf 2012 de momenteel meer dan 110 nationale rijbewijzen in de EU vervangen. Het Europees rijbewijs biedt talrijke voordelen. Vergelijkbare rijbewijscategorieën maken wegcontroles eenvoudiger. Dit komt de verkeersveiligheid rechtstreeks ten goede. Ook de kans op fraude wordt kleiner door de oprichting van een Europees rijbewijsnetwerk.

Wij zijn van mening dat de invoering van een geharmoniseerd en uniform rijbewijs een evidente zaak is binnen een Europese Unie zonder binnengrenzen, waar de automobilist vrij kan circuleren. Het is dan ook niet meer dan normaal dat rijbewijzen in de Europese Unie er hetzelfde uitzien en zoveel mogelijk dezelfde lading dekken.

Mijnheer de minister, ik heb volgende vragen. Wat zijn de concrete gevolgen van deze richtlijn voor het huidige rijbewijs in België? Zal de procedure voor het verkrijgen en het behouden van het rijbewijs in ons land gewijzigd worden? Zo ja, in welke mate? Blijft de onbeperkte geldigheidsduur van het rijbewijs overeind? Biedt de nieuwe richtlijn de lidstaten de nodige ruimte om rekening te houden met eigen verkeerssituaties? Zo ja, welke situaties? Bent u bereid om deze richtlijn vroeger dan gepland om te zetten?

12.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, ten eerste, de concrete gevolgen voor het huidige rijbewijs zouden neutraal moeten zijn. Het gaat over de drager van het rijbewijs, de kaart, die uniform is geworden. De vereisten voor een rijbewijs in België zijn dermate dat door de uniformisering er zeker geen verstrenging of verandering zal komen.

Ten tweede, de procedure voor het verkrijgen van een rijbewijs zal worden gewijzigd. België heeft erover gewaakt dat er eventueel een band kan zijn tussen de identiteitskaart en het rijbewijs, maar dit hoeft niet. Het is misschien ook niet aangewezen om dit in een kaart te verenigen. Wij hebben in ieder geval ervaring met de uitreiking van de elektronische identiteitskaarten en die ervaring kunnen wij gebruiken voor de

uitreiking van het elektronisch rijbewijs.

Een en ander moet nog worden uitgewerkt. Wij staan slechts aan het begin van de administratieve planning over hoe wij dat tegen 2013 zullen realiseren.

Wat de duur betreft, zoals bij de identiteitskaarten gaat men uit van een beperkte geldigheidsduur. Wij kunnen noteren voor 10 of, misschien beter, voor 15 jaar. Als het van mij afhangt, wordt het 15 jaar.

Wat uw derde vraag betreft, de richtlijn zorgt ervoor dat de 110 rijbewijzen geüniformiseerd worden. Niet alleen de drager is dezelfde, het betekent ook dat er een minimumgarantie is voor ieder land ten opzichte van een ander, namelijk dat de vereisten die men aan iemand stelt om te rijden ongeveer dezelfde zijn. Het is de grote zorg van een groot Europa dat een rijbewijs in het oosten van Europa dezelfde waarde heeft als in het westen of het centrum.

Wat betreft mijn bereidheid om de richtlijn vroeger dan gepland om te zetten, ik wil dat doen, in de mate dat ik opnieuw minister van Mobiliteit zou zijn. Ik bedoel dus: niet meer vóór de verkiezingen. Het omzetten van de richtlijn is een kwestie van tempo. Ik meen dat wij dat zouden kunnen doen, in de mate dat wij de grote lijnen van de richtlijn reeds in onze wet kunnen zetten, maar bij de administratie is er altijd een lichte neiging om de volledige uitvoering in kaart te brengen, vóór zij de wettekst opstelt. Dat zouden wij eigenlijk moeten veranderen. Qua principe zouden wij dat inderdaad kunnen doen, maar de tijd, drie maanden, is nu wel heel kort geworden. De betrokkenheidsprocedure zal dat niet toelaten.

12.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de maximum toegelaten hoogte voor uitzonderlijk vervoer" (nr. 13761)

13 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la hauteur maximale autorisée pour les transports exceptionnels" (n° 13761)

13.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, naar aanleiding van het 85ste salon voor lichte bedrijf- en vrijetijdsvoertuigen en motors uit de transport- en logistieke sector opnieuw haar bezorgdheid en ongerustheid over het uitblijven van een rechtszekere wettelijke regeling over de toegelaten hoogte voor vrachtwagens voor uitzonderlijk vervoer. Zowel tijdens de Ministerraad over veilig vrachtvervoer van juni 2006 als in de beleidsnota Mobiliteit van september 2006 hebt u zich geëngageerd om de maximaal toegelaten hoogte op te trekken van 4,00 meter naar 4,30 meter.

Wij willen nogmaals beklemtonen dat een aangepaste reglementering zich opdringt. Transportondernemingen worden momenteel geconfronteerd met grote uitdagingen op economisch en ecologisch vlak, en moeten ook in ons land kunnen inspelen op technologische evoluties in de logistieke sector.

Op mijn vorige vraag daarover, op 20 november, antwoordde u letterlijk "dat de beslissing momenteel middenin een betrokkenheidsprocedure zit, waarbij het Vlaamse Gewest een positief advies, en het Waalse en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest een negatief advies heeft uitgebracht". U concludeerde toen letterlijk "dat men aan het marchanderen is", en dat u de knoop zult moeten doorhakken.

Mijnheer de minister, vandaar heb ik de volgende vragen.

Hebt u intussen reeds een beslissing genomen over het optrekken van de hoogte van 4,00 naar 4,30 meter? Zo ja, wanneer zal de aangepaste reglementering van kracht worden? Zo nee, wat zijn de knelpunten, en hoe verantwoordt u het uitblijven van een aangepaste regelgeving, rekening houdend met de bijkomende druk op het leefmilieu en de verkeersveiligheid, vermits dezelfde transportvolumes met tot twee keer zo veel voertuigen vervoerd moeten worden? Zal er nog een doorbraak komen op dat vlak in deze legislatuur?

13.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer De Padt, eerst wens ik nogmaals te herhalen dat ik het inderdaad betreurt dat men marchandeert over verkeersveiligheid.

Op uw eerste vraag is het antwoord eigenlijk ja. Ik heb een beslissing genomen.

Zoals u weet, werd een algemene maatregel, waarbij de hoogte van 4,00 naar 4,30 meter zou worden opgetrokken, negatief onthaald door het Waals en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Enkel het Vlaams Gewest verleende een positief advies.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft zowel om technische als om budgettaire redenen een negatief advies gegeven. Vanuit technisch oogpunt is het optrekken van de maximaal toegelaten hoogte voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet wenselijk omdat de meeste bruggen momenteel niet zijn aangepast.

Het gebruik van een veiligheidsmarge van 50 centimeter is voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest belangrijk omdat een deel van die marge momenteel wordt gebruikt voor bijkomende uitrusting aan bruggen, zoals borden met dynamische signalisatie, camera's, enzovoort. Vanuit budgettair oogpunt impliceert de vereiste bijkomende signalisatie voor bruggen, die niet aan de nieuwe maximumhoogte kunnen beantwoorden, voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest - volgens hen - een aanzienlijke kost.

Het Waals Gewest heeft, louter om redenen van verkeersveiligheid, een negatief advies gegeven. Volgens het Waals Gewest komt het beperken van de veiligheidsmarge van 50 centimeter tot 20 centimeter neer op het wegnemen van 60% van de veiligheid. Bovendien is het Waals Gewest van oordeel dat het knabbelen aan de veiligheidsmarge een slecht signaal zou zijn.

Ingevolge de negatieve adviezen van twee van de drie Gewesten heb ik beslist dat het optrekken van de hoogte van 4 naar 4,3 meter geen optie is. Het optrekken van de maximaal toegelaten hoogte is nochtans de meest praktische oplossing om te verhinderen dat men voor iedere highcube container een vergunning voor uitzonderlijk vervoer moet aanvragen. Niettegenstaande het feit dat dit principieel in strijd is met de Europese regelgeving ter zake is de enige piste die momenteel nog open blijft, om een passende oplossing voor de highcube containers te vinden, die van het uitzonderlijk vervoer.

Zo zou in de toekomst, mits abstractie wordt gemaakt van de Europese vereiste van ondeelbaarheid, een highcube container kunnen worden vervoerd onder gelding van een langlopende vergunning voor uitzonderlijk vervoer, zoals dit nu reeds in Nederland het geval is. De facto zal dit er wellicht op neerkomen dat dergelijke vergunningen enkel voor het Vlaams Gewest zullen worden afgeleverd.

Uw tweede en derde vraag vervallen voor een stuk door dit antwoord.

Ik kom dan tot uw vierde vraag. Hoe verantwoordt de minister het uitblijven van een aangepaste regelgeving? Ik verwijs hiervoor naar het antwoord op de eerste vraag. De procedure van betrokkenheid impliceert dat zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met het standpunt van de Gewesten, te meer daar deze materie hen rechtstreeks aanbelangt. In dit verband wens ik tevens uw aandacht te vestigen op het nieuwe ontwerp van KB omtrent het uitzonderlijk vervoer, dat momenteel midden in de betrokkenheidsprocedure zit. Zoals u weet, heeft de Raad van State in zijn advies van 3 oktober 2006 te kennen gegeven dat de materie van uitzonderlijk vervoer een gedeelde bevoegdheid is van de federale overheid en de Gewesten.

Zo is de federale overheid bevoegd voor de maatregelen die betrekking hebben op het garanderen van de verkeersveiligheid, en zijn de regionale overheden bevoegd voor de maatregelen die betrekking hebben op de bescherming van de weginfrastructuur. Naar aanleiding van dit advies heeft het Vlaams Gewest te kennen gegeven zijn bevoegdheid maximaal te willen uitputten. Inmiddels werden hieromtrent door het Vlaams Gewest ontwerp teksten opgesteld. Vorige week vonden hierover de eerste inhoudelijke gesprekken plaats. Naast een aantal technische opmerkingen en correcties aan teksten, werd overeengekomen dat de teksten eerst zouden worden overlegd met de sector, alvorens verder te gaan met het overleg en bruggen te slaan tussen de federale en regionale regelgeving. Inmiddels zitten de federale teksten geblokkeerd, aangezien door het Vlaams Gewest een nieuwe classificatie van de vergunningen voor uitzonderlijk vervoer wordt voorgesteld. Zal er dus nog een doorbraak komen tijdens deze legislatuur, zoals uw laatste vraag luidt? Gelet op het voorgaande ligt de bal nu volledig in het kamp van de Vlaamse minister van Openbare Werken. Deze week verwacht ik een concrete timing. Ik zal niet nalaten u hiervan op de hoogte te brengen.

13.03 Guido De Padt (VLD): Was dat aan mij gericht?

13.04 Minister Renaat Landuyt: Het was niet aan mezelf gericht, ik lees voor wat u aanbelangt.

13.05 Guido De Padt (VLD): Dit is opnieuw een kafkaïens verhaal, waarbij vrachtwagens met een hoogte van 4,30 meter in Vlaanderen wel en in Wallonië en Brussel niet zullen kunnen rijden. Hoe dat met elkaar valt te rijmen is toch niet zo eenvoudig en eenduidig.

14 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de economische schade door files" (nr. 13796)

14 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les pertes économiques causées par les embouteillages" (n° 13796)

14.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, wellicht had u recent contact met professor Marc Govaerts van de KUL, die voorstelt om een verzekering in te voeren die de economische schade uit de files zou moeten dekken. Volgens hem is die schade perfect te berekenen omdat de politie onmiddellijk de lengte van de files kent, alsook de tijd gedurende dewelke men erin zit. Volgens de professor kan men er een bedrag opplakken die de economische schade bepaalt.

De professor stelt voor om dat geld in een fonds te storten waarmee de knelpunten die ontstaan naar aanleiding van files, kunnen worden weggewerkt.

Mijnheer de minister, hoe evalueert u dit voorstel?

Werd inmiddels al contact met professor Govaerts genomen? Uit het telefonisch onderhoud dat ik met hem had, blijkt dat dat inderdaad het geval was. Hij bezorgde de documenten die hij aan mij overhandigde, ook aan uw kabinet.

Ten tweede, welke concrete initiatieven nam u tot op heden om vanuit een federale invalshoek te trachten mee een oplossing voor de fileproblematiek te bieden?

14.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, ik merk dat ik in mijn dossier een mail van marcgoverts@economikuleuven.be heb, verstuurd op zondag 21 januari 2007 om 23.43 uur.

14.03 Guido De Padt (VLD): Hij is een wakker mens.

14.04 Minister Renaat Landuyt: Hij werkt op zondagavond met de mailbox van de universiteit.

Ik geef toe dat ik persoonlijk nog geen tijd heb gehad om zijn voorstel door te nemen. Er is echter vannacht wel contact per mail geweest. Wij zullen de mail even bekijken.

Wat betreft de concrete initiatieven, de federale politie heeft al theoretisch een interventiechronometer uitgewerkt. Het is immers de bedoeling om met de metingen te beginnen. Zij heeft ook een budgettaire raming voor het draaiboek van een interventie na een ongeval opgesteld. Het is de bedoeling dat wij nog in maart 2007 de resultaten aan de Ministerraad voorleggen.

Ik ben van plan om met de federale wegpolitie af te spreken om minstens voor de grote assen te beginnen met de bekendmaking van het beginpunt en het eindpunt. Meestal is zij immers toch de eerste en de laatste.

Dat is natuurlijk niet hun probleem. Ze zijn bang dat dit onverantwoordelijkheid zou zijn. De verschillende diensten kunnen daardoor ook in kaart worden gebracht. Het is gemakkelijk om te zeggen wanneer de politie er is en wanneer ze er is vertrokken. Het is iets moeilijker om te zeggen hoe lang men op de ziekenwagen heeft gewacht en daarna op de takelwagen.

In theorie is het klaar. Het is mijn bedoeling om dat op een publieke wijze te doen, om de druk op het snel vrijmaken van de weg groter te maken. Technisch kan ik echter voorlopig niet meer zeggen.

14.05 Guido De Padt (VLD): Weet u hoeveel die budgettaire raming voor het opmaken van het draaiboek bedraagt?

14.06 Minister Renaat Landuyt: Dat mag eigenlijk niet veel zijn. Het gaat erom dat wij nu van alle diensten ongeveer weten wie wat wanneer moet doen. Dan moeten we ervoor zorgen dat alle diensten dat draaiboek

in de hand hebben.

14.07 Guido De Padt (VLD): De FOD Mobiliteit gaat dat opmaken?

14.08 Minister Renaat Landuyt: Ja. De federale wegpolitie ook nogal sterk. Na vele bijeenkomsten, al een jaar lang, hebben wij nu knopen doorgehakt. Dit document moet naar alle diensten kunnen gaan en omgezet worden in vorming. Er zit wel tijdwinst in door de techniek van het sneller opbellen van iedereen enzovoort. Men kan daar echter verder in gaan. Diensten klaar houden of niet is weer een verdere stap. Ik discussieer altijd uitgaand van het bestaande. Alleen al door de druk en de haalbaarheid waarmee men werkt, kan men zien waar er gaten zitten in deze productie, zijnde het zo snel mogelijk vrijmaken van de weg.

14.09 Guido De Padt (VLD): Dank u, mijnheer de minister.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.30 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.30 heures.*