



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

30-05-2005

Après-midi

maandag

30-05-2005

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Questions jointes de	1
- Mme Véronique Ghenne au ministre de la Mobilité sur "le passage en Belgique de la course 'Gumball Race'" (n° 7007)	1
- M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "la course 'Gumball Race' dans notre pays" (n° 7154)	1
<i>Orateurs: Véronique Ghenne, Dylan Casaer, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "les paiements spontanés lors de transactions" (n° 7028)	5
<i>Orateurs: Hilde Vautmans, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Question de Mme Camille Dieu au ministre de la Mobilité sur "les nouveaux tests de freinage des véhicules utilitaires" (n° 7074)	9
<i>Orateurs: Camille Dieu, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les retards dans la délivrance des autorisations de transports exceptionnels" (n° 7085)	10
<i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "les contrôles du trafic aérien" (n° 7121)	12
<i>Orateurs: Simonne Creyf, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	

INHOUD

Samengevoegde vragen van	1
- mevrouw Véronique Ghenne aan de minister van Mobiliteit over "de doortocht van de Gumball Race door ons land" (nr. 7007)	1
- de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de Gumball Race in ons land" (nr. 7154)	1
<i>Sprekers: Véronique Ghenne, Dylan Casaer, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de spontane betalingen bij minnelijke schikkingen" (nr. 7028)	5
<i>Sprekers: Hilde Vautmans, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe remtesten voor bedrijfsvoertuigen" (nr. 7074)	9
<i>Sprekers: Camille Dieu, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "vertragingen in het uitreiken van vergunningen voor bijzondere transporten" (nr. 7085)	10
<i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "de controles op het luchtverkeer" (nr. 7121)	12
<i>Sprekers: Simonne Creyf, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	

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

du

LUNDI 30 MAI 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 30 MEI 2005

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.27 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.27 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

Le **président**: Mme Nagy étant absente, sa question jointe n° 7032 est retirée.

01 Questions jointes de

- Mme Véronique Ghenne au ministre de la Mobilité sur "le passage en Belgique de la course 'Gumball Race'" (n° 7007)

- M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "la course 'Gumball Race' dans notre pays" (n° 7154)

01 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Véronique Ghenne aan de minister van Mobiliteit over "de doortocht van de Gumball Race door ons land" (nr. 7007)

- de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de Gumball Race in ons land" (nr. 7154)

01.01 **Véronique Ghenne** (PS): Monsieur le ministre, il y a quelques semaines, les participants au trop célèbre rallye Gumball Race ont parcouru nos routes. Cette course folle a pour objectif de faire sillonner l'Europe par des chauffards fortunés le plus rapidement possible mais surtout au mépris de toutes les règles de circulation routière en vigueur, au mépris du danger. Pour la première fois depuis sa création, cette course devait passer par la Belgique.

M. Flor Koninckx, sénateur du sp.a-spirit, vous a interrogé le 16 décembre dernier sur l'éventuelle possibilité d'interdire ce rallye en Belgique. En réponse, vous avez alors précisé que "notre système judiciaire ne nous permettait pas d'arrêter quelqu'un avant qu'il ait commis un délit", que "l'article 9 de la loi sur la circulation routière et l'article 50 du Code de la route interdisaient toute course de vitesse et toute épreuve sportive sur la voie publique" et que "la nouvelle loi sur la circulation routière devait permettre d'empêcher, en temps utile, les intéressés de rouler". Vous avez conclu en conseillant "à chacun de rester discret en la matière, et ce pour des raisons tactiques évidentes".

Les participants à la Gumball Race ont finalement roulé en Belgique, l'heure est donc peut-être au bilan.

1. Quelles furent précisément les mesures prises par le gouvernement pour encadrer le passage du rallye sur nos routes et pour en limiter les risques?

01.01 **Véronique Ghenne** (PS): Op 16 december 2004 heeft senator Koninckx u ondervraagd over de Gumball Race die ook België zou aandoen. Het is een rallywedstrijd voor rijke snelheidsduivels die met hun bolide door Europa scheuren en de verkeersregels aan hun laars lappen. U heeft geantwoord dat ons gerechtelijk systeem ons niet toelaat iemand aan te houden alvorens hij een misdrijf heeft gepleegd. Voorts stelde u dat artikel 9 van de wegverkeerswet en artikel 50 van het verkeersreglement snelheidswedstrijden op de openbare weg verbieden en dat de nieuwe verkeerswet de betrokkenen zou verhinderen zich op de rijweg te begeven. U wenste om tactische redenen hierover zo weinig mogelijk te communiceren.

Op 14 en 15 mei 2005 heeft die race België doorkruist. Welke maatregelen heeft de regering

2. Quels furent les dispositifs mis en place par la police fédérale pour enregistrer et sanctionner les abus?
3. Combien d'infractions ont ainsi été recensées lors du passage en Belgique de la Gumball Race? Y a-t-il eu des retraits de permis?
4. Etes-vous aujourd'hui satisfait de la gestion de cet événement?

01.02 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, geachte collega's, de problematiek is uiteraard dezelfde als dewelke de collega heeft aangehaald.

In het weekend van 14 en 15 mei zagen we met het nodige mediageroffel en gedruis de Gumball Race door ons land passeren. Vooraf heeft een aantal parlementsleden vragen gesteld aan uzelf, mijnheer de minister van Mobiliteit, en ook aan de minister van Binnenlandse Zaken, omtrent het event. Tot onze tevredenheid hebben we moeten vaststellen dat de federale politie de nodige manschappen heeft vrijgemaakt om die actie goed te controleren.

Ik heb hierbij nog de volgende vragen.

Welke resultaten hebben de controles opgeleverd? Werd hierbij gecontroleerd op snelheid of eveneens op alcohol? Lijkt het misschien niet zinvol om bij volgende edities, die er hopelijk niet meer zijn – ik maak mij daar niet te veel illusies over, vermits het naast een race ook een grote geldmachine blijkt te zijn –, op Europees vlak hierover overleg te voeren? Het gaat immers over een race die door verschillende landen komt.

Werden de wagens ook vóór aanvang van de race gecontroleerd op onregelmatigheden en werden ze ook in andere lidstaten gecontroleerd?

Ten derde, ik heb uit de beelden kunnen opmaken – voor zover de beelden correct waren uiteraard – dat men de mensen op een gegeven ogenblik op snelheid gecontroleerd heeft, naar de kant heeft laten gaan en een aantal bijkomende controles heeft gedaan. Er werd daar met de glimlach bij wijze van spreken geld neergeteld en de racers waren weer verder. Ik vraag mij af of het ook niet zinvol ware geweest gelet op het soort event en op het feit dat het doel van dat event eigenlijk was zo snel mogelijk ergens te geraken in competitie, tegen elkaar, om de vastgestelde inbreuken als een illegale straatrace te aanzien, waarvoor dus geen toelating was gevraagd noch verkregen.

Zouden ze aldus niet onder artikel 10.4 van de Wegcode kunnen vallen?

01.03 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, en ce qui concerne les questions de la collègue Ghenne, je répondrai que le Centre gouvernemental de coordination et de crise (CGCCR) s'est réuni plusieurs fois, dès le 4 avril, afin d'analyser dans quelle mesure un tel événement pouvait être encadré.

Il a donc collecté toute une série d'informations et de renseignements concernant le "Gumball Race 3000", tant en Belgique qu'en Grande-

getroffen om de race in goede banen te leiden en de risico's te beperken? Hoe bestraft de federale politie de misbruiken? Hoeveel overtredingen werden er vastgesteld? Is u tevreden over de manier waarop dit evenement werd georganiseerd?

01.02 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Les participants à la course 'Gumballrace' ont traversé la Belgique les 14 et 15 mai 2005. A la suite des questions posées par différents parlementaires à MM. Landuyt et Dewael, des mesures préventives ont été prises pour contrôler les infractions de roulage par les participants.

Quel a été le résultat des contrôles? Ceux-ci portaient-ils uniquement sur la vitesse ou également sur le taux d'alcoolémie? Le ministre juge-t-il utile d'organiser des actions de contrôle pour ce type d'événements en collaboration avec d'autres pays européens? L'état des véhicules a-t-il été contrôlé sur un quelconque plan technique?

Les participants pouvaient se permettre de payer une amende sur place pour excès de vitesse et de poursuivre leur route. Cette course de vitesse n'est-elle pas illégale sur la voie publique étant donné que les conducteurs sont encouragés à adopter un comportement irresponsable sur la route?

01.03 Minister Renaat Landuyt: Om op de vragen van mevrouw Ghenne te antwoorden kan ik meedelen dat het crisiscentrum van de regering op 4 april al is bijeengekomen teneinde flankerende maatregelen te treffen om het gebeuren in goede banen

Bretagne, point de départ de la course, et a entrepris des contacts avec les différentes instances concernées. Ont aussi été associés de manière plus ou moins étroite le parquet fédéral et le Collège des procureurs généraux, les différents services de police fédérale de la route et des zones de police locale, ainsi que les autorités administratives concernées.

A votre deuxième question, je peux répondre qu'au total, auront été mobilisés huit des neuf unités provinciales de circulation de police de la route fédérale, le service d'appui aérien de la police fédérale avec un hélicoptère, deux teams de coordination - un à Bruxelles et un à Charleroi -, dix véhicules équipés de radars pour des contrôles de vitesse, onze véhicules anonymes, trois véhicules "Provida" - avec caméra - pour des contrôles mobiles de tout type d'infractions au Code de la route, quatorze motos et un véhicule d'interception. Au niveau du directeur-coordonateur de Charleroi, une dizaine d'agents de la police locale étaient impliqués.

Cette manifestation a mobilisé au total environ 90 agents de police, dont une dizaine de la police locale de Charleroi. Entre le samedi 14 mai à 20.00 heures et le dimanche 15 mai à 04.30 heures, dix dispositifs de contrôle étaient opérationnels en permanence. Sur la E42, à hauteur de Spy, l'autoroute a été fermée et tous les véhicules ont été systématiquement orientés vers un parking.

Dezelfde vraag werd ook gesteld door collega Casaer. De resultaten zijn als volgt te resumeren. Tussen haakjes, ik heb kopies van mijn antwoord. De resultaten in verband met de Gumball Racers zelf: 182 voertuigen werden gecontroleerd, sommigen zelfs twee keer. Assistentie- en organisatievoertuigen werden ook gecontroleerd. 51 auto's reden boven de toegelaten snelheid. 34 auto's reden harder dan de normale tolerantiegrens met een piek van 185 kilometer per uur. In hun termen is dat zwak qua prestatie. 21 voertuigen werden onderschept. Dit betekent dat maar liefst een zesde van de deelnemers te hard heeft gereden. De meeste overtredingen betroffen snelheden tussen 140 à 150 kilometer per uur. Twee rijbewijzen werden ingetrokken wegens overdreven snelheid. In dit geval ging het over 185 en 180 kilometer per uur. Er zijn 6 radarverklippers ontdekt en in beslag genomen. Bij 1 wagen waren reflecterende platen boven de nummerplaten gehangen. Diezelfde wagen had een blauw zwaailicht aan boord, dat de bestuurder gebruikte om andere weggebruikers opzij te doen gaan. Er werd PV opgesteld en alles werd in beslag genomen. Een bestuurder van een Hummer had geen rijbewijs C. Zou dat Speedy geweest zijn? Die rijdt toch met een gele Hummer? Zou hij een rijbewijs C hebben?

Wat de niet-Gumball Racers betreft, werden 29.415 voertuigen gecontroleerd.

6.918 auto's reden harder dan de toegelaten snelheid.

te leiden. Het crisiscentrum heeft de nodige informatie ingewonnen over de manifestatie en heeft een aantal betrokken instanties gecontacteerd (federaal parket, college van procureurs-generaal, verscheidene politiediensten of bestuurlijke overheden).

In totaal werden er acht verkeerseenheden van de verkeerspolitie, een helikopter van de dienst Luchtsteun, twee coördinatieteam, tien radarvoertuigen, elf anonieme voertuigen, drie met het Providasysteem uitgeruste voertuigen, veertien motoren en een interceptievoertuig ingezet, en namen er ook een tiental agenten van de lokale politie van Charleroi aan de actie deel.

In totaal werden ongeveer 90 politieagenten ingezet. Van zaterdag 14 mei om 20.00 uur tot zondag 15 mei om 04.30 uur waren tien controleposten non-stop actief. De E42 werd ter hoogte van Spy afgesloten en alle voertuigen werden naar een parking geleid.

Sur les 182 véhicules contrôlés, 51 avaient dépassé le maximum autorisé. Le niveau de tolérance a été dépassé par 34 conducteurs et deux permis de conduire ont été retirés. Six détecteurs de radars ont été confisqués. Un conducteur avait apposé des plaques réfléchissantes au-dessus de ses plaques minéralogiques et avait à bord de son véhicule un gyrophare bleu destiné à lui donner le libre passage. Enfin, le conducteur d'un "Hummer" ne disposait pas du permis C.

Cette nuit-là, 29.415 conducteurs de véhicules ne participant pas à la course ont été contrôlés; 6.918 conduisaient à une allure supérieure à la vitesse maximale.

Il y a eu 1.087 conducteurs au-dessus de la marge de tolérance technique dont 157 ont été interceptés, 16 retraits immédiats de permis de conduire, 12 conducteurs étant sous l'influence de l'alcool. Un détecteur de radars a été saisi. Deux PV ont été dressés au vu des conditions techniques des véhicules, deux PV pour absence du port de la ceinture de sécurité, un PV pour un véhicule en surcharge, trois PV d'avertissement pour la non-conformité des documents de bord. Voilà les résultats.

Men heeft vastgesteld dat 1.087 bestuurders boven de toegelaten technische tolerantie zaten, 157 werden tegengehouden en van 16 werd het rijbewijs ingetrokken (12 bestuurders zaten dronken achter het stuur). Een radarverklikker werd in beslag genomen. Er werden twee pv's opgesteld voor de technische toestand van de wagen, twee wegens het niet dragen van de veiligheidsgordel, een voor een te zwaar geladen voertuig en drie pv's van waarschuwing wegens het niet overeenstemmen van de boorddocumenten met de voorschriften.

In antwoord op de vraag van de heer Casaer inzake samenwerking in Europees verband wil ik erop wijzen dat er in enige mate samenwerking is geweest, omdat de gegevens over de te verwachten passages aan elkaar werden doorgegeven via het klassieke verkeerspolitienetwerk. Voor de kenners: dat netwerk wordt TISPOL genoemd.

Il y a bien eu une collaboration avec d'autres États membres puisque la police de la circulation a reçu par les canaux habituels des informations sur le passage de la course.

Wat uw derde vraag inzake het aansporen tot snelheid betreft, het is evident dat de actie op zich een soort promotie is om de regels, voor wie het zich financieel kan permitteren, niet na te leven. Op zich is dat een heel kwalijke, immorele boodschap. De strafrechtelijke kant van het verhaal is echter dat in onze reglementering nu reeds en op vandaag het individueel aansporen tot snel rijden – wat zij met zijn allen doen – een zware overtreding van de eerste graad is. In de nieuwe regeling zal het een zware overtreding van de vierde graad zijn. Voor ons komt alles wat te maken heeft met bewust snel rijden en met bewust veroorzaken van risico's in de allerhoogste graad terecht. In de toekomst zullen dergelijke manifestaties in ons land dus nog strenger kunnen worden behandeld dan op vandaag reeds gebeurt.

Les participants incitent aux excès de vitesse et au non-respect des règles de la circulation. Le message qu'ils font passer est donc fâcheux et immoral. Inciter une personne à conduire à une vitesse excessive constitue aujourd'hui une infraction grave du premier degré. La nouvelle loi relative à la circulation routière en fait une infraction grave du quatrième degré. Elle permettra d'appréhender plus sévèrement ce type de courses en Belgique.

In ieder geval, de moraal van het verhaal is dat onze politiediensten en alle diensten die ermee te maken hebben, een pluim verdienen, omdat zij geen enkel risico hebben genomen. Door hun actie hebben zij er wellicht voor gezorgd dat de nacht van 14 op 15 mei 2005 veel veiliger was dan de betrokken leuke heren hadden gewild.

01.04 Véronique Ghenne (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse détaillée. Comme vous l'avez déjà signalé, l'article 9 de la loi sur la circulation routière et l'article 50 du Code de la route interdisent tout concours de vitesse et toute épreuve sportive sur la voie publique. Au regard de votre réponse et vu le nombre d'infractions constatées, ne pourrait-on pas interdire cette épreuve, si elle devait à nouveau s'organiser sur notre territoire, en mettant en avant ces deux articles?

01.04 Véronique Ghenne (PS): Ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Artikel 9 van de wegverkeerswet en artikel 50 van het verkeersreglement verbieden snelheids- en sportwedstrijden op de openbare weg. Kan men die wedstrijd dan niet verbieden?

Il ne faut pas oublier que c'est la collectivité qui assume les extravagances illicites et dangereuses de ces riches automobilistes. A

De gemeenschap moet opdraaien voor de grillen van die rijke

mes yeux, cet argent pourrait peut-être être utile à d'autres fins.

automobilisten. Dit geld had voor nuttiger doeleinden kunnen worden gebruikt.

01.05 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Ik bedank de minister eveneens voor zijn uitvoerig antwoord.

01.05 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Il faut surveiller de telles courses et même les empêcher si possible. Il faut aussi veiller à sanctionner lourdement les participants qui transgressent les règles de circulation.

De conclusie die de collega trekt, is dat we de problematiek ook de volgende jaren goed in het oog moeten houden. Ik weet wat de wettelijke bezwaren en de moeilijkheden zijn om dergelijke zaken effectief totaal onmogelijk te maken. Ik denk dat het inderdaad belangrijk is dat men ook nieuwe edities goed in het oog houdt en al het mogelijke doet om die mensen zo streng mogelijk te controleren en te bestraffen.

Ik begrijp deels uit het antwoord dat er blijkbaar met betrekking tot het aanzetten tot snel rijden niet echt specifieke overtredingen zijn vastgesteld, hetgeen op het terrein toch wel mogelijk ware geweest. Het kan niet dat men, omdat men veel geld heeft en met de glimlach een paar honderd euro neertelt, dat men nadien zijn race lustig en rustig kan voortzetten.

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

02 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de spontane betalingen bij minnelijke schikkingen" (nr. 7028)

02 Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "les paiements spontanés lors de transactions" (n° 7028)

02.01 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u zal het er wel met mij over eens zijn dat een goede verkeershandhaving staat of valt met een efficiënte afhandeling van de vastgestelde verkeersmisdrijven. De vraag rijst dan ook of ons land een vlotte, snelle en efficiënte inning van de verkeersboetes kent.

02.01 Hilde Vautmans (VLD): Dans le cadre du projet de loi qui réglera l'ordonnance de paiement des amendes de roulage, je souhaite être mieux informée de l'efficacité du traitement des infractions routières.

Als criminologen hebben wij op de universiteitsbanken altijd geleerd dat een straf maar efficiënt is als ze snel op het misdrijf volgt en er met zekerheid op zal volgen.

La perception immédiate se déroule-t-elle sans difficulté? Comment s'expliquent les différences éventuelles d'un arrondissement à l'autre?

Uit recente hoorzittingen met experts naar aanleiding van het wetsontwerp dat de beschikking tot betaling wil regelen, zou blijken dat er, in tegenstelling tot het algemene aanvoelen, wel degelijk een hoog percentage spontane betalingen gebeurt. Het overgrote deel zou via een minnelijke schikking gebeuren. Slechts een kleine minderheid van de overtreders moet voor de politierechter verschijnen.

Combien d'infractions sont-elles classées sans suite? Quel laps de temps se déroule-t-il entre le constat de l'infraction et l'exécution des mesures prises? Existe-t-il des différences d'un parquet à l'autre?

Om een beter zicht te krijgen op de problematiek van de afhandeling van de verkeersmisdrijven, had ik u graag een paar vragen gesteld.

Ten eerste, worden de onmiddellijke inningen en de minnelijke schikkingen inderdaad vlot betaald? Zijn er tussen de verschillende arrondissementen verschillen daaromtrent waar te nemen? Kunt u eventueel de nodige cijfers aan het Parlement ter beschikking stellen? Wat is de oorzaak van de eventuele verschillen?

Quelle est l'efficacité des applications informatiques de la police et des parquets pour le traitement des infractions de roulage?

Ten tweede, worden veel overtredingen al dan niet geseponeerd en

om welke reden? Is er hier een verschil waar te nemen tussen de verschillende parketten?

Ten derde, verloopt er veel tijd tussen de vaststelling van de overtreding en het gevolg dat eraan wordt gegeven? Zijn ook hier verschillen waar te nemen tussen de onderscheiden parketten in ons land? Wat zijn de oorzaken van de eventuele verschillen?

Ten vierde, uit de hoorzittingen is gebleken dat de moeilijkheid bij een afhandeling vooral bij de informaticacapaciteit van politie en justitie zou liggen. Hoe is het juist gesteld met de informaticatoepassingen bij de politie en de parketten op het vlak van de verkeersinbreuken? Zijn verbeteringen nog mogelijk? Beschikt iedereen over een gelijkaardige toepassing?

Mijnheer de minister, ten slotte, ook het betalingssysteem is momenteel archaïsch te noemen. Er wordt dan ook terecht gepleit voor het vervangen van het systeem van de boetezegels door overschrijvingen via de bank of door betaling via creditkaarten. Hoe is het concreet met het dossier gesteld? Ik heb via de media vernomen dat er een beslissing zou zijn genomen en dat het archaïsch systeem van de boetezegels zou zijn afgeschaft. Ik heb zelf met een aantal collega-parlementsleden daarover een voorstel van resolutie ingediend. Ik zou toch graag willen vernemen binnen welke tijdsspanne u de vervanging ziet gebeuren.

02.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, een van de punten die wij naar aanleiding van de wijziging van de verkeerswet hebben beslist in de regering is dat alles op alles moet worden gezet om aan juiste cijfers te geraken omdat meten weten is. Dus ook hier zult u aan de hand van mijn antwoord voelen dat wij ons nog beter moeten voorbereiden in het vlugger verwerken van cijfers. Wat uw eerste vraag betreft, over de onmiddellijke inning en de betaling van de onmiddellijke inning, zegt men mij dat wij op nationaal vlak kunnen spreken van 90% betaald, wat relatief goed is. Niet alle politiediensten zijn echter in staat om de juiste gegevens qua voorgestelde en betaalde onmiddellijke inningen te geven. In Oost- en West-Vlaanderen zijn in 2004 minstens 294.286 onmiddellijke inningen betaald zonder enige tussenkomst van het parket. Nog eens 14.474 onmiddellijke inningen werden voldaan nadat het parket een herinnering had gestuurd of al een minnelijke schikking had voorgesteld. In totaal zijn er dus 308.760 betaalde onmiddellijke inningen. Het betalingspercentage van de uitgeschreven onmiddellijke inningen van de federale wegpolytie bevindt zich per parket. Dat is dus enkel wat de federale politie heeft uitgeschreven aan boetes. Dit zijn dus de gegevens van 26 verkeersposten en niet de gegevens van de 9 technische secties waaronder de radars en de onbemande camera's vallen.

Blijkbaar heeft men meer tijd nodig dan wat men nu gaat doen om die cijfers bijeen te krijgen.

Ik kan u een beeld geven van alles wat de federale politie betreft, gespreid over de verschillende provincies. U zult merken, ik zal u dat schriftelijk meegeven, dat er qua inningspercentages verschillen zijn die lopen van 5 of 6 procent tot 91 procent en zelfs 95 procent, zonder dat we er een verklaring kunnen opplakken. Ze geven een beeld, maar ze geven geen verklaring voor het inningspercentage.

Quelles initiatives le ministre a-t-il déjà prises pour remplacer le système archaïque des timbres-amendes par un paiement par carte ou virement bancaire.

02.02 **Renaat Landuyt**, ministre: A la suite des modifications apportées à la loi sur la circulation routière, il a été décidé de tout mettre en œuvre pour collecter des chiffres exacts. Mes réponses sont dès lors fondées sur des chiffres incomplets mais, au plan national, 90% des perceptions immédiates auraient été payées.

En Flandre occidentale et en Flandre orientale – où les chiffres sont les meilleurs – 294.286 perceptions immédiates ont été payées sans l'intervention du parquet et 14.474 après intervention du parquet.

Je fournirai les chiffres de la police de la route fédérale par écrit à Mme Vautmans. Ils sont fondés sur 26 postes routiers; les chiffres des neuf sections techniques ne sont pas encore disponibles. La raison des différences entre les taux de paiement par parquet ne sont pas connues.

Nonante pour cent des transactions ont été payées en 2003. Les données définitives ne

Tot nu heb ik gesproken over de onmiddellijke inning. Dat zijn de boetes die gewoon zijn uitgeschreven door de politie en via boetezegels worden betaald.

In de tweede fase, de minnelijke schikkingen, werd tot en met 2003 altijd gesproken van 90 procent betaling. Voor 2004 zijn er geen eindcijfers beschikbaar. De advocaatprocureur-generaal die zich daarmee bezighoudt, zegt dat hij per arrondissement nooit significante verschillen ziet. Ook hier zullen we nog meer moeten aandringen op juiste gegevens om de juiste conclusies te kunnen trekken.

Wat uw tweede vraag inzake seponeringen betreft, kan ik zeggen dat 17 tot 19 procent van de overtredingen worden geseponerd. In 2001 was dit 16,89 procent, in 2002 was dat 19,7 procent en in 2003 was dat 19,12 procent.

Ook wat dat betreft heb ik niet de gegevens van 2004. Ik zal hierop aandringen.

Men zegt mij dat er hier een verschil is te merken tussen de arrondissementen. Dendermonde bijvoorbeeld heeft 10% seponeringen, terwijl Oudenaarde er 25% heeft. Sta mij toe van de gelegenheid gebruik te maken om te zeggen dat dergelijke verschillen – tijdens de hoorzittingen hebt u gedetailleerde gegevens gekregen van Leuven, waar een hoog resultaat werd gehaald – en het feit dat wij zolang moeten wachten op de gegevens, bijkomende redenen zijn om dringend overleg te plegen met alle procureurs om inzake verkeersbeleid dezelfde logica te volgen als dewelke we in de wet proberen op te nemen. Dat moet ook blijken uit de toepassing. Er is al een afspraak gemaakt binnen de regering dat de minister van Justitie mij zal uitnodigen om met de procureurs-generaal een en ander uit te diepen, zodat er meer eenvormigheid komt. Een van de vragen is ook vlotter de cijfers te verkrijgen, zodat we conclusies kunnen trekken.

Wat uw derde vraag betreft over de snelheid van afhandeling, indien de overtreder staande wordt gehouden, ontvangt hij ofwel zijn onmiddellijke inning ofwel wordt hem achteraf een PV toegestuurd binnen de gestelde termijnen. Bij niet-staandehouding wordt het PV of de onmiddellijke inning gemiddeld binnen de 8 dagen opgestuurd. De maximumduur valt binnen de wettelijke termijn van 15 dagen. De voorstellen tot onmiddellijk inning worden betaald binnen de 33 dagen. De onmiddellijke inningen die niet worden betaald, worden aan het parket overgezonden. 90% van de voorgestelde minnelijke schikkingen wordt binnen de maand betaald.

Er zijn kleine verschillen tussen de arrondissementen. Maar ook daarvoor is verdere uitdieping nodig.

Wat uw vierde vraag betreft, inzake de informaticacapaciteit van politie en Justitie, verschilt de informatica van de lokale politie van die van de federale politie. De federale politie beloofde echter – daarover zijn wij aan het discussiëren – in het raam van haar steunfunctie een uniek informaticaplatform klaar te hebben tegen 1 januari 2006. De lokale politie kan nu de essentiële gegevens van de meeste processen-verbaal inzake verkeersmisdrijven digitaal overdragen aan de politieparketten. Tot voor kort waren daar problemen mee. Maar bij

sont pas encore disponibles pour 2004. Les différences entre les arrondissements ne sont pas significatives.

Quelque 16 à 19% des dossiers d'infraction ont été classés. On observe des différences significatives par arrondissement, avec 10% à Termonde et 25% à Audenarde.

Si le contrevenant n'est pas arrêté sur place, il doit recevoir son procès-verbal ou sa proposition de perception immédiate dans les quinze jours. En moyenne, le délai est de huit jours. La perception immédiate doit être payée dans les 33 jours. Il en est ainsi dans 90% des cas. On observe de petites différences au niveau des arrondissements.

La police fédérale a promis qu'un système informatique unifié pour les polices locales et fédérale serait disponible au 1^{er} janvier 2006. La police locale peut déjà transférer aux parquets les données essentielles de la plupart des procès-verbaux par la voie numérique, mais l'on s'efforce toujours d'améliorer le transfert numérique de données.

Un groupe de travail composé de délégués de tous les cabinets concernés a été constitué pour adapter le système de paiement. Je souhaite une solution en la matière pour le 1^{er} janvier 2006. C'est surtout l'harmonisation des méthodes de travail des différents SPF qui constitue en l'espèce une source de difficultés.

het opstellen en het verfijnen van de Verkeersveiligheidsbarometer zijn het precies dergelijke transfers van gegevens die wij proberen te versnellen.

Veel lokale zones hebben zelfs bijkomende software gekocht van privé-firma's, om zich beter te wapenen, maar wij hebben daarbij voortdurend een coördinatieprobleem. Het digitaal kunnen overdragen van gegevens is de grootste noodzaak.

Het probleem rijst niet enkel tussen lokale politie en federale politie maar ook is er het probleem van de digitale overdracht van gegevens van de processen-verbaal naar de verschillende parketten. Ook daar is er voortdurend discussie over wat er moet aangepast worden aan wiens software. Vooral moeten wij ons ervoor hoeden de discussie over de informatica te gebruiken als schaamlapje om niet-geordende gegevens te verzamelen.

Vanuit de discussie over de Verkeersbarometer vertrekt men voortdurend vanuit de gegevens die er toch zijn, met name de gegevens die vermeld zijn in de processen-verbaal, waardoor men vermijdt extra handelingen te moeten doen inzake de aangifte van gegevens. Dus is het ook noodzakelijk dat wij de gegevens die vermeld zijn in de processen-verbaal ook via elektronische weg kunnen verspreiden.

Met andere woorden, vanaf 1 januari 2006 zou een en ander al wat vlotter moeten verlopen, minstens binnen de eenheidspolitie, zoals gestructureerd op twee niveaus.

Uw vijfde vraag ging over de boetezegels. Daarover is inderdaad de afspraak gemaakt dat wij er alles aan doen om per 1 januari 2006 daarmee klaar te zijn. De grote discussie gaat over de stroomlijning van de verschillende administraties omdat het voor de administratie van Financiën nu een situatie is van één klant, met name De Post, die tijdig betaalt, waarvan men het betalingsritme gewoon is. De boetes worden betaald door De Post. De rest hoeft Financiën zich niet meer aan te trekken. We gaan nu naar betalingen op rekeningen of rekening. Bijvoorbeeld rekeningen per politie heeft het voordeel dat de politie nauwgezet kan volgen wie betaald heeft en wie niet betaald heeft. Doet men het via een centrale rekening, dan is er minder risico voor een vlotte doorbetaling naar Financiën, maar is er een groter risico op het niet juist registreren van de betalingen waardoor er mensen zouden kunnen worden verwittigd van een minnelijke schikking of een dagvaarding terwijl ze wel betaald hebben, echter zonder de juiste refertes te vermelden. Ik voorspel u tal van discussies in de toekomst, alleen al door het probleem van het vermelden van de juiste refertes in het overschrijvingsformulier.

Desalniettemin is het de optie dat wij iedereen een klein beetje in dezelfde richting moeten duwen zodat we per 1 januari de mensen die een boete krijgen minstens als troost kunnen zeggen dat ze thuis vanuit de zetel, via het internet, kunnen betalen.

Ik denk dat dit een volledig antwoord is op uw vraag, met de voorhanden zijnde gegevens weliswaar.

02.03 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik hoop natuurlijk wel dat ik de cijfers zo dadelijk op

02.03 Hilde Vautmans (VLD): La perception des amendes ne pose

papier meekrijg. Ik denk dat dit duidelijk aantoont dat er nog grote inspanningen moeten geleverd worden – u zegt het zelf – om een adequate gegevensverzameling te bekomen.

Ik denk dat het wel duidelijk is dat de minnelijke schikkingen en de onmiddellijke inningen tamelijk goed werken, waardoor dat bevel tot betaling kan worden weggelaten. Voorts hoop ik dat we verder kunnen gaan met het afschrijven van die boetezegels en dat het inderdaad zal lukken tegen 1 januari 2006. Ik hoop ook dat de informaticatoepassingen, zoals u zegt, niet als schaamlapje zullen gebruikt worden, maar inderdaad verder op mekaar zullen worden afgestemd. Dat lijkt mij geen onoverkomelijke opdracht in het jaar 2005.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de Mme Camille Dieu au ministre de la Mobilité sur "les nouveaux tests de freinage des véhicules utilitaires" (n° 7074)

03 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Mobiliteit over "de nieuwe remtesten voor bedrijfsvoertuigen" (nr. 7074)

03.01 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, vous savez que les centres de contrôle technique ont organisé ce qu'on appelle des "road shows" un peu partout en Belgique afin d'informer les utilisateurs de véhicules utilitaires des futures procédures en matière de tests de freinage. Ces tests ont le mérite de mettre en évidence le fait que la méthode envisagée ne permet pas un contrôle technique correct.

En effet, en raison de la légèreté de certains tracteurs et du nombre de remorques, le poids insuffisant reposant sur les essieux à vide implique que ces véhicules n'atteignent pas la pression de 2 bars requise par l'arrêté royal du 17 mars 2003 pour que la simulation puisse être validée. Ceci toucherait à peu près, d'après les dires des centres techniques, 8 à 10% des tracteurs routiers, dont le parc est évalué à 50.000 véhicules.

Même si une solution semble possible en procédant à une estimation sur la base des données obtenues, il reste néanmoins 3%, soit 1.500 véhicules, pour lesquels aucune solution n'est proposée. On a même déjà vu certains véhicules recevoir une carte rouge parce qu'ils n'atteignaient pas le minimum requis pour pouvoir être contrôlés.

Juridiquement parlant, rien ne permet de conclure qu'en réalité la capacité de freinage est effectivement déficiente. On pourrait dire que c'est l'autorité qui a homologué les véhicules et qui les a autorisés à circuler. Il faudrait donc que l'autorité puisse permettre aux contrôleurs de remplir leurs missions.

C'est la raison pour laquelle je vous interroge à propos de ce chiffre de 2 bars, repris dans l'arrêté royal, qui semble irréaliste.

Que comptez-vous entreprendre pour contrôler ces véhicules dits "incontrôlables"?

03.02 Renaat Landuyt, ministre: Chère collègue, le problème est connu. Je doute cependant que l'on puisse dire que le problème touche 8 à 10% des tracteurs routiers, même si j'ai pu comprendre

aucun problème. J'estime dès lors que l'ordre de paiement peut disparaître. J'appelle de mes vœux la suppression des timbres-amendes, et j'espère que les systèmes informatiques seront bientôt compatibles les uns avec les autres.

03.01 Camille Dieu (PS): De centra voor autokeuring organiseerden informatie-vergaderingen over de nieuwe procedures voor de remtests, die niet sluitend blijken. Bepaalde trekkers zijn immers zo licht dat ze de vereiste druk van 2 bar niet halen. Juridisch gezien kan daaruit echter niet worden afgeleid dat het remvermogen onvoldoende is. Welke maatregelen zal u nemen om die "oncontroleerbare" voertuigen alsnog te controleren?

03.02 Minister Renaat Landuyt: We kennen het probleem, en er is een oplossing in de maak.

que les tracteurs routiers, qui sont la propriété du président de la Febetra, sont compris dans ce pourcentage.

Une solution est envisagée dans la réglementation mais elle représente une charge supplémentaire de travail pour les parties impliquées. De fait, les véhicules qui doivent passer le test à vide mais qui ne peuvent atteindre les 2 bars requis, doivent dans ce cas se présenter avec une charge partielle telle que la masse du véhicule ne dépasse pas la moitié de la masse maximale autorisée. Pour ces véhicules, toute la procédure est décrite dans la réglementation.

Ceci dit, la théorie n'est pas toujours appliquée car les conducteurs doivent passer à deux reprises au contrôle technique: une première fois à vide pour constater que le poids du véhicule est insuffisant, une seconde fois avec la charge.

Pour cette raison et pour d'autres raisons techniques, toutes les personnes et organisations intéressées se réuniront le 3 juin 2005, en présence de GOCA. J'espère pouvoir vous donner prochainement une vraie solution.

03.03 Camille Dieu (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Nous aurons eu le mérite de faire en sorte que cette réunion ait lieu. J'espère que vous trouverez une solution. Il n'est pas normal qu'il faille charger son véhicule à l'avance. Il est vrai que pour certaines camionnettes légères, on plaçait déjà un bloc de ciment à l'arrière pour alourdir le véhicule lorsqu'il passait sur la fosse. Il ne me semble tout de même pas normal que cela se passe ainsi.

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

04 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "vertragingen in het uitreiken van vergunningen voor bijzondere transporten" (nr. 7085)

04 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les retards dans la délivrance des autorisations de transports exceptionnels" (n° 7085)

04.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, deze vraag handelt over transportvergunningen en meer specifiek voor het uitzonderlijk vervoer. Ik verneem immers dat het uitreiken van dergelijke transportvergunningen een vrij groot probleem is en dan vooral de duur van de aflevering. In mijn vraag heb ik het over 4 à 5 weken. Ik hoor ondertussen dat dit kan oplopen tot 6 weken. Ik hoor dat er momenteel nog vergunningen in behandeling liggen die dateren van 21 maart. Dit alles om maar te zeggen dat het toch wel heel lang kan aanslepen vooraleer een vervoerder antwoord krijgt. Daardoor verkeert een vervoerder nogal eens in een situatie dat hij niet kan voorspellen wanneer hij een bepaald transport klaar moet hebben om het te vervoeren. Hierdoor kan hij zijn aanvraag niet zo veel weken op voorhand indienen om zijn transportopdracht toch nog op tijd te kunnen uitvoeren.

Gevraagd naar oorzaken wordt er verwezen naar structureel personeelstekort wat toch vraagt om structurele maatregelen. U kunt er immers niet omheen dat langdurige vertragingen in transportvergunningen weinig bevorderlijk zijn voor de economie. Het is overigens ook sterk dat zulke transportvergunningen in het buitenland kunnen worden verkregen op enkele dagen – twee of drie

Voertuigen die leeg getest moeten worden maar de vereiste 2 bar niet halen, moeten gedeeltelijk geladen opnieuw ter keuring aangeboden worden. In dat geval is het moeilijker om de reglementering toe te passen, want dan moet er twee keer gekeurd worden: leeg én geladen. Op 3 juni is er een vergadering belegd met alle betrokken organisaties. Ik hoop bij een volgende gelegenheid met een echte oplossing voor de dag te kunnen komen.

03.03 Camille Dieu (PS): Die situatie bestond al voor bepaalde lichte bestelwagens, die geladen met een zak cement over de werkkuil werden gereden. Dat is geen normale gang van zaken.

04.01 Jef Van den Bergh (CD&V): En Belgique, il faut parfois attendre quatre ou cinq semaines avant d'obtenir une autorisation de transport exceptionnel. Dans d'autres pays, par contre, de telles autorisations sont délivrées dans un délai de quelques jours. Les retards dans la délivrance seraient dus à un manque de personnel.

De combien de membres du personnel le service dispose-t-il et combien de personnel faut-il pour résorber les retards structurels? Le ministre a-t-il déjà pris des mesures? D'autres services délivrent-ils des autorisations de transport et enregistrent-ils également des retards?

dagen – tijd, terwijl het hier wel enkele weken kan duren. Ik verneem dat bedrijven ook een dringende vraag kunnen stellen om een vergunning af te leveren waardoor het iets sneller kan gaan. Het gevolg daarvan is natuurlijk dat steeds meer bedrijven dringende vragen beginnen te stellen waardoor de rest nog verder achterop geraakt.

Graag had ik dan ook antwoord gekregen van u, mijnheer de minister, op een aantal vragen. Hoe lang duurt het verkrijgen van een vergunning voor bijzondere transporten gemiddeld? Hoeveel personeel heeft de dienst ter beschikking en hoeveel personeel zou er moeten zijn om de structurele vertragingen weg te werken? Ik heb daarbij ook nog vernomen dat het personeel van de federale dienst nog altijd de weg op moet om wegen na te kijken of zij al dan niet geschikt zijn voor uitzonderlijk vervoer terwijl dat net een bevoegdheid is van het Gewest, dacht ik. De vraag is dan ook of dat personeel nog effectief de weg op moet want ook dat leidt naar het schijnt tot een verscherping van het probleem van het personeelstekort. Welke maatregelen heeft de minister genomen of stelt hij in het vooruitzicht om het probleem te verhelpen, vooral dan met betrekking tot het personeel uiteraard? Zijn er nog andere diensten die transportvergunningen moeten uitreiken en rijzen ook daar problemen?

04.02 Minister **Renaat Landuyt**: Collega, wat uw eerste vraag betreft, hoelang duurt het voor het verkrijgen van een vergunning voor bijzondere transporten? De doorlooptijd van een aanvraag tot het afleveren van een vergunning voor uitzonderlijk vervoer kan oplopen tot 4 weken. Een redelijke termijn zou veeleer 5 tot 10 werkdagen moeten worden.

Wanneer wij even nader het waarom bekijken inzake die vertraging voor de vergunningen, blijkt dat een Europees fenomeen te zijn, ook waar de aanvragen kosteloos kunnen worden gedaan. Blijkbaar doet er zich het nieuwe fenomeen voor – ook in Frankrijk en Spanje, waar het kosteloos gebeurt – dat men voor de zekerheid aanvragen doet, die dan niet effectief gebruikt worden. Nederland en Duitsland hebben minder problemen, omdat zij met retributie werken. Dus overwegen wij nu een vorm van remgeld of retributie in te voeren, of die te verhogen.

Dat is meteen een antwoord op uw kernvraag, uw derde vraag.

Ik meen dat het niet zozeer een probleem is van personeel, al mag men het werk van die mensen zeker niet onderschatten. Het aantal aanvragen is enorm gestegen en men ziet dat zich dat vertaalt in een achterstand die wellicht te maken heeft met enorm veel spookaanvragen of aanvragen in afwachting. Wij doen er alles aan om daarin een schifting te maken.

Voor de volledigheid, de dienst Uitzonderlijk Vervoer telt 19 medewerkers, met naast het diensthoofd 4 industriële ingenieurs en 14 medewerkers. De 4^e industriële ingenieur werd vorig jaar nog aangeworven.

Wel moet gezegd worden dat een deel van de administratieve medewerkers overgestapt is naar deeltijds werk. Dus, er is daar wel enige beweging.

04.02 **Renaat Landuyt**, ministre: La délivrance d'une autorisation de transport exceptionnel peut prendre jusqu'à quatre semaines, alors qu'un délai de cinq à dix jours ouvrables semblerait raisonnable.

Le retard est un phénomène européen. Dans les pays où la demande est gratuite, de nombreuses autorisations sont demandées simplement pour la forme, les demandeurs s'apercevant par la suite qu'elles n'étaient pas nécessaires. Les pays qui ont imposé le paiement d'une redevance ont moins de problèmes. Nous envisageons dès lors l'instauration d'une telle redevance.

Le problème ne se situe donc pas au niveau du personnel mais au niveau des nombreuses demandes introduites pour la forme. Le service Transport exceptionnel compte dix-neuf collaborateurs, dont quatre ingénieurs industriels et un directeur.

Grâce à la réforme de la réglementation et à un système

In antwoord op uw vierde vraag wijs ik erop dat de directie Wegvervoer belast met de afgifte van de vergunningen aan de beroepswegvervoerders, erin geslaagd is de gemiddelde termijn van de aangifte van vergunningen in kwestie terug te brengen van enkele weken tot enkele dagen door een combinatie van de hervorming van de reglementering terzake en de invoering van een permanent informaticasysteem.

Ik heb het hier over de beroepswegvervoerders. Dat betreft het vervoer van goederen en personen samen.

Er moet wel aan worden toegevoegd dat de termijn van enkele dagen pas kan, indien het door de vervoerder ingediende dossier volledig in orde is.

Het doel van een van de zogenaamde verbeteringsprogramma's binnen de administratie van de FOD Mobiliteit en Verkeer is met name ook hier de doorlooptijd te verkorten.

Ik hoop hiermee volledig te hebben geantwoord.

04.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik ben blij dat u het probleem erkent en er ook iets aan wil doen. Het aantal spookaanvragen blijkt inderdaad behoorlijk groot te zijn.

U stelt dat het probleem ligt bij het feit dat de aanvraag gratis is. Volgens mij is er ook een ander aspect. In België kunnen vrij open aanvragen worden ingediend en de vergunning is een aantal weken tot een aantal maanden geldig. Wanneer in Nederland daarentegen een aanvraag wordt ingediend, is dat voor een specifiek transport. Daardoor kan de afhandeling sneller en efficiënter op het bewuste transport gericht verlopen.

U hebt ook niet gesproken over een mogelijk koninklijk besluit over het heel uitzonderlijke vervoer, waaraan zou worden gewerkt. Ook in zo een koninklijk besluit zou een dergelijke bepaling misschien kunnen worden opgenomen, waardoor het probleem deels kan worden opgelost of verkleind.

Er is dringend wat werk aan het dossier nodig, aangezien het Belgische uitzonderlijk transport aanzienlijke klappen krijgt, als ik de betrokkenen uit de sector mag geloven. Ik hoop dat we in de komende weken en maanden op dat vlak resultaat kunnen boeken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de minister van Mobiliteit over "de controles op het luchtverkeer" (nr. 7121)

05 Question de Mme Simonne Creyf au ministre de la Mobilité sur "les contrôles du trafic aérien" (n° 7121)

05.01 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de minister, mijn vraag vertrekt van het geval met Onur Air, die op 12 mei een vliegverbod opgelegd kreeg door Nederland. Kort daarna was de maatschappij niet meer welkom in Frankrijk, Zwitserland en Duitsland. In België landen, kon nog wel.

informatique permanent, le service du Transport par route, compétent pour les licences des transporteurs routiers professionnels, a pu réduire à quelques jours le délai de quelques semaines qui était en vigueur jusqu'ici.

La finalité des programmes d'amélioration du SPF Mobilité et Transports est de réduire ce délai.

04.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Un autre problème est qu'en Belgique, on peut introduire librement des demandes dont la durée de validité est de quelques semaines, voire de quelques mois. Aux Pays-Bas, une licence n'est valable que pour un seul transport, ce qui accroît l'efficacité du traitement des licences. Nous pourrions peut-être reprendre cet élément du système néerlandais dans l'arrêté royal qui règle les transports exceptionnels.

Etant donné qu'en Belgique, le secteur des transports exceptionnels est l'objet d'attaques diverses, j'espère que nous enregistrerons des résultats dans les prochaines semaines ou les prochains mois.

05.01 Simonne Creyf (CD&V): Le 12 mai 2005, Onur Air s'est vu infliger une interdiction de vol aux Pays-Bas, à la suite de quoi la compagnie aérienne n'a plus été la

De Nederlandse Inspectie van Verkeer en Waterstaat had te vaak mankementen en tekortkomingen bij het bedrijf vastgesteld. De luchtvaartmaatschappij heeft altijd volgehouden dat de veiligheid nooit in het gedrang is gekomen. Nu hebben we ook kunnen lezen in de pers dat Nederland het vliegverbod heeft ingetrokken.

In reactie op een vraag in de plenaire vergadering van vorige week hebt u gesteld dat er een probleem van coördinatie tussen de verschillende landen bestaat. Richtlijn 2004/36 beoogt een geharmoniseerde handhaving van de internationale veiligheidsnormen. De richtlijn moet omgezet worden tegen 30 april 2006.

Mijnheer de minister, mijn vragen zijn de volgende:

Wat is in het dossier van Onur Air de recentste evolutie? Wat is de recentste stand van zaken? Wat zijn de eventuele conclusies die daaraan verbonden zijn?

Welk overleg heeft er in dit verband plaatsgehad tussen de Belgische en Nederlandse controle-instanties?

Welk initiatief zal de Belgische regering nemen om bij de controle en de beslissingname tot een betere coördinatie tussen de lidstaten te komen? Met welke timing? Met andere woorden, mijnheer de minister, wat bent u van plan? Wat is uw initiatief of welke rol kan België terzake spelen?

Dan kom ik op de richtlijn zelf, mijnheer de minister. Aan welke precieze gebreken beoogt de richtlijn 2004/36 van de Europese Gemeenschap te remediëren?

Klopt het, wat we in persberichten hebben kunnen lezen, dat die richtlijn eigenlijk niet geschikt is om het soort problemen dieesignaleerd zijn bij Onur Air, op te lossen? Volgens berichten die wij gelezen hebben, zou het Europees Parlement en de Raad van Ministers van Verkeer voorstellen om de Europese wetgeving zo te verstrengen dat een vliegverbod in één lidstaat uitgebreid kan worden tot de hele Europese Unie.

Met andere woorden, de richtlijn zoals ze nu bestaat, zou niet opleggen dat een vliegverbod, opgelegd door één lidstaat, moet worden gevolgd door de andere lidstaten.

Klopt dat? Als dat zou kloppen, wanneer kunnen we dan de nieuwe coördinatie wél verwachten?

Ten slotte, België moet de richtlijn uiteraard ook omzetten. Dat is nog niet gebeurd. Tegen wanneer kunnen wij de omzetting verwachten? Kan alles eventueel nog wat sneller gebeuren?

Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, tot daar mijn vragen.

05.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, mevrouw Creyf, op dinsdag 24 mei 2005 werd een afspraak gemaakt tussen de Nederlandse, de Duitse, de Franse en de

bienvenue non plus en France, en Suisse et en Allemagne. L'Inspection néerlandaise des Communications et de la Gestion des eaux avait constaté à de trop nombreuses reprises des défaillances sur les appareils de la compagnie, laquelle prétendait toutefois que la sécurité n'était pas menacée.

Le ministre a indiqué précédemment que le problème se pose sur le plan de la coordination entre les différents pays. La directive européenne 2004/36/CE relative au respect des normes de sécurité internationales doit être transposée d'ici au 30 avril 2006.

Où en est le dossier relatif à Onur Air? Les instances de contrôle belges et néerlandaises se sont-elles concertées? Que fera le gouvernement belge pour améliorer la coordination entre les différents États membres européens?

La directive est-elle l'outil adéquat pour résoudre ce type de problèmes? Elle ne prévoit pas qu'une interdiction de vol décrétée dans un État membre s'applique également dans d'autres États membres. Quand la Belgique transposera-t-elle la directive?

05.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Les services compétents néerlandais, français, suisses et

Zwitserse administraties om het vliegverbod tegen Onur Air stop te zetten. Naar verluidt worden de luchtverbindingen in Nederland zo mogelijk reeds komend weekend of het weekend erna heropgestart.

Wat betreft het overleg dat heeft plaatsgevonden tussen de Belgische en de Nederlandse controle-instanties, er was permanent uitwisseling van technische gegevens vóór, tijdens en na het vliegverbod. Er was geen uitwisseling over het feit dat een maatregel zou worden genomen. Dat hebben wij ook maar via de pers vernomen. Pas een paar dagen of een week later ontvingen wij de gemotiveerde redenen waarom de maatregel werd genomen.

Op politiek niveau is er geen enkel overleg geweest.

In antwoord op uw derde vraag wijs ik erop dat de Europese Commissie het initiatief heeft genomen om de bevoegde, administratieve instanties – zowel in ons land als in Nederland is de administratie verantwoordelijk voor de beslissing inzake veiligheid – op donderdag 26 mei 2005 bijeen te roepen voor een internationaal overleg.

Daar werd overeengekomen dat de lidstaten, met name de administraties, die nu een vliegverbod overwegen, de andere lidstaten hiervan in kennis zullen stellen, vooraleer tot uitvoering over te gaan. Dat zal de Commissie en de lidstaten de gelegenheid geven hierover te overleggen om eventueel een gemeenschappelijke beslissing te nemen.

De richtlijn 2004/36 voorziet in de mogelijkheid van een veralgemeend vliegverbod, voor zover de Europese Commissie het voorstelt en een meerderheid van de lidstaten het goedkeurt. Het eigenlijke doel van de richtlijn is de luchtwaardigheidsgebreken in meerdere categorieën onder te brengen, waarbij de zwaarste een vliegverbod van een vliegtuig – niet van een vloot of van een lidstaat – met zich meebrengt. De gegevens worden in een Europese databank opgeslagen en zijn toegankelijk voor inspectieteams van de lidstaten, niet voor derden of het publiek. Die laatste krijgen enkel een samenvattend jaarrapport medegedeeld.

De kern van die richtlijn is dat men de bestaande Safety Assessment of Foreign Aircrafts, de SAFA, wat nu op basis van overeenkomsten tussen een veertigtal administraties bestaat, een legale basis wil geven in Europees verband. Voor de rest voorziet men ook in een procedure om gezamenlijk over te stappen op een vliegverbod, maar dat betekent niet dat de ene administratie automatisch de andere volgt.

Wat de houding van België betreft, kan ik zeggen dat ook ik lessen trek uit wat ik heb meegemaakt. Ik wil duidelijker afspraken met mijn administratie wanneer zij al dan niet een vliegverbod volgen. De consequentie van het niet-volgen van een vliegverbod van Nederland was dat zij dan alle vliegtuigen van die bewuste maatschappij moet kunnen controleren. In deze is haar dat trouwens gelukt. Ik wil niet dat men ervan uitgaat dat men sterker is dan een ander land. Als men beweert sterker te zijn dan een ander land, dan moet men dat ook in de feiten kunnen omzetten, wat hier is gebeurd. Ik heb dat zeer vaakzaam gevolgd, omdat volgens mij de meest logische houding erin bestaat dat men een buurland zo veel als mogelijk volgt, omdat

allemands ont décidé le 24 mai de lever l'interdiction de vol contre Onur Air. Les liaisons aériennes seront donc rétablies rapidement.

Il y a eu un échange permanent de données techniques entre les instances de contrôle belges et néerlandaises, mais nous n'avons été informés qu'ultérieurement de la mesure même. Aucune concertation n'a été organisée au niveau politique.

La Commission européenne a convoqué les différentes administrations le 26 mai à une réunion de concertation au cours de laquelle il a été conclu que le pays qui envisage une interdiction de vol en informera les autres États membres. J'espère que cette décision permettra de prendre davantage de décisions communes.

La directive 2004/36 prévoit une interdiction aérienne globale si la Commission le propose et si une majorité des États membres approuve la proposition. La directive vise à classer les défauts de navigabilité aérienne en catégories, pour que l'interdiction aérienne puisse être prononcée plus rapidement pour un avion. Les données sont sauvegardées dans une banque de données européenne, accessible aux équipes d'inspection.

La directive tend donc à conférer un fondement légal aux données SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircrafts) existantes. Les États membres pourront dorénavant prendre des mesures ensemble, sans pour autant qu'un État membre doive obligatoirement se rallier à la position d'un autre.

Dans le dossier d'Onur Air, mon administration n'a pas adopté l'interdiction aérienne prononcée par les autorités néerlandaises et devait dès lors procéder elle-même au contrôle de l'ensemble

dat een duidelijke Europese politiek is.

Wat het omzetten van de richtlijn in België betreft, zitten wij op dit moment in de procedure van het advies door de Gewesten. Rekening houdend met de wettelijke termijnen waarover de Gewesten en de Raad van State beschikken om hun advies te geven, kan ik de publicatie in het Belgisch Staatsblad voorzien in het najaar van 2005.

Wij zullen niet bij de laatsten zijn voor de goedkeuring van die richtlijn. Er is zelfs sprake van de datum waartegen de richtlijn moet omgezet worden te vervroegen. Ook dat is een gevolg van het gebeuren rond Onur Air. Maar eigenlijk zijn de andere landen vorige week overgestapt naar de Belgische houding van waakzaamheid.

05.03 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb een paar bedenkingen.

Ten eerste, ik vind het toch wat vreemd dat er wel overleg was tussen Frankrijk, Zwitserland, Duitsland en Nederland en dat wij daar als buurland niet bij betrokken waren. Dat vind ik toch wel vreemd.

05.04 Minister Renaat Landuyt: Dat zijn niet de feiten. Nederland heeft een vliegverbod ingesteld. De Duitsers, de Fransen en de Zwitsers hebben dat vernomen en zijn, elk om hun eigen redenen, dat gewoon gevolgd. Er is geen overleg gepleegd.

05.05 Simonne Creyf (CD&V): Er is geen overleg geweest tussen die landen?

05.06 Minister Renaat Landuyt: Nee. Iedere administratie, in ieder land, die verantwoordelijk is voor de veiligheid van de vliegtuigen, heeft haar eigen houding aangenomen. Frankrijk, dat nog maar pas iets meegemaakt had met Egyptische vliegtuigen durfde al geen risico nemen en heeft heel streng de lijn gevolgd. Duitsland had ook zijn eigen reden om te zeggen dat het zou volgen. Zwitserland ook. Die landen hebben met niemand anders overleg gepleegd en hebben ook niet aan de buurlanden gevraagd wat zij doen. Zij hebben gewoon elk op zich hun houding bepaald.

Ook onze administratie heeft zuiver op ambtelijk niveau die houding bepaald, waarin ik ze gevolgd ben omdat ik ervan uitga dat men zijn eigen administratie in deze moet kunnen volgen omdat het toch haar verantwoordelijkheid is.

Als u het mij echter politiek vraagt, dan lijkt het mij logisch dat er intern een soort van procedure wordt voorzien waardoor de administratie voor dergelijke gevoelige materies toch even contact opneemt vooraleer een beslissing te nemen en dat anderzijds ook op het politieke vlak in Europees verband duidelijker afspraken worden gemaakt.

05.07 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de minister, als elk land afzonderlijk op basis van eigen criteria zal beslissen of het al dan niet dat vliegverbod zal toepassen dan wil dat zeggen dat de gehanteerde criteria op het vlak van veiligheid verschillend zijn in de diverse

de la flotte de la compagnie, ce qu'elle a d'ailleurs fait avec succès. La logique serait toutefois de suivre la position des États voisins. Je souhaite donner des directives plus claires à mes services à cet égard.

Les Régions donnent actuellement leur avis sur la directive, de sorte que celle-ci pourra être publiée au Moniteur belge en automne, ce qui clôturera la procédure de transposition. L'incident d'Onur Air accélérera peut-être même la transposition.

05.03 Simonne Creyf (CD&V): Pourquoi n'avons-nous pas participé aux concertations qui ont eu lieu entre les pays voisins à propos d'Onur Air?

05.04 Renaat Landuyt, ministre: Il n'y a pas eu de concertation.

05.06 Renaat Landuyt, ministre: L'Allemagne, la Suisse et la France ont simplement adopté l'interdiction imposée par les Pays-Bas. Mon administration a pris position en toute indépendance et je l'ai suivie. D'un point de vue politique, j'estime que, pour des matières aussi délicates, il faut une concertation renforcée et des accords plus clairs.

05.07 Simonne Creyf (CD&V): Je conclus de tous ces éléments que chaque pays applique ses propres critères de sécurité. Il est

landen.

De vraag is dan ook of terzake, althans op het vlak van de veiligheid want dat is toch een belangrijk criterium, niet een zekere harmonisatie nodig is, zodat toch nagenoeg dezelfde criteria worden gehanteerd.

Het kan toch niet dat men bijvoorbeeld in Nederland niet mag landen en dat dat in België, een paar honderd kilometer verder, wel zou mogen en dit vanuit een andere soort inspiratie van wat veiligheid is. Terzake denk ik dus dit toch wel moeilijk is.

Mijnheer de minister, mag ik ook uit uw antwoord besluiten dat u zegt dat niet aan een maatschappij een vliegverbod kan worden opgelegd, maar wel aan een vliegtuig. Het gaat erom dat, als een vliegverbod wordt opgelegd, het een vliegtuig moet zijn dat vliegt want u moet ze allemaal controleren.

05.08 Minister **Renaat Landuyt**: Ik zeg niet wat ik denk. Ik zeg alleen dat de richtlijn erop gericht is de criteria...

Wat er nu eigenlijk gebeurt is dat meer dan 40 landen dezelfde criteria volgen. Zelfs op technisch vlak voor het beoordelen van een vliegtuig, gebruikt men dezelfde criteria, dezelfde checklist. Men neemt echter een andere houding aan inzake sancties en optreden.

Wij hebben hier echter gehandeld zoals wij handelen voor andere vliegtuigen wanneer die niet in orde zijn. Het vliegtuig krijgt een verwittiging, het wordt in een categorie geplaatst en het moet de volgende keer in orde zijn alvorens het kan landen. Dat is de strikte procedure.

In Nederland is een discussie ontstaan tussen de administratie en de maatschappij naar aanleiding van vele vragen en reacties die door de maatschappij niet werden opgevolgd. Op een bepaald moment heeft de administratie dan de deur dichtgedaan om een effect te ressorteren bij de maatschappij, veronderstel ik.

Onze administratie had echter geen enkele reden om onze politiek te veranderen. Bij ons was alles in orde. Verwittigingen werden opgevolgd en de vliegtuigen werden gecontroleerd. Door het vliegverbod in Nederland werden alle vliegtuigen – het waren er niet zoveel – en specifiek alle vluchten van de betrokken maatschappij extra in het oog gehouden. De internationale bestanden werden extra bekeken en ook bij ons werden ze extra bekeken.

Wat moet er in de toekomst gebeuren? De richtlijn zal een wettelijke basis geven aan de gevolgde criteria. Er moeten wel betere afspraken komen over het moment waarop de maatregel van een ander land wordt gevolgd. Hier geeft men als oplossing dat de administraties – dat is het warm water – elkaar vooraf zullen verwittigen. Daardoor zullen ze al vooraf overleg kunnen plegen.

Voor het binnenland heb ik de afspraken met mijn eigen administratie aangescherpt. Ik word immers geconfronteerd met vragen over zaken die zij te goeder trouw en op basis van hun veiligheidspolitiek hebben uitgevoerd. Ook op dat vlak moeten we dus het juiste evenwicht vinden tussen ieders verantwoordelijkheid.

05.09 **Simonne Creyf** (CD&V): Bestaan er al databases met

urgent de les harmoniser, car la sécurité revêt partout la même importance. Il semble à présent que la Belgique aurait adopté une attitude moins résolue que les pays voisins.

05.08 **Renaat Landuyt**, ministre: Quarante pays utilisent actuellement déjà des critères de sécurité identiques pour contrôler un avion. Des attitudes divergentes sont toutefois observées en matière d'interventions et de sanctions. Mon administration suit toujours la même procédure stricte. Si elle n'a pas, comme les Pays-Bas, prononcé d'interdiction, c'est parce que la compagnie aérienne a tenu compte des avertissements et a permis de contrôler chaque appareil. Ce contrôle a été opéré avec le maximum de vigilance.

bijvoorbeeld mankementen die de administraties kunnen controleren?

05.10 Minister **Renaat Landuyt**: Het databestand SAFA, dat nu een legale basis krijgt door de omzetting van de richtlijn, bestaat reeds. Veertig of vijftig administraties zijn dat overeengekomen. Zij wisselen hun informatie dus nu uit. Het enige wat op Europees vlak verandert, is dat het bestand een legale basis krijgt en dat criteria en procedures worden vastgelegd om gezamenlijk beslissingen te nemen. Dat gebeurt niet zomaar, want een meerderheid van de leden en de Europese Commissie moeten daarin tussenbeide komen.

In een andere richtlijn is ook vastgelegd dat er lijsten zullen worden gepubliceerd om het publiek bij de harde situaties keuzes te laten maken. Er zullen een soort zwarte lijsten worden gepubliceerd in het kader van de consumentenbescherming.

05.11 **Simonne Creyf** (CD&V): Ik hoop dat de procedures er snel komen. Dat kan niet zo verschrikkelijk moeilijk zijn.

Mijnheer de minister, het optreden van vorige week in deze zaak was ontoereikend ten opzichte van het Europese optreden.

05.12 Minister **Renaat Landuyt**: Laten we eens chauvinistisch doen. De andere landen hebben vorige week eigenlijk beslist om de houding van België over te nemen. Dat is wat is gebeurd.

Ik kan niet zeggen dat mijn administratie verkeerd was. Integendeel, ze wordt nu gevolgd door de andere administraties.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.26 uur.
La réunion publique de commission est levée à 15.26 heures.*

05.10 **Renaat Landuyt**, ministre: La directive permettra d'arrêter à l'avenir une base légale pour les critères de sécurité et d'améliorer préalablement la communication entre les différents États membres. L'objectif est même de rendre également accessibles au public les listes noires, dans le cadre dans la protection des consommateurs.

05.12 **Renaat Landuyt**, ministre: Mon administration n'a pas manqué à son devoir la semaine dernière; les autres pays ont finalement suivi son exemple.