



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

17-10-2005

Après-midi

maandag

17-10-2005

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Questions jointes de 1
 - M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur 1
 "les problèmes persistants liés aux tests
 psychologiques en cas de déchéance du droit de
 conduire" (n° 8259)
 - M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur 1
 "les conditions auxquelles le guide doit répondre
 dans le cadre du permis de conduire provisoire"
 (n° 8150)

- M. Philippe Monfils au ministre de la Mobilité sur 1
 "les dysfonctionnements des services
 administratifs chargés des examens médico-
 psychologiques liés à une déchéance du permis
 de conduire" (n° 8506)
 - Mme Dominique Tilmans au ministre de la 1
 Mobilité sur "l'introduction d'une formation de
 secourisme de base dans le cadre de la réforme
 de la formation à la conduite" (n° 8511)

Orateurs: **Guido De Padt, Renaat Landuyt,**
 ministre de la Mobilité, **Philippe Monfils,**
Dominique Tilmans

Interpellation de Mme Dominique Tilmans au 9
 ministre de la Mobilité sur "les lignes de conduite
 en matière d'inscription de compagnies aériennes
 sur la liste noire" (n° 665)

Orateurs: **Dominique Tilmans, Renaat**
Landuyt, ministre de la Mobilité

Questions jointes de 11
 - Mme Josée Lejeune au ministre de la Mobilité 11
 sur "le permis de conduire et l'âge minimum
 requis pour la conduite de véhicules agricoles"
 (n° 7701)
 - Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité 11
 sur "la réglementation de la conduite des
 véhicules agricoles" (n° 7833)

Orateurs: **Josée Lejeune, Annick Saudoyer,**
Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité

Question de M. Guido De Padt au ministre de la 15
 Mobilité sur "la réglementation routière applicable
 aux personnes en fauteuil roulant" (n° 7777)

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

Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de 17
 la Mobilité sur "les jeunes conducteurs de
 scooters victimes d'accidents" (n° 7814)

Orateurs: **Annick Saudoyer, Renaat**
Landuyt, ministre de la Mobilité

Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la 18
 Mobilité sur "la répartition des moyens du fonds
 pour la sécurité routière" (n° 7914)

INHOUD

Samengevoegde vragen van 1
 - de heer Guido De Padt aan de minister van 1
 Mobiliteit over "de voortdurende problemen bij de
 psychologische tests bij het verval van het recht
 tot sturen" (nr. 8259)
 - de heer Guido De Padt aan de minister van 1
 mobiliteit over "de voorwaarden waaraan iemand
 moet voldoen om als begeleider van een
 kandidaat voor het rijbewijs op te treden"
 (nr. 8150)
 - de heer Philippe Monfils aan de minister van 1
 Mobiliteit over "de disfuncties bij de
 administratieve diensten die instaan voor de
 medisch-psychologische onderzoeken in geval
 van een rijverbod" (nr. 8506)
 - mevrouw Dominique Tilmans aan de minister 1
 van Mobiliteit over "de invoering van een EHBO-
 opleiding in het kader van de hervorming van de
 rijopleiding" (nr. 8511)

Sprekers: **Guido De Padt, Renaat Landuyt,**
 minister van Mobiliteit, **Philippe Monfils,**
Dominique Tilmans

Interpellatie van mevrouw Dominique Tilmans tot 9
 de minister van Mobiliteit over "de factoren die in
 aanmerking worden genomen om
 luchtvaartmaatschappijen op de zwarte lijst op te
 nemen" (nr. 665)

Sprekers: **Dominique Tilmans, Renaat**
Landuyt, minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 11
 - mevrouw Josée Lejeune aan de minister van 12
 Mobiliteit over "het rijbewijs en de verplichte
 minimumleeftijd voor het besturen van
 landbouwvoertuigen" (nr. 7701)
 - mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van 12
 Mobiliteit over "de reglementering inzake het
 besturen van landbouwvoertuigen" (nr. 7833)

Sprekers: **Josée Lejeune, Annick Saudoyer,**
Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister 15
 van Mobiliteit over "de toepasselijke
 verkeersreglementering voor rolstoelgebruikers"
 (nr. 7777)

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

Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de 17
 minister van Mobiliteit over "de ongevallen waarbij
 jonge scooterbestuurders betrokken zijn"
 (nr. 7814)

Sprekers: **Annick Saudoyer, Renaat**
Landuyt, minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de 18
 minister van Mobiliteit over "de verdeling van de
 gelden van het verkeersveiligheidsfonds"
 (nr. 7914)

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

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

Interpellations et question jointes de 21
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur 21
"les suites que réserve le Gouvernement au
rapport de sécurité émis au niveau mondial par la
Beca (Belgian Cockpit Association) et l'Ifalpa
(International Federation of air line pilots
associations)" (n° 676)
- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité sur 21
"le non-respect des décisions de justice
interdisant l'utilisation illicite et abusive de la piste
d'atterrissage 02/20" (n° 8156)

- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur 21
"l'arrêt du Conseil d'Etat du 22 septembre 2005 et
ses conséquences sur l'utilisation de la piste 20 à
l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 686)

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur 21
"les négociations concernant la dispersion des
vols compte tenu des nuisances sonores"
(n° 694)

Orateurs: **Olivier Maingain, Renaat Landuyt**,
ministre de la Mobilité, **Joëlle Milquet, Bart
Laeremans**

Question de M. Bart Tommelein au ministre de la 37
Mobilité sur "le transfert des plaques 37
minéralogiques" (n° 7861)

Orateurs: **Bart Tommelein, Renaat Landuyt**,
ministre de la Mobilité

Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de 38
la Mobilité sur "l'identification d'un train en panne" 38
(n° 7938)

Orateurs: **Hilde Vautmans, Renaat Landuyt**,
ministre de la Mobilité

Questions jointes de 42
- M. Mark Verhaegen au ministre de la Mobilité 42
sur "la carte de stationnement pour médecins" 42
(n° 7960)

- M. Mark Verhaegen au ministre de la Mobilité 42
sur "la carte de stationnement pour les médecins" 42
(n° 8181)

Orateurs: **Mark Verhaegen, Renaat Landuyt**,
ministre de la Mobilité

Question de Mme Camille Dieu à la vice-première 44
ministre et ministre du Budget sur "le déploiement 44
en Belgique du système ERMTS" (n°8305)

Orateurs: **Camille Dieu, Renaat Landuyt**,
ministre de la Mobilité

Question de M. Guido De Padt au ministre de la 46
Mobilité sur "la question spécifique du 46
stationnement des motos" (n°8057)

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

Samengevoegde interpellaties en vraag van 20
- de heer Olivier Maingain tot de minister van 20
Mobiliteit over "het gevolg dat de regering geeft
aan het wereldwijd uitgebrachte veiligheidsrapport
van Beca (Belgian Cockpit Association) en Ifalpa
(International Federation of air line pilots
associations)" (nr. 676)

- mevrouw Joëlle Milquet aan de minister van 21
Mobiliteit over "de niet-naleving van de rechterlijke 21
beslissingen die een onwettig en overmatig
gebruik van de landingsbaan 02/20 verbieden"
(nr. 8156)

- de heer Olivier Maingain tot de minister van 21
Mobiliteit over "het arrest van 22 september 2005 21
van de Raad van State en de gevolgen ervan voor
het gebruik van landingsbaan 20 op de
luchthaven van Zaventem" (nr. 686)

- de heer Bart Laeremans tot minister van 21
Mobiliteit over "de onderhandelingen in verband 21
met de spreiding van het vliegtuiglawaai" (nr. 694)

Sprekers: **Olivier Maingain, Renaat Landuyt**,
minister van Mobiliteit, **Joëlle Milquet, Bart
Laeremans**

Vraag van de heer Bart Tommelein aan de 37
minister van Mobiliteit over "de overdracht van 37
nummerplaten" (nr. 7861)

Sprekers: **Bart Tommelein, Renaat Landuyt**,
minister van Mobiliteit

Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de 38
minister van Mobiliteit over "de herkenning van 38
een defecte trein" (nr. 7938)

Sprekers: **Hilde Vautmans, Renaat Landuyt**,
minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van 42
- de heer Mark Verhaegen aan de minister van 42
Mobiliteit over "de parkeerkaart voor artsen" 42
(nr. 7960)

- de heer Mark Verhaegen aan de minister van 42
Mobiliteit over "de parkeerkaart voor artsen" 42
(nr. 8181)

Sprekers: **Mark Verhaegen, Renaat Landuyt**,
minister van Mobiliteit

Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice- 44
eerste minister en minister van Begroting over "de 44
invoering in België van het ERMTS-systeem"
(nr. 8305)

Sprekers: **Camille Dieu, Renaat Landuyt**,
minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister 46
van Mobiliteit over "de specifieke 46
parkeerproblematiek van moto's" (nr. 8057)

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

Questions jointes de	48	Samengevoegde vragen van	48
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les problèmes juridiques et de circulation liés aux zones 30 aux abords des écoles" (n° 8109)	48	- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de juridische en verkeerskundige aspecten van de zone 30 in de schoolomgeving" (nr. 8109)	48
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les zones 30 aux abords des écoles" (n° 8197)	48	- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de zone 30 in schoolomgevingen" (nr. 8197)	48
<i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Guido De Padt, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Guido De Padt, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "un projet pilote de l'IBSR relatif à la création d'un Institut d'analyse des accidents de la route" (n° 8126)	55	Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "een proefproject van het BIVV rond een Instituut voor ongevalanalyse" (nr. 8126)	55
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de Mme Camille Dieu au ministre de la Mobilité sur "l'entrée en vigueur des nouveaux tests de freinage des véhicules utilitaires" (n° 8172)	57	Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Mobiliteit over "de invoering van de nieuwe remtesten voor bedrijfsvoertuigen" (nr. 8172)	57
<i>Orateurs:</i> Camille Dieu, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Camille Dieu, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Questions jointes de	58	Samengevoegde vragen van	58
- M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "la libéralisation du rail" (n° 8339)	59	- de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de liberalisering van het spoorverkeer" (nr. 8339)	58
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le troisième paquet ferroviaire" (n° 8393)	59	- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "het derde spoorpakket" (nr. 8393)	58
<i>Orateurs:</i> Dylan Casaer, Guido De Padt, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Dylan Casaer, Guido De Padt, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	
Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la réglementation ADR" (n° 8338)	62	Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de ADR-reglementering" (nr. 8338)	62
<i>Orateurs:</i> Jan Mortelmans, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Jan Mortelmans, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	

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

du

LUNDI 17 OCTOBRE 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 17 OKTOBER 2005

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.14 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.14 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

De **voorzitter**: Door het uitstellen of omzetten in een schriftelijke vraag van vragen nrs. 7788 en 7792 van mevrouw Ghenne en vragen nrs. 7234 en 7490 van mevrouw Lahaye-Battheu, beginnen we met vraag nr. 8259 van de heer De Padt.

01 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de voortdurende problemen bij de psychologische tests bij het verval van het recht tot sturen" (nr. 8259)
- de heer Guido De Padt aan de minister van mobiliteit over "de voorwaarden waaraan iemand moet voldoen om als begeleider van een kandidaat voor het rijbewijs op te treden" (nr. 8150)
- de heer Philippe Monfils aan de minister van Mobiliteit over "de disfuncties bij de administratieve diensten die instaan voor de medisch-psychologische onderzoeken in geval van een rijverbod" (nr. 8506)
- mevrouw Dominique Tilmans aan de minister van Mobiliteit over "de invoering van een EHBO-opleiding in het kader van de hervorming van de rijopleiding" (nr. 8511)

01 **Questions jointes de**

- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les problèmes persistants liés aux tests psychologiques en cas de déchéance du droit de conduire" (n° 8259)
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les conditions auxquelles le guide doit répondre dans le cadre du permis de conduire provisoire" (n° 8150)
- M. Philippe Monfils au ministre de la Mobilité sur "les dysfonctionnements des services administratifs chargés des examens médico-psychologiques liés à une déchéance du permis de conduire" (n° 8506)
- Mme Dominique Tilmans au ministre de la Mobilité sur "l'introduction d'une formation de secourisme de base dans le cadre de la réforme de la formation à la conduite" (n° 8511)

01.01 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de problematiek van de lange wachttijd voor de psychologische tests bij het verval van het recht tot sturen is hier reeds begin juli aan bod gekomen.

De **voorzitter**: Is dit de vijfde vraag van punt 1?

01.02 **Guido De Padt** (VLD): Dit is de vierde vraag van punt 1.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 7788 en 7792 van mevrouw Ghenne en vragen nrs. 7234 en 7490 van mevrouw Lahaye werden omgezet in schriftelijke vragen. Van alle overige vraagstellers onder punt 1, zijn momenteel enkel de heer De Padt en de heer Monfils aanwezig. De heer De Padt kan zijn twee vragen stellen, dan kan de minister antwoorden. Weet u waarover het gaat, mijnheer de minister?

01.03 Minister **Renaat Landuyt**: Ik hoop dat mijn antwoord zal overeenstemmen met de vraag.

De **voorzitter**: De heer De Padt zal zijn best doen, net zoals de regering. U zal zien, het valt allemaal op zijn poten.

01.04 **Guido De Padt** (VLD): De minister mag eventueel het antwoord nu al geven, zodat ik mijn vraag kan aanpassen.

Zoals ik daarnet al zei, hebben we hier reeds in juli de problematiek van de lange wachttijd voor de psychologische tests besproken. Het komt erop neer dat het rijverbod van degenen die onderhevig zijn geweest aan een intrekking dikwijls al voorbij is, maar men zijn rijbewijs nog niet terugkrijgt omdat de verplichte tests op zich laten wachten. Volgens de berichtgeving duurt het gemiddeld drie à vier maanden voor men het ingetrokken rijbewijs terugkrijgt. Voor mensen die een kort rijverbod kregen opgelegd, is dat natuurlijk vrij vervelend, zeker als de wagen een centrale rol speelt in het beroepsleven van de betrokkenen.

Sinds die datum zouden er al stappen zijn ondernomen om het probleem op te lossen, maar blijkbaar helpen die niet. In de loop van september zijn verscheidene berichten in de krant verschenen waarin het probleem nogmaals werd aangekaart, met name dat de VDAB in verscheidene steden achterstaat met de tests. Dat is de reden waarom ik van de minister graag enkele verduidelijkingen zou krijgen.

Ten eerste, zijn er sinds de vorige tussenkomst reeds een aantal maatregelen genomen om de achterstand weg te werken? Zo ja, welke?

Ten tweede, heeft de minister weet van het feit dat er momenteel nog steeds problemen voorkomen?

Ten derde, in het verleden was er sprake van dat het BIVV in de toekomst de tests zou organiseren, in plaats van de VDAB. Is dat nog steeds correct? Hebt u een meer concrete timing?

Ten vierde, wat zal er met de hangende dossiers gebeuren tijdens de overgangsfase?

Ten slotte, hoe zal de minister garanderen dat dezelfde problematiek van de wachttijden niet opnieuw zal optreden wanneer het BIVV wordt ingeschakeld?

De **voorzitter**: Mijnheer De Padt, u kunt meteen uw tweede vraag stellen, vraag nr. 8150.

01.05 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de minister, mijn tweede vraag is in feite een vaststelling die tot praktische bezwaren leidt.

Artikel 6, ten derde E van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs – voor de nadere omschrijving verwijs ik naar mijn vraagstelling – stelt het volgende:

"De begeleider mag, behalve voor dezelfde kandidaat, niet op een ander rijbewijs of leervergunning als begeleider vermeld geweest zijn binnen het jaar vóór afgifte van het voorlopig rijbewijs. Dit verbod is

01.04 **Guido De Padt** (VLD): Le problème de la longueur des délais d'attente pour les tests psychologiques en cas de déchéance du droit de conduire subsiste. Il faut en effet trois à quatre mois en moyenne avant que le conducteur déchu puisse récupérer le permis de conduire qui lui a été retiré. L'interdiction de conduire a bien souvent expiré mais le conducteur ne récupère pas son permis faute d'avoir pu se soumettre au test psychologique.

Des mesures ont-elles été prises depuis début juillet pour résorber l'arriéré? L'IBSR organisera-t-il dorénavant les tests à la place du VDAB? Concrètement, quel calendrier a été arrêté à cet égard? Qu'advient-il des dossiers en phase transitoire? Comment évitera-t-on de générer également un arriéré au sein de l'IBSR?

01.05 **Guido De Padt** (VLD): Conformément à l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, le guide ne peut, sauf pour le même candidat, avoir été mentionné comme guide sur un autre permis de conduire ou une autre licence d'apprentissage pendant l'année qui précède la date de délivrance de la licence

niet van toepassing op zijn eigen kinderen of pleegkinderen of die van zijn echtgenote."

We stellen vast dat deze bepaling voor problemen kan zorgen bij gezinnen samengesteld uit partners die niet met mekaar zijn gehuwd. Ik heb het voorbeeld gegeven van een man die een zoon heeft uit een huwelijk en een vrouw die een dochter uit een huwelijk heeft. Zij wonen samen zonder gehuwd te zijn. De man begeleidt zijn zoon sedert enige tijd. De dochter van zijn partner wenst eenzelfde aanvraag in te dienen met de man als begeleider. Dat wordt geweigerd op grond van het door mij geciteerd artikel. Opmerkelijk is dat indien de man eerst begeleider was geweest van de dochter van zijn partner, hij ook begeleider had kunnen zijn van zijn eigen zoon.

Deze situatie lijkt onlogisch en ik vind dat de huidige regeling ook van toepassing zou moeten zijn op personen die op eenzelfde adres zijn ingeschreven.

Mijnheer de minister, ik heb drie vragen. Ziet u de situatie die ik aankaart ook als een mogelijk probleem? Indien ja, zult u de regeling wijzigen? Hoe en binnen welke tijdsspanne? Indien neen, bestaat er dan een speciale reden voor het maken van een onderscheid bij het begeleiden van, enerzijds, eigen kinderen of pleegkinderen en, anderzijds, personen die op eenzelfde adres zijn ingeschreven?

01.06 Philippe Monfils (MR): Monsieur le président, c'est la même problématique que celle soulevée par mon collègue M. De Padt. Je passe sur le constat ...

d'apprentissage. Cette interdiction ne s'applique pas à l'égard de ses enfants ou pupilles ou de ceux de son conjoint. Cette disposition pose un problème pour les couples non mariés qui veulent servir de guides à la conduite pour leurs enfants.

Cette réglementation sera-t-elle adaptée?

01.06 Philippe Monfils (MR): Deze problematiek werd eerder al door de heer De Padt aangekaart.

Le **président**: Je dois aiguiller le ministre sur la bonne voie.

01.07 Philippe Monfils (MR): On ne va quand même pas me dire que le ministre a peur de moi!

01.08 Minister Renaat Landuyt: (...) C'est toujours le problème avec M. Monfils.

De **voorzitter**: Deze vraag valt nog altijd onder punt 1.

01.09 Minister Renaat Landuyt: Ik vind dat niet terug in mijn lijst.

Ik heb meer dan 60 vragen voorbereid, maar deze vraag staat er niet tussen.

De **voorzitter**: Deze wijziging stond zo op het internet en werd ook rondgestuurd.

Ik geef terug het woord aan de heer Monfils.

01.10 Philippe Monfils (MR): Monsieur le président, je croyais que le ministre allait répondre avec son cœur ou sa raison, et pas seulement en lisant une lettre de son administration. Mais, de toute façon, monsieur le ministre, la question est la même que celle de M. De Padt. Je ne reprendrai pas ce qu'il a dit sur les retards et les dysfonctionnements.

01.11 Renaat Landuyt, ministre: Je vais alors vous donner la même réponse qu'à M. De Padt.

01.11 Minister Renaat Landuyt: Dan zal ik u hetzelfde antwoord geven als hem!

01.12 Philippe Monfils (MR): Les questions ne sont pas tout à fait identiques; je ne suis pas M. De Padt, et M. De Padt n'est pas M. Monfils. Il s'agit d'une question à laquelle vous pouvez répondre sans passer par votre administration.

Comment pouvez-vous admettre qu'un dysfonctionnement des services administratifs aboutisse, en réalité, à doubler ou tripler la peine infligée à un conducteur? Car la déchéance du droit de conduire est une condamnation prononcée par un tribunal.

Pour simplifier le problème, imaginez, monsieur le ministre - et il n'est pas besoin d'une note de votre administration pour me répondre -, que l'on dise à quelqu'un prêt à sortir de prison après un an de détention: "Non, ne sortez pas tout de suite. Je n'ai pas encore les documents administratifs. Vous resterez bien encore une semaine en attendant que je les reçoive sur mon bureau!". Evidemment, il casserait tout dans la prison. Et je le comprendrais parfaitement.

Donc, comment conçoit-on qu'une erreur d'un service administratif aboutisse à doubler ou tripler la peine de quelqu'un?

Ensuite, vous savez bien, monsieur le ministre, qu'il existe plusieurs manières de contourner les problèmes. Vous n'ignorez pas que des tribunaux en référé condamnent l'Etat à restituer le permis. Or, plus cela s'apprend, plus les intéressés qui sont concernés par une déchéance d'un mois vont, bien sûr, aller en référé.

Savez-vous également - et je le rappelle même si cela a été évoqué dans la presse - que des tribunaux ou des parquets en arrivent à rendre le permis en attendant le jour où les services administratifs médicaux soient capables de faire passer les tests pour éventuellement le reprendre? C'est là une solution aberrante! C'est la preuve que la justice essaie de pallier, dans la pratique, les carences administratives.

Monsieur le ministre, je voudrais vous poser les mêmes questions que M. De Padt. Vous avez dit qu'un arrêté royal entrerait bientôt en vigueur afin d'apporter une solution à ce problème. Quel est le contenu de cet arrêté? Dans quel délai la situation pourra-t-elle être stabilisée?

Monsieur le ministre, si vous estimez que, pour ce faire, il faudra encore six mois, ne pensez-vous pas qu'il faudrait trouver une autre solution? N'est-il pas possible, par exemple, de suspendre les tests médicaux et psychologiques pendant un an, en attendant que les services soient capables de régler le problème? Sinon on aura affaire à une véritable lettre de cachet et les automobilistes ne pourront même pas bénéficier des conditions minimales de sécurité juridique accordées à n'importe quel malfrat qui a volé, violé ou agressé. Je ne connais aucun endroit au monde où une personne, condamnée à un an de prison, doive rester emprisonnée six mois de plus que prévu car l'administration n'est pas capable de fournir les documents nécessaires.

Je vous repose la question, monsieur le ministre. Pouvez-vous me dire comment et dans quel délai vous comptez remédier à cet inacceptable blocage du système judiciaire ou plutôt à la manière dont

01.12 Philippe Monfils (MR): Er zijn toch wel verschilpunten! Dit zijn mijn vragen: hoe kan u toestaan dat een chauffeur twee of drie keer zo zwaar gestraft wordt tengevolge van een disfunctionerende administratie?

Het is alsof je iemand die na een jaar gevangenisstraf kan vrijkomen zou zeggen: "Blijf nog even zitten. Ik heb de nodige administratieve documenten nog niet. Je kan toch nog wel even wachten tot ik ze krijg"! De betrokken gedetineerde zou de boel kort en klein slaan in de gevangenis, en ik kan hem nog begrijpen ook.

U weet bovendien ook dat je een probleem op verschillende manieren kan omzeilen. Rechtbanken hebben de Staat in kort geding veroordeeld tot teruggave van het rijbewijs. Hoe meer dat bekend geraakt, hoe meer personen wier rijbewijs voor een maand werd ingetrokken, de Staat in kort geding zullen dagvaarden.

Wist u trouwens ook dat sommige rechtbanken of parketten het rijbewijs al gewoon teruggeven, met de bedoeling het weer in te trekken als de medische administratieve diensten eindelijk klaar zijn om de tests te organiseren? In de praktijk probeert het gerecht dus het falen van de administratie te ondervangen! Dat is toch niet normaal!

U kondigde aan dat er eerlang een koninklijk besluit van kracht wordt waarmee dit probleem opgelost zou moeten worden. Wat staat er in dat KB? Binnen welke termijn zou de situatie gestabiliseerd kunnen worden?

Als dit nog zes maanden zou duren, kan er in afwachting dan geen andere oplossing gevonden worden, bijvoorbeeld een

l'administration prolonge "ad libitum" les interdictions, ce que tout le monde trouve tout à fait normal, en tout cas vous, semble-t-il, sauf si vous me dites le contraire, ce dont je serais très heureux?

opschorting van de medische en psychologische tests tot de diensten het probleem kunnen regelen? Anders heeft de automobilist geen enkele rechtszekerheid meer en hangt hem te allen tijde een heuse "lettre de cachet" boven het hoofd. Ik ken geen enkel land waarin iemand die tot één jaar gevangenisstraf veroordeeld is, langer moet zitten omdat de administratie niet in staat is de vereiste documenten af te geven.

Hoe en binnen welke termijn denkt u paal en perk te stellen aan de onaanvaardbare werkwijze van de administratie, die geheel ad libitum een rijverbod kan verlengen, wat u tot nu toe klaarblijkelijk normaal vond?

01.13 Renaat Landuyt, ministre: Entre-temps, j'ai trouvé votre question et j'ai même une réponse de mon administration. Je ne vous dirai pas ce qu'ils disent sur vous.

01.14 Dominique Tilmans (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, les statistiques relatives aux accidents de la route sont effrayantes. On dénombre énormément d'accidents, encore trop de morts. J'aurais voulu vous sensibiliser à la problématique du premier geste qui sauve. Ce geste est fondamental et permet de sauver des vies humaines.

Il est important pour la personne témoin d'un accident de savoir appeler, de savoir baliser un accident mais il est important également de savoir porter ce geste pouvant parfois sauver des vies humaines.

La Suisse, le Danemark et l'Allemagne dispensent déjà ce genre d'enseignement. Il s'agit de cours de secourisme, sans pour autant vouloir se prendre pour un médecin.

Monsieur ministre, dans le cadre de la réforme du permis de conduire, envisagez-vous de compléter la formation du permis de conduire aux gestes de premier secours, qui se ferait par une formation de 2 à 5 heures, comme on l'envisage en France actuellement et comme elle existe déjà dans les pays nordiques, notamment en Suisse?

01.14 Dominique Tilmans (MR): De statistieken van de verkeersongevallen zijn afschrikwekkend. Er zijn enorm veel ongevallen en te veel doden. Ik wil graag uw aandacht vestigen op het belang van het eerste reddende gebaar.

Het is van belang dat de getuige van een ongeval de vereiste diensten kan verwittigen, de plaats van het ongeval kan bebakenen, maar ook de eerste hulp kan toedienen die soms levens kan redden. In andere landen worden zo'n EHBO-cursussen al gegeven.

Bent u, in het kader van de hervorming van het rijbewijs, van plan de rijopleiding met een EHBO-cursus uit te breiden? In Frankrijk bestaan plannen in die zin en in de noordelijke landen maakt zo'n cursus al deel uit van de opleiding.

Le **président**: N'ayant plus d'intervenants, je donne la parole au gouvernement.

01.15 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, quelle était la dernière question exactement car je ne vois pas le lien entre toutes

ces questions jointes?

De **voorzitter**: Wij hebben het samenvoegen van die vragen besproken met uw kabinet.

01.16 Minister **Renaat Landuyt**: Dan heb ik een slecht kabinet.

Collega De Padt, uw eerste vraag ging over die psychologische tests en wanneer wij daaraan iets gaan doen. Ze was samengevoegd met de vraag van de heer Monfils. Als ik alle vragen van de afgelopen drie maanden hier opgelost heb, dan zal ik daaraan kunnen werken. Ondertussen wil ik u nog andere info geven.

Monsieur Monfils, dès que nous aurons répondu à toutes les questions de ces trois derniers mois, nous commencerons à travailler à l'arrêté royal nécessaire pour résoudre votre problème. Cela dit, si je ne me trompe pas, tout est prévu pour que nous ayons un autre système de travail le 1^{er} janvier 2006. Ce ne seront plus le FOREM et le VDAB qui pourront faire le test, toute personne qui répond aux conditions demandées pourra le faire.

Wij zullen dus de markt openzetten, in de zin dat de psychologische tests zullen kunnen worden afgenomen door wie aan de voorwaarden voldoet. Dat zal bijvoorbeeld ook het BIVV zijn, dat zich daarvoor wapent. Ik heb hier echter al gezegd dat, wat mij betreft, het ook door andere privé-instanties die aan de voorwaarden voldoen, kan gebeuren.

Ondertussen weze het ook benadrukt dat in de nieuwe reglementering, die van kracht wordt vanaf 31 maart 2006, minder automatische gevallen van psychologische herstelexamens zullen zijn. De rechter zal immers veel meer vrijheid van appreciatie hebben dan in de huidige wetgeving.

01.16 **Renaat Landuyt**, ministre: Quand accélèrera-t-on les tests psychologiques? Je résoudrai ce problème lorsque nous aurons répondu à toutes les questions des trois derniers mois.

Het is de bedoeling dat er vanaf januari 2006 met een ander systeem gewerkt wordt, waarmee al wie aan de voorwaarden voldoet, die tests zal kunnen organiseren.

En vertu de la nouvelle réglementation, les tests psychologiques ne seront pas organisés exclusivement par l'Institut belge de la sécurité routière (IBSR), mais par quiconque satisfait aux conditions, y compris donc les institutions privées.

Il y aura également moins d'examens de réintégration psychologiques automatiques, parce que le juge disposera de davantage de possibilités d'interprétation.

Le **président**: (...)

01.17 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, je suis d'accord qu'on intervienne car il s'agit d'un seul et même thème.

01.18 **Philippe Monfils** (MR): Monsieur le ministre, je vous ai entendu. Nous restons à nouveau dans le flou juridique, c'est le cas de le dire!

Vous me dites qu'au 1^{er} janvier 2006, la situation pourra peut-être s'arranger mais que, en mars, le juge condamnera de toute façon à moins de déchéance. Nous nous trouvons à nouveau dans une situation où il y a de la bonne volonté du juge, d'une part, et de votre administration, de l'autre. Nous sommes donc repartis pour six mois à un an d'incertitude complète en ce qui concerne le délai endéans lequel les examens sont faits. Je vais, dès lors, déposer une proposition de loi demain après-midi qui suspend les tests médicaux jusqu'à ce qu'on ait la garantie que les tests se fassent dans le temps de la déchéance et pas deux à trois mois plus tard. C'est la seule possibilité.

01.18 **Philippe Monfils** (MR): De rechtsonzekerheid blijft bestaan. Ik zal morgen een wetsvoorstel indienen teneinde de medische proeven op te schorten zolang men geen zekerheid heeft dat de proeven kunnen plaatsvinden vóór het einde van het rijverbod.

Si vous m'aviez donné des garanties sérieuses sur les délais, je ne l'aurais pas fait. Pour l'instant, en tout cas, je suis effrayé de voir que vous ne donnez pas la moindre indication précise sur ces délais.

Pour ma part, je défends des gens, qui, incontestablement, ont commis une erreur. Ils ne doivent pas pour autant la payer quatre fois. Or, c'est la situation telle qu'elle se présente actuellement.

01.19 Guido De Padt (VLD): Ik zal kort repliceren, mijnheer de voorzitter, want het antwoord van de minister was ook kort en bondig, maar ik weet niet of het gevat was.

Mijnheer de minister, wij blijven toch een beetje op onze honger zitten, in die zin dat men nu vaststelt dat er problemen zijn. Over de aard en de omvang van de problemen worden we niet geïnformeerd en evenmin over de inspanningen die nu gebeuren of die zouden moeten gebeurd zijn om tegemoet te komen aan de gestelde problematiek. Daarover wordt niets gezegd.

Er zal een structuur op poten worden gezet die tegen 1 januari 2006 effectief zou moeten functioneren. Het is nu echter reeds half oktober. Het lijkt mij iets te gemakkelijk te denken dat dit allemaal vlot zal verlopen. Ik sluit mij aan bij de heer Monfils, in die zin dat een en ander niet kan worden getolereerd. Iemand moet de straf kunnen ondergaan die hij heeft opgelopen, maar volgens mij ook binnen de termijn die daarvoor is bepaald door de rechter. Momenteel is dat dus niet mogelijk.

Ik dring er nogmaals op aan dat u, mijnheer de minister, veel aandacht zou besteden aan dit probleem. Het heeft niet alleen te maken met praktische aspecten maar ook met het rechtsgevoel dat wij toch moeten trachten te laten respecteren, niet alleen van de kant van de burger zelf maar ook van de kant van de overheid.

01.20 Minister Renaat Landuyt: Voor alle duidelijkheid, collega De Padt, is het zo dat wij er alles aan doen om klaar te zijn met het wetgevend kader in januari 2006. Dan nog zullen de organisaties zich in aanmerking moeten stellen. Ik weet nu dat het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid zich aan het voorbereiden is omdat ze weten welke regeling er komt en dat er ook al contacten geweest zijn met de T-groep die beweert te beschikken over verschillende psychologen die destijds bij de VDAB werkten. Zij zal zich organiseren om daarop te kunnen inspelen. Ik meen dus dat aan Vlaamse kant waar ik nog als minister van Werkgelegenheid extra investeringen heb gedaan om aan de vraag te kunnen beantwoorden, een en ander vlot zal verlopen.

En ce qui concerne la situation actuelle du FOREM, j'ignore comment les responsables s'y sont préparés et ont réagi. En effet, cette question ne relève pas de ma compétence. D'un point de vue chronologique, elle était gérée par l'ONEM avant d'être transférée au VDAB et au FOREM. Voilà pourquoi seules ces institutions sont compétentes en la matière.

Par ailleurs, il est exact que le cadre juridique sera modifié en janvier 2006. J'espère aussi que, du côté francophone, des initiatives seront

01.19 Guido De Padt (VLD): Le ministre n'a fourni aucune information concernant la nature et l'ampleur des problèmes, ni sur les efforts mis en œuvre pour y remédier.

Il me paraît quelque peu optimiste de supposer que la nouvelle structure sera opérationnelle dès le 1^{er} janvier 2006. Certains problèmes doivent cependant être résolus d'urgence. Ainsi, il est inacceptable qu'un condamné ne puisse pas purger sa peine dans les délais fixés par le juge. Le ministre doit accorder une attention particulière à cet aspect.

01.20 Renaat Landuyt, ministre: Le cadre législatif doit être prêt en janvier 2006, mais les organisations doivent bien sûr encore s'y préparer. L'IBSR s'y emploie déjà et des contacts ont été établis avec T-Groep. Lorsque j'étais encore ministre flamand de l'Emploi, j'ai consenti des investissements supplémentaires, ce qui signifie que du côté flamand, les choses se dérouleront sans grands problèmes.

Ik weet niet hoe de FOREM heeft gereageerd. De FOREM valt trouwens buiten mijn bevoegdheid. Ik hoop dat er zich na de aanpassing van het juridisch kader kandidaten uit het Franstalige landsgedeelte zullen aanbieden. Momenteel kunnen we wettelijk gezien niets ondernemen. Zoniet

prises pour exécuter ce travail. Pour le reste, je crains que l'on ne puisse rien faire légalement, si ce n'est subroger l'Etat de droit. Mais cela ne me semble pas une bonne idée!

doen we afbreuk aan de rechtsstaat, wat uiteraard geen optie is.

De **voorzitter**: Kan ik hiermee het incident sluiten?

01.21 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik vermoed dat de minister nog iets zal willen zeggen want ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn tweede vraag.

01.22 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, wat de vraag van collega De Padt betreft, in verband met de begeleiders bij een rijopleiding, wijst hij terecht op een regeling die in het huidig koninklijk besluit staat en die vandaag eigenlijk niet anders te interpreteren valt als een vorm van bescherming van de rij scholen. Dat is een van de typeregeltjes die we moeten vereenvoudigen als we de vrijheid van het vrije initiatief – maar ook van vrijwilligerswerk – moeten waarmaken. Het is inderdaad onze bedoeling om die regel op te heffen zodat die beperking inzake vrijwillige begeleiding niet meer bestaat.

Dat is meegenomen in het kader van de regeling van de nieuwe rijopleiding, waarover nog vragen komen. Ik meen dat dit koninklijk besluit nu in de betrokkensheidsprocedure zit of bij de Raad van State.

01.22 Renaat Landuyt, ministre: A la question de M. De Padt relative aux conditions à respecter par les guides de conduite, je puis répondre que la réglementation telle qu'elle figure dans l'arrêté royal actuel sera abrogée parce qu'elle protège les écoles de conduite. Dès lors, les restrictions relatives aux guides volontaires disparaîtront. L'arrêté royal est actuellement soumis aux procédures requises.

De **voorzitter**: Zijn er nog replieken? Zijn er nog delen van antwoord te geven?

01.23 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, madame Tilmans, depuis le 5 septembre, l'examen théorique du permis de conduire B (pour voiture) est adapté. L'examen théorique contient dorénavant des questions concernant le secourisme. Le GOCA se base sur un manuel de la Croix-Rouge.

Il n'est cependant pas souhaitable d'obliger à une formation pratique de secourisme. Le nombre d'heures de formation obligatoire pour l'obtention du permis de conduire ainsi que le prix augmenterait par conséquent. Cela veut dire que le permis de conduire serait inaccessible pour une part de la population.

En outre, une formation de secourisme est seulement efficace si des cours de rafraîchissement sont suivis à des moments réguliers. Il est certainement recommandé de suivre un cours de secourisme pratique, non seulement en vue des accidents de la circulation, mais aussi en vue de tous les accidents possibles. Il convient de stimuler les citoyens moyens à suivre ce genre de cours, mais pas de le leur imposer.

01.24 Dominique Tilmans (MR): Monsieur le ministre, vous dites que l'examen pour le permis de conduire contient dès à présent des questions concernant le secourisme. Pourtant, elles me semblent tout à fait insuffisantes. En effet, ce geste de premier secours est avant tout, pour moi, un geste de civisme. Il concerne les accidents de voiture, mais également tous les accidents qui peuvent se produire, tant à domicile, qu'à l'étranger, en vacances.

Si, à l'occasion du permis de conduire, nous pouvions passer un test sur les gestes qui sauvent, initiés dans des cours à l'école primaire puis secondaire, rafraîchis ensuite, ce serait très bien. Cependant, à

01.23 Minister Renaat Landuyt: Het theoretisch examen omvat vragen over eerste hulp. Het is echter niet aangewezen de praktische EHBO-opleiding verplicht te maken. De prijs van de rijopleiding zou daardoor immers sterk te hoogte ingaan, waardoor heel wat mensen uit de boot zouden vallen. Dat soort opleiding is trouwens maar doeltreffend als de kennis regelmatig wordt opgefrist.

01.24 Dominique Tilmans (MR): Het toedienen van eerste hulp getuigt van burgerzin en kan bij allerlei soorten ongevallen van pas komen. Het behalen van het rijbewijs is een goede gelegenheid om die bekwaamheidstest te organiseren. Het federale niveau zou daaromtrent contact kunnen opnemen met de Gemeenschappen. Wat de prijs

l'issue de l'examen de passage du permis de conduire, il serait intéressant que nos jeunes puissent suivre un cours, puis passer des tests d'aptitude aux gestes qui sauvent.

A mes yeux, il s'agit d'un geste de civisme. Il me paraît intéressant que vous preniez contact avec les Communautés afin de mettre ce type de permis en place. Cette compétence est transversale et il appartiendrait au fédéral de donner l'impulsion pour une réalisation en collaboration.

Quant au prix, il est vrai que la situation reste problématique, mais est-ce à cause du prix qu'il ne faut jamais rien faire?

Nous pourrions imaginer faire passer gratuitement ces tests dans les centres de santé des Communautés et par le biais de la Croix-Rouge.

Ce dossier fait partie de la question du civisme qu'on oublie trop facilement de nos jours.

01.25 Renaat Landuyt, ministre: Je suis parfaitement d'accord avec vous sur ce dernier point, c'est un problème de civisme et on ne peut obliger personne.

betreft, zouden die tests misschien gratis kunnen worden afgelegd in de Rode Kruiscentra of, in de Franse Gemeenschap, in de gezondheidscentra.

01.25 Minister Renaat Landuyt: Ik ben het met u eens dat een en ander van burgerzin getuigt. We kunnen zo'n test echter niet verplicht maken.

01.26 Dominique Tilmans (MR): Je sais que d'autres pays sont parvenus à créer ces tests d'aptitude et à organiser un contrôle en bout de course. L'objectif n'est pas de faire des médecins de tous les citoyens. Si vous êtes en vacances dans les Cévennes et qu'un enfant est en train de se noyer, il ne suffit pas d'appeler les secours; il convient aussi de pouvoir sauver cet enfant en sachant comment s'y prendre.

01.26 Dominique Tilmans (MR): Zo'n bekwaamheidstests, met bijhorende controles, worden nochtans wel in andere landen georganiseerd.

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

02 Interpellation de Mme Dominique Tilmans au ministre de la Mobilité sur "les lignes de conduite en matière d'inscription de compagnies aériennes sur la liste noire" (n° 665)

02 Interpellatie van mevrouw Dominique Tilmans tot de minister van Mobiliteit over "de factoren die in aanmerking worden genomen om luchtvaartmaatschappijen op de zwarte lijst" op te nemen" (nr. 665)

Le **président**: L'interpellation n° 660 de M. De Crem, initialement jointe, n'aura pas lieu.

02.01 Dominique Tilmans (MR): Monsieur le président, je voudrais remercier mes collègues de me permettre de poser la question maintenant. Monsieur le ministre, je voulais simplement vous interpellier sur cette "liste noire". Nous ne pouvons que nous réjouir de voir la Belgique diffuser une "liste noire" des compagnies aériennes interdites de vol, mais nous devons aussi déplorer la lenteur avec laquelle les autorités belges se sont ralliées à cette mesure. Ainsi, il a fallu attendre la fin de cette série de catastrophes aériennes pour qu'une réaction timide voie le jour.

Nous avons pu vérifier que seules des compagnies cargo étaient reprises sur la liste noire aujourd'hui en Belgique. Nous avons pris connaissance de la décision européenne de faire paraître une liste noire qui serait la synthèse des différentes positions des Etats membres. Dès lors, je voudrais savoir quelle attitude vous adopterez

02.01 Dominique Tilmans (MR): Wij zijn weliswaar blij met de publicatie van een zogenaamde zwarte lijst van luchtvaartmaatschappijen waarvoor een vliegverbod geldt in België, maar betreuren de traagheid waarmee die maatregel werd ingevoerd. Bovendien staan er enkel maatschappijen die aan vrachtvervoer doen op de lijst en geen chartermaatschappijen. Naar verluidt zou de EU een beschikking uitgevaardigd hebben teneinde een lijst op te stellen van

concernant cette décision du Parlement européen. Allez-vous la devancer, notamment au niveau des compagnies charter qui transportent les voyageurs? Vous rallierez-vous à l'attitude bien américaine qui consiste à rayer tout un pays pour le transport aérien de passagers? Ou comptez-vous n'exclure que la compagnie litigieuse, voire que l'avion litigieux?

Au mois de juin dernier, en séance plénière, je vous avais posé la question de savoir de quel effectif nous disposons pour contrôler les avions qui atterrissent chez nous. Vous m'aviez répondu à l'époque que quatre personnes faisaient partie du staff de contrôle pour cette "liste noire". Disposons-nous toujours du même effectif? S'agit-il d'une flotte déterminée pour un ou plusieurs aéroports ou d'une équipe tournante? Quelle est leur priorité? Quels moyens a-t-on pour mettre en œuvre le contrôle de cette liste noire? Quelles sont les instructions données?

A plusieurs reprises, on a vu atterrir à Ostende ce que je nommerais des avions cargo "poubelles". Une équipe déterminée est-elle détachée dans cet aéroport?

Je voulais savoir autre chose encore, car je vois là un danger pour les personnes qui réservent des billets d'avion sur des compagnies charter, dont elles ne connaissent souvent pas le nom, pas plus qu'elles ne connaissent le nom de la compagnie intermédiaire quand il y en a une. Allons-nous accepter d'exclure de notre sol ces compagnies aériennes qui effectuent des voyages pour nos consommateurs belges?

Enfin, comment comptez-vous informer les tours opérateurs et les professionnels du secteur des dispositions que vous allez prendre?

02.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je vais répondre aux questions qui m'étaient parvenues par écrit.

La réaction belge concernant la liste noire n'est pas tardive. La Belgique est le deuxième pays au monde à disposer d'une liste noire, après la France.

Les critères fixés pour être repris sur la liste sont les suivants.

1. La compagnie dispose de droits de trafic - elle a fait atterrir un avion en Belgique - ou en a demandé. En réalité, il s'agit seulement, pays par pays, de compagnies ayant demandé ou obtenu des droits de trafic. Cela explique la différence avec les compagnies reprises sur la liste française.

2. Des accidents ou incidents sont survenus en Belgique dans lesquels la responsabilité de la compagnie aérienne est engagée ou des contrôles SAFA effectués par l'inspection de la DGTA indiquent des manquements graves aux règles de sécurité aérienne.

Au cas où la compagnie serait encore inconnue en Belgique, le contrôle SAFA, effectué par une administration de l'aviation civile étrangère et repris dans une banque de données, est pris en compte.

Pour le reste, le mécanisme normal d'inspection est appliqué. Pour

de standpunten van de onderscheiden lidstaten.

Welk standpunt zal u innemen ten aanzien van die Europese beschikking, inzonderheid met betrekking tot de chartermaatschappijen? Zal u een volledig land schrappen voor passagiersvluchten, of enkel een kwestieuze maatschappij of één bepaald toestel uitsluiten?

Tijdens een plenaire vergadering in juni vroeg ik u hoeveel mensen er instaan voor de controle van vliegtuigen die bij ons landen. U antwoordde mij toen dat de staf voor de controle van die zwarte lijst uit vier personen bestond. Is dat nog altijd zo? Gaat het om een bepaalde vloot voor een bepaalde luchthaven, of om een mobiele ploeg? Wat zijn de prioriteiten van die controleurs, over welke middelen beschikken ze en welke instructies moeten ze uitvoeren? Zal u de sector informeren over de maatregelen die u gaat nemen?

02.02 Minister Renaat Landuyt: In tegenstelling tot wat u beweert is België het tweede land dat een zwarte lijst heeft uitgebracht. We hebben onmiddellijk de nodige maatregelen genomen.

De maatschappijen worden op basis van twee criteria in deze lijst opgenomen.

Ten eerste moeten zij een aanvraag hebben gedaan om gebruik te maken van het Belgisch luchtruim of moeten zij over dat recht beschikken.

Ten tweede bevat die lijst de maatschappijen die in België betrokken waren bij een ongeval of een incident of bij dewelke tijdens de SAFA-controles door de inspectie van het DGLV ernstige inbreuken tegen de regels betreffende de veiligheid van het luchtverkeer worden vastgesteld.

l'instant, le seul point ajouté est de faire en sorte que les compagnies soient connues.

Entre-temps, nous sommes en train de discuter entre ministres européens pour accélérer l'initiative en vue d'aboutir à l'établissement d'une liste noire européenne.

Une liste noire ne signifie pas qu'on donne la responsabilité aux usagers. Ce risque d'interprétation explique pourquoi la Belgique s'est toujours montrée réticente à une liste noire et a préféré la transparence. En tout cas, pour nous, cette liste ne signifie pas que la responsabilité est dans les mains de l'usager. Ce n'est pas lui qui doit choisir l'avion, c'est l'Etat qui doit faire en sorte que les contrôles soient prévus pour éviter que des avions ne présentent des lacunes en matière de sécurité.

De maatschappijen die in België onbekend zijn en die door een administratie van de buitenlandse burgerluchtvaart gecontroleerd worden, worden in een databank opgenomen, waarmee wij natuurlijk rekening houden.

Voor het overige passen wij de normale inspectieprocedure toe en zorgen wij ervoor dat de maatschappijen in België bekend zijn.

De Europese ministers voeren trouwens besprekingen met de bedoeling een zwarte lijst op Europees niveau op te stellen.

Het opstellen van de lijst gebeurt overigens buiten de verantwoordelijkheid van de gebruikers. Rekening houdende met het risico van een dergelijke interpretatie, stelt België zich terughoudend op en geeft ons land de voorkeur aan transparantie en aan de rol van de overheid in de SAFA-controlemechanismen.

02.03 Dominique Tilmans (MR): Monsieur le ministre, beaucoup de questions restent encore en suspens mais elles n'étaient pas reprises dans mon document écrit.

Je suis d'accord avec vous, peut-être que l'information ne doit pas être donnée aux consommateurs mais, en tout cas, tous les professionnels du métier doivent pouvoir y avoir accès. A partir du moment où on vend un billet à un consommateur en Belgique, il faut considérer tout le trajet car un passager peut avoir à prendre deux ou trois avions pour se rendre à destination. J'attire donc votre attention sur ce point. Je prends bien note que cette liste ne sera pas limitée aux cargos et qu'elle sera étendue aux compagnies charter.

Puisque toutes mes questions n'étaient pas écrites et qu'elles ont été posées oralement, je comprends que vous ne puissiez pas y répondre. Je vous interrogerai donc prochainement sur ce sujet.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Questions jointes de

- Mme Josée Lejeune au ministre de la Mobilité sur "le permis de conduire et l'âge minimum requis pour la conduite de véhicules agricoles" (n° 7701)

- Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "la réglementation de la conduite des véhicules agricoles" (n° 7833)

03 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Josée Lejeune aan de minister van Mobiliteit over "het rijbewijs en de verplichte

02.03 Dominique Tilmans (MR): Het zijn eerder de beroepsbeoefenaars dan de gebruikers die moeten worden voorgelicht.

Over bepaalde aspecten van deze kwestie zal ik een schriftelijke vraag stellen.

minimumleeftijd voor het besturen van landbouwvoertuigen" (nr. 7701)

- mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de reglementering inzake het besturen van landbouwvoertuigen" (nr. 7833)

03.01 Josée Lejeune (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question s'articule autour des difficultés rencontrées par le secteur agricole, plus particulièrement en ce qui concerne l'obtention du permis de conduire pour la conduite de ces véhicules.

Depuis 2002, la législation en la matière a évolué pour aboutir à un texte dont la clarté laisse quelque peu à désirer.

Pour résumer – mais vous connaissez l'arrêté royal mieux que moi –, rappelons que les conducteurs de véhicules agricoles nés après le 31 août 1986 doivent avoir réussi un examen théorique ou posséder un permis de conduire de catégorie B au moins pour pouvoir circuler de la ferme aux champs. Pour ce qui est des conducteurs nés avant le 1^{er} septembre 1986, il y a dispense du permis de conduire et du certificat précité.

En ce qui concerne les autres trajets, les agriculteurs nés après le 31 septembre 1982 doivent être titulaires d'un permis C, voire CE (semi-remorque), pour pouvoir conduire un véhicule dont la masse maximale autorisée dépasse 7,5 tonnes, ce qui est très régulièrement le cas dans les exploitations agricoles.

Monsieur le ministre, le problème réside dans le coût de ce permis ainsi que dans l'âge minimum requis, à savoir 21 ans. Il est vrai que de nombreux agriculteurs s'installent très jeunes.

Monsieur le ministre, votre cabinet aurait finalement trouvé un accord avec le secteur, afin de revoir en profondeur la législation relative à l'obtention du permis. J'en arrive ainsi aux quelques questions que je voulais vous poser.

1. Êtes-vous disposé à revoir cet arrêté royal dans son ensemble?
2. N'est-il pas opportun de revoir les mesures transitoires relatives aux dates de naissance, comme je viens de le stipuler? En effet, au vu de cette législation, les dispositions apparaissent assez compliquées pour les jeunes.
3. De nouvelles concertations avec le secteur sont-elles à nouveau inscrites à l'ordre du jour?
4. Comment réagissez-vous face au degré d'urgence? Vous n'êtes pas sans le savoir, les agriculteurs ont demandé, depuis un certain temps déjà, que l'on planche sur le dossier.
5. N'estimez-vous pas que trop de restrictions risquent d'entraver la reprise d'une exploitation agricole?
6. Si nouveau texte il y a, pouvez-vous nous en dévoiler les principaux éléments?

03.01 Josée Lejeune (MR): Sinds 2002 is de wetgeving inzake het rijbewijs voor landbouwvoertuigen gebaseerd op een tekst die aan duidelijkheid te wensen overlaat. Ter herinnering: bestuurders van landbouwvoertuigen die na 31 augustus 1986 geboren zijn dienen geslaagd te zijn voor een theoretisch examen of houder te zijn van een rijbewijs van minimum categorie B om van de hoeve naar het veld te mogen rijden. De bestuurders geboren vóór 1 september 1986 zijn vrijgesteld van een rijbewijs en van het genoemde getuigschrift.

Om met een voertuig met een maximale toegelaten massa van meer dan 7,5 ton op andere trajecten te mogen rijden moeten landbouwers geboren na 31 september 1982 houder zijn van een rijbewijs categorie C, of zelfs C + E (trailer).

Het probleem is de kost van dat rijbewijs en de vastgelegde minimumleeftijd van 21 jaar.

Naar verluidt heeft uw kabinet een akkoord met de sector bereikt over de herziening van de wetgeving inzake het behalen van het rijbewijs.

Bent u bereid dat koninklijk besluit in zijn geheel te herzien? Zou het niet opportuun zijn de overgangsmaatregelen inzake de geboortedata aan te passen daar die bepalingen – vooral voor jongeren – eerder ingewikkeld zijn?

Is er nieuw overleg met de sector in het vooruitzicht gesteld? Hoe denkt u de situatie dringend te verhelpen? Bent u niet van mening dat een te groot aantal beperkingen het overnemen van een landbouwbedrijf dreigt te bemoeilijken? Kunt u ons de

belangrijkste elementen van de eventuele nieuwe tekst uit de doeken doen?

03.02 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le président, les deux questions sont effectivement très proches. Tracteurs et moissonneuses réapparaissent régulièrement en nombre sur nos routes. Ils causent bien entendu des ralentissements de la circulation; ce n'est pas l'objet de ma question mais bien les accidents qu'ils occasionnent. De fait, les statistiques ne vont pas à la baisse en comparaison avec les statistiques concernant les autres types de véhicules.

Mme Lejeune vient de rappeler les deux conditions octroyées aux jeunes pour conduire de tels engins. Je rajouterai simplement que certains inconvénients sont encore liés au permis C.

- Le coût: il coûte effectivement 1.500 euros au jeune qui souhaite le passer.

- Il ne peut être obtenu qu'à l'âge de 21 ans. Or, ce sont généralement les fils d'agriculteurs qui, bien avant leurs 21 ans et en travaillant avec leurs parents, conduisent ce genre d'engins.

- Ce permis n'est pas du tout adapté aux spécificités de la conduite de ces engins, étant donné que le permis C concerne les poids lourds et les remorques. Une moissonneuse batteuse ne se conduit pas comme un camion.

Ces deux permis n'offrent pas, à mes yeux, des conditions de roulage suffisamment sûres aux agriculteurs et particulièrement aux plus jeunes d'entre eux: trop de flou, d'une part, trop de restrictions, de l'autre, qui donnent lieu à des dérives, comme rouler de longs trajets sans avoir le permis adéquat.

Cette situation est inacceptable sur le plan de la sécurité collective, sans compter les problèmes qui peuvent inévitablement se poser vis-à-vis des assurances.

Monsieur le ministre, je voudrais vous demander dans quelle mesure il serait possible d'améliorer cette réglementation. Quelle est votre volonté en la matière? La création d'une catégorie de permis spécifique aux véhicules agricoles est-elle envisageable? Serait-il au moins possible d'aménager des dispositions relatives aux catégories C et CE afin de les élargir aux particularités des machines agricoles? Que comptez-vous faire pour mieux cadrer la conduite accessible dès l'âge de 16 ans dans le cadre de courts trajets?

03.03 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, à ma demande, le SPF Mobilité et Transports a élaboré un texte visant à rassembler les aspects réglementaires et techniques pour la création d'un permis de conduire spécifique "transports lents", de catégorie G. Ce texte, actuellement à l'étude au sein de mes services, est le fruit d'une concertation entre mon département, les organisations et associations professionnelles du secteur et le GOCA. Une nouvelle réunion est prévue pour la fin du mois d'octobre.

Ce texte reprend notamment les modifications proposées par les fédérations d'agriculteurs, afin de résoudre les problèmes du secteur relatifs aux difficultés d'accès aux permis C et C+ 1 avant l'âge de 21 ans. Il intègre également d'autres aspects, tels que:

03.02 Annick Saudoyer (PS): Mijn collega haalde al een aantal problemen aan. Het rijbewijs C voor het besturen van vrachtwagens en opleggers houdt nog een aantal andere nadelen in. Enerzijds hangt er een prijskaartje van 1.500 euro aan, anderzijds geldt een minimumleeftijd van 21 jaar, terwijl het meestal landbouwerszonen zijn die dat soort machines besturen.

Een maaidorsmachine besturen is trouwens niet hetzelfde als een vrachtwagen besturen.

Die twee soorten rijbewijs bieden de landbouwers, en zeker de jonge landbouwers, niet de nodige veiligheidswaarborgen. Die toestand houdt een onaanvaardbaar risico in voor de collectieve veiligheid.

Bent u van plan verbeteringen aan de bestaande wetgeving aan te brengen, meer bepaald door voor de landbouwvoertuigen een specifiek rijbewijs in te voeren?

Is het mogelijk de bepalingen betreffende de categorieën C en CE te wijzigen, zodat met de specifieke kenmerken van landbouwvoertuigen rekening wordt gehouden? Welke regeling ziet u voor zestienjarigen, die korte afstanden met een landbouwvoertuig afleggen?

03.03 Minister Renaat Landuyt: De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft een tekst opgesteld die alle reglementaire en technische elementen bevat die vereist zijn voor de invoering van een specifiek rijbewijs categorie G "traag vervoer". De tekst is tot stand gekomen na overleg tussen mijn departement, de diverse organisaties uit de sector en de GOCA en wordt momenteel door mijn diensten onderzocht. Eind

- une diminution de l'âge requis à 16 ou 18 ans, dépendant des masses maximales autorisées pour les engins et charrois, et du trajet parcouru;
- une augmentation des masses maximales autorisées;
- les modalités de formation et d'examen théorique et pratique, adaptées au secteur;
- la redevance et les mesures transitoires.

Tout cela servira à préserver les droits acquis et la teneur des mesures prévues par l'arrêté royal de 1998.

Compte tenu de ce qui précède, vous pouvez constater qu'un effort tout particulier a été fourni afin de satisfaire au mieux les préoccupations de la profession et de garantir une meilleure sécurité des conducteurs en général, en adaptant les modalités d'octroi du permis de conduire pour les tracteurs, engins et charrois liés aux activités agricoles.

Je voudrais souligner un aspect personnel. Ce ne sont pas seulement les fils d'agriculteurs qui sont demandeurs, mais le mien, qui vient d'avoir 15 ans hier, m'a demandé de pouvoir continuer de travailler chez l'agriculteur voisin, en espérant obtenir son permis de conduire à 16 ans. Je suis donc motivé!

oktober zal er een nieuwe vergadering plaatsvinden.

De tekst neemt onder andere de wijzigingen over die de landbouwfederaties hadden voorgesteld, zoals de verlaging van de vereiste leeftijd tot 16 of 18 jaar in functie van het maximum toegelaten gewicht en de afgelegde weg evenals de verhoging van het maximum toegelaten gewicht en de aanpassing van de modaliteiten inzake de opleiding en het theoretisch en praktisch examen aan de vereisten van de sector. Voorts behandelt hij de kwestie van de bijdrage en bevat hij overgangsmaatregelen.

Op die wijze kunnen de verworven rechten en de inhoud van de maatregelen uit het koninklijk besluit van 1998 behouden worden.

U merkt dus dat we inspanningen hebben geleverd om zo goed mogelijk aan de bekommernissen van de sector tegemoet te komen en de veiligheid van de bestuurders in het algemeen te verhogen. Daartoe hebben we de toekenningsvoorwaarden van het rijbewijs voor landbouwtractoren, -voertuigen en -slepen aangepast.

Het zijn niet alleen de boerenzonen die vragende partij zijn. Mijn zoon die pas 15 is geworden, hoopt dit rijbewijs tegen zijn zestiende verjaardag te behalen.

03.04 Josée Lejeune (MR): Monsieur le ministre, nous sommes donc sur la bonne voie. Comme vous le savez, la Belgique est l'un des rares pays de l'Union européenne à exiger un permis de type camion pour la conduite du matériel agricole.

Je voudrais également rappeler que le groupe MR a déposé une proposition de résolution concernant ce permis, visant à créer un permis spécifique répondant à la demande du secteur. Elle consisterait aussi, mais je ne suis pas certaine de votre approbation, à autoriser dès l'âge de 16 ans la conduite d'un tracteur et d'une remorque sans autre restriction que la limitation du tonnage. Donc, 16 ans pour le matériel de base et 18 ans pour les ensembles plus lourds. Il faut prendre en considération la sécurité.

03.04 Josée Lejeune (MR): We zijn dus op de goede weg. België is een van de weinige Europese landen dat een rijbewijs voor het besturen van tractoren oplegt. De MR heeft een voorstel ingediend om een specifiek rijbewijs in te voeren dat het besturen van basisvoertuigen vanaf 16 jaar en van zwaarder materieel vanaf 18 jaar mogelijk moet maken.

03.05 Renaat Landuyt, ministre: Madame, vous sous-estimez mon attachement à l'agriculture. Nous faisons en sorte d'arriver à une autorisation pour les jeunes de 16 ans, fils d'agriculteurs ou non, dans un rayon de dix kilomètres.

03.05 Minister Renaat Landuyt: Ik heb meer sympathie voor de landbouwers dan u denkt! Ik wil dat de zestienjarigen binnen een straal van 10 km alles mogen vervoeren.

03.06 Josée Lejeune (MR): Monsieur le ministre vous parlez d'un rayon de 10 km. Mais vous le savez aussi bien que moi: pour les fermes d'une certaine importance, ce rayon peut être beaucoup plus grand. Si ce rayon de 10 km est pris pour base, on risque encore de compliquer les choses et certains agriculteurs risquent d'être dans l'impossibilité de respecter la législation. J'attire, je le répète, votre attention sur la nécessité d'envisager deux possibilités: obligation d'avoir 16 ans pour conduire le matériel de base, obligation d'avoir 18 ans pour le matériel plus lourd.

03.06 Josée Lejeune (MR): Een landbouwer moet soms meer dan 10 km afleggen en we menen dat die voorwaarde een beperking inhoudt die niet alle boeren kunnen naleven. Ik vraag derhalve dat u ons voorstel eens zou doornemen.

Par ailleurs, je souhaite également attirer votre attention sur le coût de la formation qui, comme l'a souligné Mme Saudoyer, est élevé. Peut-être faudrait-il se pencher sur ce problème. En effet, il est très difficile, pour un jeune, de déboursier 1.500 euros. Les conditions financières devraient donc, selon moi, être revues afin que chacun puisse suivre cette formation soit par le biais de la filière libre, soit par le biais de centres de formation professionnelle.

De kosten die aan de opleiding zijn verbonden, moeten eveneens worden herzien. Een jongere kan immers niet zomaar 1.500 euro ophoesten.

Par ailleurs, je vous invite à lire la proposition de résolution du MR, monsieur le ministre.

03.07 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le ministre, je voudrais vous féliciter pour votre initiative car elle est vraiment en adéquation avec ce qui se passe sur le terrain. En effet, des jeunes de moins 21 ans, fils ou non d'agriculteurs, conduisent des engins agricoles. Votre réglementation ne peut donc que me réjouir.

03.07 Annick Saudoyer (PS): Ik feliciteer uw zoon met zijn verjaardag en ben uitermate tevreden met uw initiatief dat in de goede richting gaat.

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

04 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de toepasselijke verkeersreglementering voor rolstoelgebruikers" (nr. 7777)

04 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la réglementation routière applicable aux personnes en fauteuil roulant" (n° 7777)

04.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, regelmatig worden wij geconfronteerd met vragen over de plaats op de openbare weg van rolstoelgebruikers. Er zou een ontwerp van KB in de maak zijn dat nog aan de Gewesten moet worden voorgelegd en waarvan de inhoud nog niet gekend is. Mijn vraag dateert van 4 juli jongstleden. In dat KB zou een oplossing worden geboden aan de huidige regeling waarbij rolstoelgebruikers niet echt goed weten waaraan zich te houden.

04.01 Guido De Padt (VLD): Un projet d'arrêté royal devrait préciser la place des utilisateurs de chaises roulantes sur la chaussée. Quelles dispositions sont applicables aux conducteurs de chaises roulantes électroniques ou de scooters électriques? Sur quels points le ministre veut-il modifier la réglementation? Combien d'accidents avec des chaises roulantes électroniques ou des scooters électriques sont-ils survenus ces dernières années?

Ik heb dan ook een aantal vragen. Een, welke voorschriften moeten bestuurders van elektronische rolstoelen of elektrische scooters thans naleven? Met andere woorden, waar – op het voetpad, op het fietspad of op de rijbaan – moeten zij rijden en welke andere verkeersvoorschriften – voor voetgangers, fietsers of autobestuurders – moeten zij respecteren? Wat is er op hen in feite van toepassing?

Twee, in welke zin wil de minister de huidige reglementering veranderen en verfijnen? Drie, hoeveel verkeersongevallen gebeuren er in de jaren 2002, 2003 en 2004 waarbij elektronische rolstoelen of elektrische scooters betrokken waren?

04.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega, wat uw eerste vraag betreft over de plaats op de openbare weg van bestuurders van elektronische rolstoelen of elektrische scooters, kent de bestaande verkeersreglementering geen bestuurders van elektronische rolstoelen of elektrische scooters. De huidige reglementering kent wel bestuurders van bromfietsen, klasse A en B, en personen met een handicap die een voertuig besturen dat zichzelf voortbewegen of dat is uitgerust met een elektrische motor waarmee niet sneller dan stapvoets kan worden gereden. Laatstgenoemden mogen krachtens artikel 42. 2. 1. 2°, aangezien zij gelijkgesteld worden met voetgangers, gebruik maken van alles wat een voetganger mag zoals wordt opgesomd in dat artikel. Kortom, het reglement vermeldt alleen personen met een handicap, die een voertuig besturen dat zichzelf voortbewegen, een manuele rolstoel, of dat is uitgerust met een motor waarmee niet sneller dan stapvoets kan worden gereden, als groep die wordt gelijkgesteld met voetgangers.

Met het ontwerp van het KB omtrent voortbewegingstoestellen, dat sinds juni in het kader van de zogenaamde betrokkenheidsprocedure aan de Gewesten werd voorgelegd – wij wachten op het antwoord van de Vlaamse regering – wens ik het volgende te bereiken. Een, de vereenvoudiging en een actualisering van de voorschriften. Twee, een aanpassing van de verkeersreglementering aan de opkomst van een nieuw soort snellere elektronische rolstoelen en gehandicapten scooters, voertuigjes voor ouderen, jongeren. Kortom, alles wat maar kan worden uitgevonden of reeds werd uitgevonden. Voorts willen wij de reglementering opentrekken voor de hedendaagse inzichten en de ondersteuning in het algemeen van mensen met beperkte mobiliteit. Om die reden geldt deze regeling niet enkel voor gehandicapten, maar ook voor ouderen die men nu en dan eens in een warenhuis ziet rondrijden met een klein karretje. Deze regeling is dus toekomstgericht en geldt dus ook voor toekomstige uitvindingen of reeds uitgevonden toestellen zoals de toestellen waarop men kan rechtstaan en toch vooruitgaat. Ook dit willen wij allemaal een plaats geven in het verkeer, maar op een dusdanige manier dat wij de toekomstige evoluties zo goed mogelijk kunnen opvangen.

Wat uw derde vraag betreft over de verkeersongevallen moet ik u meedelen dat terzake alleen gegevens voor 2002 beschikbaar zijn en dan nog uitsluitend voor de algemene categorie weggebruikers gehandicapten in een rolstoel. In 2002 is er sprake van een zwaar gewonde en tien lichtgewonden. Als commentaar bij deze cijfers wijst het BIVV op de vermoedelijke onderregistratie van dit soort ongevallen zoals dit wellicht voor alle categorieën van weggebruikers wellicht het geval is.

04.03 **Guido De Padt** (VLD): Ik dank de minister voor zijn antwoord, mijnheer de voorzitter. Volgens mij is het goed dat er rechtsduidelijkheid wordt verschaft aan die categorie van weggebruikers, die het overigens niet al te gemakkelijk heeft in onze

04.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Les conducteurs de chaises roulantes électroniques ou de scooters électriques ne sont pas mentionnés dans l'actuel code de la route, contrairement aux conducteurs de cyclomoteurs de classe A et B. Le code comporte aussi des dispositions relatives aux personnes handicapées actionnant elles-mêmes leur véhicule ou dont le véhicule dispose d'un moteur électrique ne dépassant pas la vitesse du pas. Ces conducteurs handicapés sont assimilés aux piétons.

En ce qui concerne le projet d'arrêté royal relatif aux dispositifs de locomotion, nous attendons la réponse du gouvernement flamand. Il convient d'ajuster la réglementation routière aux véhicules d'un type nouveau et de soutenir les personnes dont la mobilité est réduite. La réglementation n'est donc pas seulement valable pour les personnes handicapées, elle l'est aussi pour les aînés.

Nous disposons de quelques données relatives aux "personnes handicapées en chaise roulante-usagers de la route" pour l'année 2002, faisant état d'un blessé grave et de dix blessés légers. L'Institut Belge pour la Sécurité Routière considère que ce type d'accidents est probablement sous-enregistré.

04.03 **Guido De Padt** (VLD): Je me félicite d'apprendre que la situation juridique de ces personnes sera précisée.

samenleving.

Ik vind het goed, mijnheer de minister, dat u er werk van maakt, opdat die duidelijkheid er inderdaad zou komen. Dank u wel.

04.04 Minister **Renaat Landuyt**: Voor de volledigheid van mijn antwoord wil ik nog zeggen dat wij een beetje tijd verliezen, doordat Vlaanderen nu aan het nakijken is of door onze reglementering iemand met een rolstoel op de autoweg zou mogen. Men is er daar bezorgd over dat dat zou gebeuren. Daardoor verliezen wij een beetje tijd.

04.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Un certain retard est observé parce qu'on examine en Flandre la possibilité, dans le cadre de notre réglementation, pour les personnes en fauteuil roulant d'emprunter les autoroutes.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "les jeunes conducteurs de scooters victimes d'accidents" (n° 7814)

05 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de ongevallen waarbij jonge scooterbestuurders betrokken zijn" (nr. 7814)

05.01 **Annick Saudoyer** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, on sait que le scooter est le moyen de locomotion des 16-18 ans et cela, pour différentes raisons. Les 15-17 ans sont les plus touchés par les accidents de scooters. Les derniers chiffres, qui datent de 2002, montrent qu'ils étaient plus de 300 à être grièvement blessés et 20 à avoir perdu la vie. Ces statistiques placent les 15-17 ans parmi les plus touchés, suivis de très près par les 18-20 ans. Les statistiques affichent une très faible diminution de ce nombre comparativement aux autres moyens de transport. Chaque jour en Belgique, on compte plus de 20 accidents de cyclomoteurs, sans tenir compte de ceux qui ne sont pas recensés.

05.01 **Annick Saudoyer** (PS): Uit de cijfers voor 2002 blijkt dat in de categorie van de vijftien- tot zeventienjarigen, die het vaakst met een scooter rijden, 300 zwaargewonden en 20 doden te betreuren vielen. In ons land doen zich elke dag meer dan 20 ongevallen voor waarbij bromfietsen betrokken zijn, naast een onbekend aantal niet geregistreerde ongevallen.

Une étude réalisée en juin dernier auprès de 905 jeunes de 15 à 24 ans révèle qu'une majorité d'entre eux ne sont pas conscients des dangers liés à la conduite d'un cyclomoteur.

Een recente studie toont aan dat de meerderheid van de vijftien- tot zeventienjarigen zich niet van de gevaren bewust is. Volgens een op vijf houden snelheids-overtredingen geen risico in, een derde van de scooterrijders denkt dat het dragen van een helm niet verplicht is en een op vijf denkt dat rijden zonder helm zonder gevaar is.

Permettez-moi de donner trois exemples:

- un utilisateur de scooter sur cinq déclare qu'il n'y a pas de danger à rouler à 40 km/h au-delà de la vitesse maximale autorisée et deux utilisateurs sur cinq avouent l'avoir déjà fait;
- un tiers des utilisateurs de scooters pensent que le port du casque n'est pas obligatoire, ce qui est assez grave;
- un utilisateur de scooter sur cinq pense qu'il n'est pas dangereux de conduire sans casque, les trois quarts avouant l'avoir déjà fait.

Je vois régulièrement des jeunes en scooter qui portent le casque avec la mentonnière au niveau du front. De la sorte, dès qu'ils voient la police, ils peuvent descendre le casque pour éviter d'être verbalisés.

De wettelijke maximumsnelheid van 45 kilometer per uur voor scooters van minder dan 50 cc wordt met de regelmaat van een klok overtreden: die scooters zijn immers vaak opgedreven, waardoor ze niet langer tot de categorie bromfietsen klasse B behoren. Ze zijn dan ook niet langer in orde met de verzekering.

En ce qui concerne le véhicule proprement dit, il apparaît que, concernant les scooters de moins de 50 cc, la vitesse maximale de 45 km/h imposée par la loi est systématiquement dépassée. Ces scooters "gonflés", qui tombent dès lors hors de la classe B, ne sont plus en ordre avec les assurances, avec toutes les conséquences négatives pour l'éventuel dédommagement de tiers en cas d'accident. Par ailleurs, de nombreux accidents ont lieu parce qu'un certain

Werd de Europese richtlijn van 2

nombre de jeunes ne font pas leur apprentissage de la route et de la circulation à basse vitesse.

Monsieur le ministre, la directive européenne du 2 février 1995 a-t-elle été complètement et définitivement transposée en droit belge?

Pouvez-vous proposer à votre collègue ministre de l'Intérieur d'instaurer des contrôles techniques périodiques sur ces scooters et de renforcer les contrôles effectués par les services de police?

februari 1995 die de specificaties, onder meer betreffende de veiligheid van scooters, regelt, volledig in Belgisch recht omgezet?

Zal u uw collega van Binnenlandse Zaken voorstellen specifieke controles van het type "technische keuring" in te voeren en het aantal onaangekondigde politiecontroles op te drijven?

05.02 Renaat Landuyt, ministre: Chère collègue, en réponse à votre première question, d'un point de vue réglementaire, la directive a bien été entièrement transposée en droit belge et ce par l'arrêté royal du 4 août 1996 portant exécution de directives des Communautés européennes. Cet arrêté royal a été modifié à plusieurs reprises depuis sa date de publication dans le souci de se conformer aux prescriptions techniques déterminées au niveau européen. Sur ce point, la Belgique s'aligne donc parfaitement sur les dispositions adoptées au niveau européen. La question de la protection des conducteurs de deux-roues motorisés, qu'ils soient cyclomotoristes ou motocyclistes, est également préoccupante.

En réponse à votre deuxième question, en matière de permis de conduire et de formation à la conduite, certaines modifications d'importance entreront très prochainement en vigueur du fait de la transposition dans la législation belge. En fait, comme je m'en aperçois à l'instant, c'est tellement imminent que cela a déjà eu lieu: c'est le 5 septembre 2005 que tout a changé. L'instauration d'une série de tests et manœuvres définis dans cette même directive vise à mieux évaluer la maîtrise de l'engin par le candidat conducteur.

Pour la troisième question portant sur le contrôle technique, il n'existe pas à ce jour en Belgique d'obligation de contrôle technique pour les cyclomoteurs. Seuls des contrôles sporadiques sont effectués par les services de police, principalement au sujet du port du casque, du gonflage des moteurs, voire des modifications apportées au niveau du pot d'échappement. Le renforcement des contrôles impronnus par les services de police serait sans doute efficace pour lutter contre le gonflement des moteurs des cyclomoteurs, très souvent pratiqué, et pour informer et sensibiliser les conducteurs de ces véhicules. On va essayer d'augmenter les contrôles dans le cadre des conventions de sécurité routière. En effet, là, on a un peu d'influence. On va en discuter avec chaque zone de police.

05.03 Annick Saudoyer (PS): Je remercie le ministre pour sa clarté et la précision de sa réponse.

05.02 Minister Renaat Landuyt: De Europese richtlijn werd wel degelijk in haar geheel in Belgisch recht omgezet door het koninklijk besluit van 4 augustus 1996 dat na zijn bekendmaking werd aangepast aan de technische voorschriften die op Europees niveau werden vastgelegd.

Op 5 september 2005 werden de normen voor het rijbewijs en de rijopleiding door de invoering van een reeks proeven en manoeuvres gewijzigd.

De technische controle wordt thans beperkt tot een sporadische controle op het dragen van de helm, het opvoeren van de motoren, enz. Door strengere politiecontroles zouden de jongeren effectief gesensibiliseerd kunnen worden. In het kader van de verkeersveiligheids-overeenkomsten zullen we trachten het aantal controles op te voeren en we zullen die kwestie met alle politiezones bespreken.

05.03 Annick Saudoyer (PS): Ik dank de minister voor zijn duidelijk antwoord.

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

06 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de verdeling van de gelden van het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 7914)

06 Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la répartition des moyens du fonds pour la sécurité routière" (n° 7914)

06.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, tijdens de zomer hebt u via een voorlopige, ministeriële rondzendbrief de politiezones in kennis gesteld van de verdeling van de gelden, onder voorbehoud van een wet die daaromtrent zou worden aangenomen.

Tegenover 2004 werden maar enkele zaken gewijzigd, met name dat het Verkeersboetefonds nu een Verkeersveiligheidsfonds is geworden en dat de criteria worden versoepeld, zodat in se de enige voorwaarde om de gelden aan te wenden, is dat de aanwending met verkeer heeft te maken, met uitzondering natuurlijk van wegeninfrastructuur. Tot slot krijgt ook de federale politie geld en wordt zij ook als een zone beschouwd. Ook de FOD Mobiliteit en de FOD Justitie zouden een deel van de pot krijgen.

Mijnheer de minister, wat niet is veranderd, is het feit dat de beste leerlingen van de klas het minste krijgen. Politiezones die meer inspanningen voor verkeersveiligheid leveren, zouden daarvan de financiële vruchten moeten plukken. Dat blijkt volgens berekeningen van de VVSG echter niet waar te zijn.

Wat ook niet is veranderd, is de communautaire scheeffrekking tussen Vlaanderen en Wallonië. Vlaanderen int 83% van de boetes, maar krijgt amper 56,5% van de opbrengst terug. Het komt er dus op neer dat, omdat Vlaanderen meer flitst dan Wallonië, Wallonië beduidend meer geld krijgt dan Vlaanderen.

Mijnheer de minister, ik zou dus graag vernemen – deze vraag vat eigenlijk de drie vragen samen die ik heb ingediend – of u met een ontwerp van wet naar de Kamer komt, dat rekening houdt met de opmerkingen van de VVSG en dat de communautaire scheeffrekking ten nadele van Vlaanderen zal opheffen.

06.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, het antwoord op de eerste vraag, met name hoe de verdeling van de gelden is gebeurd, is dat zij is gebeurd volgens de bepalingen van het koninklijk besluit van 3 mei 2004. Wat denkt u wel? Alles is gereguleerd. We kunnen niet zomaar wat anders doen dan in het reglement staat. We volgen dus de reglementering.

Hoe zorgt de minister ervoor dat alle politiezones hun rechtmatig deel van het Fonds krijgen? Het geld wordt rechtstreeks op hun bankrekening gestort.

De derde vraag was welke maatregelen de minister heeft getroffen voor de communautaire scheeffrekking. De maatregel die werd getroffen voor de bijsturing van de reglementering, is gebeurd om zo efficiënt mogelijk te beantwoorden aan de verkeersveiligheidspolitiek die achter de reglementering schuilt. De criteria zijn met name zodanig opgesteld dat de meest dynamische zones – de zones die zorgen voor de grootste daling van de ongevallen – dit ook voelen in de vergoeding en ondersteuning die zij krijgen. Het voorbije jaar heeft praktisch iedere politiezone meer geld gekregen.

Voor het overige is alles in orde.

06.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter,

06.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Voici quelques mois, le ministre a adressé aux zones de police une circulaire relative à la répartition des moyens du fonds des amendes routières, sous réserve de l'approbation d'un projet de loi. On parlera désormais du fonds de sécurité routière, les critères d'affectation des moyens seront assouplis et de l'argent sera attribué à la police fédérale ainsi qu'aux SPF Justice et Mobilité.

L'association flamande des Villes et Communes (VVSG) a entre temps déjà fait observer que les villes et les communes qui déploient des efforts pour améliorer la sécurité routière n'en récoltent pas toujours pécuniairement les fruits et qu'il subsiste une forte distorsion: les communes flamandes génèrent 83% des recettes des amendes mais ne reçoivent que 56,6% des moyens du fonds.

Le ministre va-t-il tenir compte des observations de la VVSG?

06.02 Renaat Landuyt, ministre: La répartition des moyens du fonds de sécurité routière est sévèrement réglementée, sur la base des critères définis dans l'arrêté royal du 3 mai 2004. Les montants attribués sont directement versés sur les comptes des zones de police.

Les aménagements apportés au fonds visent à récompenser financièrement les zones qui mènent une politique de sécurité routière dynamique et qui sont disposées à y investir substantiellement, induisant ainsi une baisse du nombre d'accidents. Je constate que pratiquement toutes les zones recevront cette année davantage de moyens du fonds.

06.03 Jan Mortelmans (Vlaams

mijnheer de minister, u zegt zelf dat u graag zou hebben dat de zones veel minder zouden krijgen. In dat geval straft u natuurlijk de zones die echt inspanningen doen. U zou hen eigenlijk moeten belonen. Dat doet u niet of zal zeker in de toekomst niet gebeuren.

Belang): Je conteste que les zones qui investissent le plus en faveur de la sécurité routière ressentent financièrement la différence.

06.04 Minister **Renaat Landuyt**: Dat zit in het mechanisme vervat.

06.05 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik ben daarvan niet overtuigd.

06.06 Minister **Renaat Landuyt**: U moet het koninklijk besluit van 3 mei 2004 eens lezen. De verdeling zit in dat koninklijk besluit ingebouwd.

06.06 **Renaat Landuyt**, ministre: L'arrêté royal de 2004 en dispose pourtant explicitement ainsi.

06.07 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik zal het koninklijk besluit eens bekijken, maar ik geloof er niets van.

06.07 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Pourquoi le Forum communautaire n'évoque-t-il jamais la défédéralisation pourtant absolument nécessaire de la sécurité routière? M. Landuyt en est pourtant partisan.

Volgens u en uw collega op Vlaams niveau, moet verkeersveiligheid worden gedefederaliseerd. Welnu, dan moet u dat niet alleen zeggen, maar het ook doen. U kan dat door in het Forum te beginnen werken. Ik geloof echter niet dat u daarmee bezig bent. Het Forum ligt volgens mij helemaal stil.

06.08 Minister **Renaat Landuyt**: Ik ben nog maar een paar uur minister van Institutionele Hervormingen.

06.08 **Renaat Landuyt**, ministre: Mais je ne suis encore ministre des Réformes institutionnelles que depuis quelques heures!

De **voorzitter**: En van de Noordzee.

06.09 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): In uw hoedanigheid van minister van Mobiliteit kon u op dat vlak ook actief zijn.

06.09 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Vous auriez déjà pu aborder ce sujet en qualité de ministre de la Mobilité.

06.10 Minister **Renaat Landuyt**: Neen, zo gaat dat niet.

06.11 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Toch wel, dat heeft er niets mee te maken.

06.11 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): La solution consiste à demander dans le cadre du Forum que les compétences en matière de sécurité routière soient défédéralisées et que les zones puissent conserver l'argent qu'elles investissent elles-mêmes dans la sécurité routière. Je ne trouve toutefois pas trace de cette solution dans la proposition du ministre.

Volgens mij bestaat de oplossing erin om in het Forum de defederalisering te vragen en de zones te geven waarop ze recht hebben, met ander woorden dat iedere zone het geld mag behouden dat zij heeft geïnvesteerd in verkeersveiligheid. Ik denk dat dat de enige oplossing is, maar die staat niet in uw voorstel.

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

07 **Samengevoegde interpellaties en vraag van**

- de heer Olivier Maingain tot de minister van Mobiliteit over "het gevolg dat de regering geeft aan het wereldwijd uitgebrachte veiligheidsrapport van Beca (Belgian Cockpit Association) en Ifalpa (International Federation of air line pilots associations)" (nr. 676)

- mevrouw Joëlle Milquet aan de minister van Mobiliteit over "de niet-naleving van de rechterlijke beslissingen die een onwettig en overmatig gebruik van de landingsbaan 02/20 verbieden" (nr. 8156)
 - de heer Olivier Maingain tot de minister van Mobiliteit over "het arrest van 22 september 2005 van de Raad van State en de gevolgen ervan voor het gebruik van landingsbaan 20 op de luchthaven van Zaventem" (nr. 686)

- de heer Bart Laeremans tot minister van Mobiliteit over "de onderhandelingen in verband met de spreiding van het vliegtuiglawaai" (nr. 694)

07 Interpellations et question jointes de

- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "les suites que réserve le Gouvernement au rapport de sécurité émis au niveau mondial par la Beca (Belgian Cockpit Association) et l'Ifalpa (International Federation of air line pilots associations)" (n° 676)

- Mme Joëlle Milquet au ministre de la Mobilité sur "le non-respect des décisions de justice interdisant l'utilisation illicite et abusive de la piste d'atterrissage 02/20" (n° 8156)

- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt du Conseil d'Etat du 22 septembre 2005 et ses conséquences sur l'utilisation de la piste 20 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 686)

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les négociations concernant la dispersion des vols compte tenu des nuisances sonores" (n° 694)

De **voorzitter**: De heer De Crem (interpellatie nr. 667) heeft afgehaakt. Mme Milquet nous rejoindra dans quelques instants. M. de Donnea (question n° 8029) ne vient pas.

07.01 **Olivier Maingain** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai introduit ma question et mon interpellation à une époque où les négociations n'avaient pas encore pris la tournure que l'on connaît. Vous me permettrez donc d'actualiser mon intervention; elle portait à la fois sur les suites réservées par le gouvernement au rapport de sécurité émis au niveau mondial par l'association belge des pilotes d'aviation (BeCA) et l'association internationale des pilotes de ligne (IFALPA), ainsi que sur la portée de l'arrêt du Conseil d'Etat.

Je commencerai par le rapport des pilotes, paru en août et dont il a beaucoup été fait état en septembre. Ce rapport était particulièrement alarmant sur les conditions de sécurité à l'aéroport de Bruxelles-National; il met directement en cause l'actuel plan de dispersion et le schéma d'utilisation des pistes actuellement en vigueur à l'aéroport.

Premièrement, ce rapport met en évidence que l'utilisation des pistes est programmée non en fonction des vents dominants, mais prioritairement selon un calendrier horaire répétitif, ce qui entraîne des atteintes à la sécurité des atterrissages et des décollages.

Deuxièmement, ce rapport critique le fait que les procédures ont été modifiées à de trop nombreuses reprises. Ainsi les valeurs des normes de vent ont été modifiées plus de dix fois en moins d'une année. Les pilotes estiment que la multiplication des décisions politiques contradictoires porte atteinte à la sécurité. On sait qu'avant l'élaboration du plan Anciaux, on utilisait la piste 02 pour tous les atterrissages, à partir du moment où le vent arrière dépassait la composante de 8 nœuds sur la piste 25.

Cette composante a été établie sans contestation pendant trente ans, de 1972 à 2003. Dans l'objectif d'utiliser davantage la piste 02 et moins la 25, l'actuel plan de dispersion a diminué en 2004 la norme de vent à 5 nœuds puis fut obligé de la remonter en 2005 à 7 nœuds, mais avec rafales. Il est donc patent qu'en jouant sur la norme de vent à partir de laquelle on change de piste, on modifie artificiellement l'utilisation des pistes.

07.01 **Olivier Maingain** (MR): Ik heb mijn vraag en interpellatieverzoek al enige tijd geleden ingediend, en sindsdien is de situatie geëvolueerd. Ik zal mijn vragen dan ook enigszins updaten.

In augustus publiceerden de beroepsvereniging van Belgische lijnpiloten BeCA (Belgian Cockpit Association) en de internationale federatie van verenigingen van lijnpiloten IFALPA een veiligheidsrapport met alarmerende bevindingen over de veiligheid op de luchthaven en kritiek op het bestaande spreidingsplan en schema voor het gebruik van de start- en landingsbanen.

In het rapport wordt onderstreept dat het gebruik van de banen niet bepaald wordt door de wind, maar door een repetitieve uurregeling, wat de veiligheid bij het landen en opstijgen in het gedrang brengt. Bovendien werden de procedures al veel te vaak gewijzigd. De aaneenschakeling van tegenstrijdige politieke beslissingen is nefast voor de veiligheid.

Vóór het plan-Anciaux werd baan 02 door alle toestellen gebruikt voor landing bij een rugwind van meer dan 8 knopen op baan 25. Die component werd dertig jaar

Troisièmement, l'utilisation des pistes 02 et 20 dans l'actuel plan de dispersion est condamnée de manière explicite. Outre le fait qu'il s'agit de la piste la plus courte et la moins bien équipée, elle est utilisée de jour comme de nuit par vent d'est alors qu'elle n'est pas suffisamment bien orientée dans le sens des vents et devrait en conséquence être uniquement utilisée par vent de nord.

Par ailleurs, l'utilisation conjointe de la piste 02 à l'atterrissage avec les pistes 07 au décollage, ou la piste 20 au décollage avec la piste 25 à l'atterrissage augmente très sérieusement les risques d'accident, étant donné que ces pistes se croisent au sol. Pour les pilotes, la piste 02/20 doit être uniquement considérée comme une piste de dépannage - ce qu'elle a d'ailleurs toujours été historiquement -, qui ne peut être mise en service que par fort vent du nord pour la 02 et par fort vent du sud pour la 20. Les pilotes réclament donc de pouvoir utiliser les pistes les plus longues et les mieux équipées; ils ne peuvent admettre que les pistes 02 et 20, particulièrement peu sûres, soient reprises comme telles dans l'actuel plan de dispersion en tant que pistes prioritaires.

Voilà la position des pilotes, axée sur le plan de la sécurité. Je ne parle pas de l'autre critère, également important à mes yeux: la densité de population. Je reconnais que l'absence de référence à cet autre critère sécuritaire, dans le rapport des pilotes, constitue le point faible de l'argumentation. Il n'en demeure pas moins que, par rapport à l'utilisation de la piste 02/20, l'argumentation des pilotes est tout à fait pertinente.

En conséquence, monsieur le ministre, pouvez-vous me faire savoir si vous partagez le point de vue des pilotes quant au fait que l'utilisation de la piste 02/20 fait prendre des risques au trafic aérien, notamment pour ce qui concerne la critique de croisement au sol des pistes au décollage et à l'atterrissage? Dans l'affirmative, quelles solutions préconisez-vous? Je vais y revenir, c'est le débat en cours. Considérez-vous que la piste 02/20 doit constituer seulement une piste alternative de dépannage? Entendez-vous rétablir les normes de vent à la situation qui prévalait avant 2003, pour éviter l'instabilité dénoncée dans le rapport?

Dans ce cadre, vous n'ignorez pas les décisions de justice intervenues, notamment l'arrêt du Conseil d'Etat du 22 septembre 2005 et ses conséquences sur l'utilisation de la piste 20 à l'aéroport de Bruxelles-National. Je ne rappelle pas ici ce qu'il en est; la portée de cet arrêt a été suffisamment commentée dans la presse. Il n'en demeure pas moins que je voudrais bien vous entendre dire, monsieur le ministre, les suites que vous réservez aux arrêts des juridictions. En effet, selon moi, ce que l'on a connu ce week-end – les associations de riverains, relayées par les mandataires locaux, l'ont d'ailleurs dénoncé à juste titre – est, en pleine négociation, une véritable provocation. L'utilisation abusive de la piste 02/20 ce week-end, qui ne correspondait à aucune exigence par rapport aux normes de vent et aux orientations de vent, est véritablement une manière de se moquer des décisions de justice, de faire peser sur les négociateurs une volonté de menace et d'amplifier éventuellement les mesures de représailles s'ils ne veulent pas entrer dans une logique qu'ils ne peuvent accepter.

Comme d'autres Bruxellois hauts représentants de la périphérie, je

lang niet betwist (van 1972 tot 2003). In 2004 werd de norm teruggebracht tot 5 knopen. In 2005 werd ze noodgedwongen weer opgetrokken tot 7 knopen, maar rekening houdend met rukwinden. Door de windnormen op grond waarvan je een bepaalde baan gebruikt, nu eens te verlagen en dan weer te verhogen, wijzig je op een kunstmatige manier het gebruik van de banen. Het gebruik van baan 02 en baan 20 volgens het huidige spreidingsplan wordt eveneens afgekeurd. Dit is de kortste en slechtst toegeruste baan, die zowel overdag als 's nachts gebruikt wordt bij oostenwind, hoewel de ligging ervan niet optimaal is.

Het gebruik van baan 02 als landingsbaan met baan 07 voor opstijgende vliegtuigen, of van baan 20 voor het opstijgen met baan 25 als landingsbaan verhoogt het risico op ongevallen, aangezien deze banen elkaar op de grond kruisen. Voor de piloten is baan 02/20 een baan voor noodgevallen, waarvan het gebruik alleen toegestaan mag worden bij sterke wind. Zij kunnen niet aanvaarden dat de behoorlijk onveilige baan 02/20 in het spreidingsplan opnieuw als prioritair aangemerkt wordt. Dat standpunt van de piloten vloeit voort uit het veiligheidsplan. Een bijkomend argument is de grote bevolkingsdichtheid van de zones die overvlogen worden.

Deelt u bijgevolg het standpunt van de piloten, namelijk dat het gebruik van baan 02/20 gevaar meebrengt voor het luchtverkeer, meer bepaald in combinatie met landen en opstijgen op andere banen? Zo ja, welke oplossing staat u voor? Meent u dat baan 02/20 enkel in noodgevallen mag worden gebruikt? Bent u van plan de normen van voor 2003 weer in te voeren?

In dit dossier werd een aantal gerechtelijke beslissingen

plaide pour le retour à la situation d'avant 1999, ne serait-ce qu'à titre transitoire, le temps de mettre en œuvre correctement la déclaration gouvernementale, précise à ce sujet. Il s'agit d'établir d'abord le cadastre du bruit selon une méthodologie incontestée, d'un commun accord entre les différents gouvernements et non pas selon les études de la KUL (contestées d'ailleurs par les décisions de justice). Ensuite, il faut envisager, sur base de ce cadastre du bruit, la manière d'établir l'utilisation non seulement des pistes mais aussi des routes au départ ou à l'arrivée de l'aéroport de Bruxelles-National.

Dans un premier temps, retourner à la situation d'avant 1999 est la seule manière d'apaiser véritablement la situation par rapport à ce dossier délicat et de revenir à une véritable sécurité juridique. Or, la situation d'avant 1999 ne faisait l'objet d'aucune contestation juridique. Ce qui a ouvert la boîte de Pandore, c'est le plan de concentration non accompagné des mesures au sol de Mme Durant.

En conséquence, monsieur le premier ministre, je souhaite que le retour à la situation de 1999 soit aussi sur la table des négociations, dans le cadre des concertations que vous avez avec les gouvernements régionaux. J'ai à l'esprit la portée de la note que vous avez mise sur la table.

genomen. Ik denk aan het arrest van de Raad van State van 22 september 2005 over het gebruik van baan 20 op de luchthaven Brussel-Nationaal. De draagwijdte van dat arrest werd ruim becommentarieerd, maar ik zou graag weten welke besluiten u eruit trekt. Het gebruik van baan 02/20 vorig weekend, zonder dwingende reden, was een regelrechte provocatie en hangt als een dreiging boven het hoofd van de onderhandelaars die niet bereid zijn in een onaanvaardbaar scenario te stappen.

Zoals anderen pleit ik voor een terugkeer naar de toestand van voor 1999, lang genoeg om de regeerverklaring in dat verband correct uit te voeren. Er moet een geluidskadaster worden opgesteld volgens een algemeen aanvaarde methodiek, in gezamenlijk overleg met de verschillende regeringen, en er moet worden gezocht naar een manier om over het gebruik van de banen, maar ook van de vliegroutes naar en van de Brusselse luchthaven te beslissen. Terugkeren naar de toestand van voor 1999 is de enige mogelijkheid om in dit dossier rust en echte rechtszekerheid tot stand te brengen. Ik wens dus dat ook de terugkeer naar de vroegere toestand tijdens de onderhandelingen ter tafel ligt. Ik denk met name aan uw nota in dat verband.

07.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Comment en avez-vous eu connaissance?

07.02 **Minister Renaat Landuyt**: Welke nota?

07.03 **Olivier Maingain (MR)**: Parce que la presse en a fait état!

07.03 **Olivier Maingain (MR)**: Die waarvan sprake in de pers!

07.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Il ne s'agit pas de la bonne version!

07.04 **Minister Renaat Landuyt**: Dat is niet de juiste versie!

07.05 **Olivier Maingain (MR)**: Ce n'est pas la bonne version! Dans ce cas, je dispose d'une version qui est peut-être encore plus proche que celle que vous avez déposée! Si vous voulez me remettre la note que vous avez déposée, n'hésitez pas! Cela me permettra de vérifier si mes sources d'informations sont correctes.

07.05 **Olivier Maingain (MR)**: In dat geval: aarzelt u vooral niet mij de door u ingediende nota te bezorgen! Hoewel er interessante dingen staan in uw nota, kan u een terugkeer naar de situatie van vóór 1999 niet uitsluiten. Wat denkt u?

Dans mon esprit, si la note que vous avez déposée contient des

éléments qui, sur la base des informations en ma possession, peuvent retenir l'attention (pour certaines nuits déjà, l'allongement de la période considérée comme période de nuit jusqu'à 7heures du matin, avec ce sujet d'étonnement qui voudrait que la nuit soit à géométrie variable selon le jour considéré), s'il y a des éléments intéressants, vous ne pouvez exclure - je voudrais entendre votre position à ce propos - la possibilité d'un retour à la situation antérieure à 1999. Je voudrais d'ailleurs que vous me précisiez ce qui, à vos yeux, serait juridiquement impossible pour favoriser un tel retour. Je ne crois pas que vous pourrez invoquer des arguments péremptoires en la matière, tant il est vrai que l'on sait très bien que c'est et techniquement et juridiquement tout à fait possible.

Voilà l'ensemble des questions que je voulais vous soumettre. Le dossier est bien connu. Je souhaite, tout comme vous, que la concertation se poursuive. Il faudra peut-être s'accorder plus de temps que prévu. Je me rends bien compte que, tout d'abord vis-à-vis des riverains, cette situation mérite une réponse appropriée dans un délai pas trop éloigné mais que, fondamentalement, en l'absence de volonté de parvenir à un accord avec les deux gouvernements régionaux, il n'y aura pas de sécurité juridique.

Je terminerai en disant que toute initiative du fédéral qui ne ferait pas l'objet d'un entérinement d'accord avec les deux gouvernements régionaux ne pourra que conduire à la relance de contestations devant les institutions judiciaires ou juridictionnelles. On le sait fort bien. En l'absence d'accord des gouvernements régionaux, vous devrez, à nouveau, faire face à des contestations, soit dans le chef des autorités et des Régions concernées, soit dans celui des riverains. Seul un accord respectueux d'un certain nombre de principes que j'évoquais en rappelant les conditions de sécurité apportera l'apaisement dans ce dossier.

07.06 Joëlle Milquet (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, mon discours ne différera pas sensiblement de celui de l'intervenant précédent. Les questions devant être posées, il y a plusieurs semaines, elles ont perdu de leur acuité, en tout cas, dans leur forme antérieure. Par contre, elles prennent un tout autre relief vu le moment devant lequel nous nous trouvons, eu égard aux décisions qui doivent être prises et qui auraient déjà dû l'être depuis un certain temps déjà.

Mon intervention s'articulera en trois points. Le premier volet traduira ma question initiale et qui peut être confortée eu égard aux événements qui se sont déroulés pas plus tard qu'hier, notamment sur les routes. Je reviendrai sur la problématique plus générale et l'utilisation abusive, comme le soulignait d'ailleurs l'arrêt de la cour d'appel du 17 mars 2005, de la piste 02/20. Je vous posais une question au sujet d'une série d'infractions constatées qui ne correspondent absolument pas aux recommandations de cet arrêt. Hier encore, d'après mes informations, alors que le vent n'était franchement pas excessif, vu qu'il s'élevait à 2 nœuds tant sur la piste 25 que sur la piste 20, nous avons eu droit à ce que l'on a poétiquement appelé "la logique de renversement": une fois de plus on a utilisé la piste 02, alors que l'on aurait pu utiliser une tout autre piste puisque les conditions de vent n'étaient en rien défavorables.

Une nouvelle fois, on a assisté à ce que la cour d'appel estime être

Kan u mij vertellen wat een terugkeer naar die toestand juridisch gezien in de weg staat? Technisch en juridisch is dat toch perfect mogelijk!

Ik wil dat het overleg voortgezet wordt. Over elk federaal initiatief waarover geen akkoord bestaat met de Gewesten zou er rechtsonzekerheid bestaan.

07.06 Joëlle Milquet (cdH): Kennelijk werd baan 02/20 gisteren nog onrechtmatig gebruikt. Afgezien van dit probleem heb ik de indruk dat dit dossier nu in de communautaire sfeer getrokken wordt, en dat zou niet mogen. Het gaat immers in de eerste plaats om de veiligheid en de volksgezondheid. Als federaal minister moet u handelen met die twee prioriteiten voor ogen. De kwestie van de vliegroutes zou bovendien niet door politici maar door een college van onafhankelijke experts behandeld moeten worden.

Bij gebrek aan een akkoord tussen de Gewesten zal de federale regering de knoop moeten doorhakken vermits de tracés tot haar bevoegdheid behoren. Naar mijn gevoel zou men, alleszins voorlopig, het best terugkeren tot

une utilisation illicite de la piste 02, sans raison, même si d'aucuns ont évoqué les notes, dont vous connaissez la teneur, envoyées à Belgocontrol et qui n'entrent absolument pas dans le cadre des recommandations et du contenu de l'arrêt. de situatie van 1999.

Au-delà des solutions qui devraient être trouvées, que s'est-il à nouveau passé hier? Quand cesseront ces différentes pratiques?

De manière globale, nous reconnaissons tous que le dossier est difficile. Nous ne sommes nullement des exaltés. Selon moi, nous devons absolument éviter – c'est malheureusement le cas actuellement – de communautariser un débat et un dossier alors que ce n'est pas nécessaire. En effet, il s'agit avant tout d'un problème de sécurité, élément à mon avis souvent oublié, mais aussi de santé. Et la langue utilisée n'intervient nullement dans cette problématique. Ce sont deux impératifs que l'on doit avoir en tête lorsque l'on est ministre fédéral et que l'on est censé se trouver au-dessus de la mêlée.

Pour éviter qu'il y ait des gagnants et des perdants dans une logique quelque peu psychanalytique où s'inscrivent les débats politiques dans ce pays, un retour provisoire à la situation de 1999 en ce qui concerne les tracés me semble être la meilleure solution même si elle n'est pas idéale. Le choix d'autres routes imaginées en tenant compte d'impératifs communaux, linguistiques, etc., sans expertise, sans travail de fond me semble hasardeux et ne peut que contribuer à radicaliser les positions des Communautés et Régions.

Si l'on veut avoir un accord entre Régions, revenir à un compromis sur la base duquel chacun a pu vivre et qui posait beaucoup moins de problèmes d'ordre juridique mais aussi en termes de nuisance, cela serait selon moi la solution la plus sage. Il faudra bien entendu tenir compte de la nécessité d'une diminution des vols de nuit, de l'existence d'un organe indépendant de contrôle avec une diminution des quotas par avion et un plan d'isolation. Sur ces points, un consensus devrait facilement être trouvé. Mais – je le répète - un retour à la situation de 1999 me semble être, en tout cas provisoirement, la meilleure solution. C'est la solution que vous devriez retenir en tant que ministre fédéral puisque le tracé des différentes pistes relève du pouvoir fédéral. Cependant, en l'absence d'accord au niveau des Communautés et des Régions, le "blocage" risque de persister étant donné le radicalisme de certaines positions régionales. Dans ce contexte, la solution que je vous propose me semble être la moins mauvaise dans la situation actuelle. Elle peut être provisoire, le temps d'entamer la procédure évoquée par M. Maingain. Par ailleurs, dans tous les pays normalement constitués, il n'appartient pas aux politiques d'établir, suivant l'endroit où ils habitent ou la langue qu'ils parlent, les tracés à la va-vite, en fin de nuit.

Pour pouvoir prendre sereinement les meilleures décisions, ne faudrait-il pas confier la mission d'examiner la situation, en termes de sécurité et de nuisances par rapport à des zones densément peuplées, à un collège d'experts indépendants qui n'entrent pas dans les arcanes psychologiques de ce dossier tel qu'il est hélas ressenti en Belgique?

Cela me semble être la voie de la sagesse. A partir du moment où ce travail serait fait, il faudrait une sorte d'intelligence politique collective

pour assumer la décision sans la communautariser. Je reconnais que cette situation est compliquée et qu'elle serait difficile à gérer pour tout gouvernement, je ne viens pas ici donner des leçons.

Cependant, je pense que persister à faire triompher une logique contre une autre, tout en essayant d'imaginer entre-temps une nouvelle route miracle, ne pourra que nous amener à un clash, sauf à revenir à cette solution améliorée de 1999, avec les dispositions sur lesquelles nous sommes déjà largement d'accord.

Je tiens à rappeler qu'il s'agit bien de compétences fédérales, puisque les Régions ne sont compétentes que pour les normes de bruit. On connaît bien évidemment l'importance d'un accord, mais sans accord, c'est au gouvernement fédéral qu'il convient d'assumer et de trancher. Dans le cas qui nous occupe, tôt ou tard, c'est vers cette solution-là que nous devrions nous diriger.

07.07 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, sinds Bert Anciaux vaandelvlucht heeft gepleegd in het dossier-Zaventem en opnieuw minister van Cultuur is geworden in de Vlaamse regering, zijn wij met u als minister van de regen in de drop verzeild. U hebt niets anders gedaan dan achter de feiten aanhollen, mijnheer de minister.

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

07.09 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Inderdaad, mijnheer de minister, ik kan het alleen maar vaststellen. Het is niet mijn bedoeling u te behagen, dat weet u.

U hebt alle mogelijke aanpassingen gedaan aan het spreidingsplan ten gevolge van de diverse procedures, aanpassingen die geleid hebben tot een herconcentratie. Ik kom daar straks nog even op terug. U hebt zich beperkt tot de rol van brandjesblusser. U bent de minister van de traagheid geworden; u bent de minister van Immobilité, in plaats van de minister van Mobiliteit, jammer genoeg! Dat immobilisme, mijnheer de minister, heeft ons geleid tot de rand van de afgrond, waar wij nu staan. Nog even en de dwangsommen worden effectief toegepast. Nog even en Zaventem moet dicht. Nog even en tienduizenden mensen riskeren hun brood niet meer te kunnen verdienen op de luchthaven!

Wij hebben u ondervraagd op 16 juni. Toen hebt u Brussel bijna gesmeekt, mijnheer de minister. Ik citeer u: "Ik vraag een klein teken van de Brusselse regering." Dat hebt u toen in de plenaire vergadering gezegd. U hebt dat teken niet gekregen, tenzij dat maandje respijt, maar dat kan moeilijk als zodanig beschouwd worden. U hebt geen teken van de Brusselse regering gekregen en wij staan vandaag waar wij staan.

Ik wil u er toch even op wijzen, mijnheer de minister, dat uw eigen partij daarin een zeer grote verantwoordelijkheid draagt. Uw eigen partij heeft ook in de Brusselse regering zitting, niet met een staatssecretaris zoals vroeger met de heer Delathouwer, maar met een volwaardige minister, die dus bij het hele beleid betrokken is. Uw partij ging akkoord met het zeer egoïstische Brusselse regeerakkoord. Uw partij ging ermee akkoord dat er een groene havik, een groene fanatica, minister van leefmilieu is geworden. En uw partij liet

07.07 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Après la désertion de M. Anciaux, nous sommes tombés de Charybde en Scylla avec M. Landuyt.

07.09 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Il a procédé à tous les ajustements possibles des plans de dispersion, avec de nouvelles concentrations comme résultat. Ce n'est pas le ministre de la Mobilité, mais celui de l'immobilité. Son immobilisme mènera Zaventem au bord du gouffre. Bientôt les astreintes seront effectivement perçues, l'aéroport fermera ses portes et des milliers de personnes perdront leur emploi.

Le gouvernement bruxellois a accordé un mois de répit à M. Landuyt, mais sans réponse. Le sp.a dispose d'un ministre au gouvernement bruxellois mais il accepte malgré tout qu'un faucon écolo adopte des points de vue extrémistes dans ce dossier. Le ministre-président, M. Picqué, veut faire exécuter les astreintes de peur de perdre le soutien d'Ecolo. L'idée de perdre l'appui des Flamands ne l'effraie semble-t-il pas. Le sp.a est complice et ne fait rien pour arrêter Mme Huytbroeck. Pourquoi le sp.a ne fait-il pas sauter le gouvernement

gebeuren dat zij zeer extremistische zaken is gaan verkondigen, en zeer egoïstische stellingen. Uw partij, ten slotte, heeft er blijkbaar mee ingestemd dat er een zeer absurde procedure, inclusief de dwangsommen, in het leven geroepen werd.

Uw partij heeft dat dus allemaal mee laten gebeuren en is er medeplichtig aan. Zij stond erbij en keek ernaar. Sindsdien heeft zij niets gedaan om mevrouw Huytebroeck tegen te houden, net zomin trouwens als de VLD en CD&V in Brussel.

Het is allemaal nauwelijks te vatten, mijnheer de minister. Picqué verklaarde indertijd: als ik die dwangsommen niet zou toepassen, ben ik mijn regering kwijt, want dan raak ik Ecolo kwijt. Maar op geen enkel moment heeft hij gezegd dat hij schrik moest hebben van de Vlaamse partijen of dat die zijn regering zouden kunnen verlaten. Waarom, mijnheer de minister, blazen die Vlaamse partijen die regering niet op? Waarom zorgt u er niet voor dat uw eigen partijgenoten in Brussel die Brusselse regering opblazen en een nieuw regeerakkoord eisen, dat wel zorgt voor billijkheid en dat er wel voor zorgt dat die arrogantie van Brussel en die arrogantie van mevrouw Huytebroeck, waaraan zij op dit moment medeplichtig is, ophouden?

Vandaag, mijnheer de minister, hebben wij het zoveelste staaltje vernomen van uw uitzonderlijke traagheid. Wij moeten vaststellen dat u nu pas tot het inzicht bent gekomen dat er cassatieberoep moet worden aangetekend. De uitspraak dateert van maanden geleden, maar nu pas vindt u het nodig daartegen cassatieberoep aan te tekenen.

Mijn eerste vraag is dus, mijnheer de minister, hebt u daarvoor een verklaring? Was uw jurist maandenlang aan zijn bed gekluisterd? Is er een soort heikracht mee gemoeid? Of is het u allemaal gewoon ontgaan? Kunt u ons uitleggen waarom het zo extreem lang geduurd heeft voor u die noodzakelijke stap zette?

Ten tweede, – nog zo'n staaltje van de uitzonderlijke traagheid waarmee het dossier behandeld wordt – u hebt op 13 september een nota gemaakt – die wij op 14 september te zien kregen – waarin u zei: ondertussen zijn de voorbereidende werken afgerond en nu vangt de fase van besluitvorming aan.

Dat zei u op 13 september. Op 13 oktober, vorige week donderdag, waren wij een maand verder, maar was er helemaal geen vordering gemaakt en stonden wij verder dan ooit af van oplossingen. Dat alleen al roept heel veel vragen op. Kan u daarbij uitleg geven?

Er zijn ook weer opmerkelijke cijfers opgedoken. Sinds baan 02/20 veel minder gebruikt kan worden stellen wij een herconcentratie vast. Die cijfers zijn toch wel onthutsend. Voor de maand september moeten wij vaststellen dat 41% van alle vluchten opnieuw over de Noordrand gaat. Dat is opnieuw een zeer hoog cijfer. Dat staat tegenover 0,1% voor zone 2, 7,5% voor zone 3 en 0,7% voor zone 6. Dat is toch allesbehalve een normale verhouding.

Mijnheer de minister, onze indruk is in elk geval dat de besprekingen die nu gebeuren en die u nu leidt of begeleidt – dat is misschien een beter woord – in de richting gaan van nog meer concentratie en

bruxellois? Pourquoi les Flamands n'exigent-ils pas un nouvel accord de gouvernement pour Bruxelles?

Pourquoi le ministre a-t-il attendu de nombreux mois avant de se pourvoir en cassation? Le 13 septembre, il a déclaré que la phase de préparation était terminée et que le moment était venu de prendre des décisions. Un mois plus tard, nous en sommes toujours nulle part mais 41% des avions survolent de nouveau la périphérie nord. Ceci n'est pas une dispersion normale mais une plus forte concentration et il nous semble que les débats vont dans le sens d'une concentration encore plus marquée. Qu'en est-il de l'institut de contrôle?

Selon le ministre, les négociations actuelles ne butent plus que sur quatre obstacles mineurs. Or les week-ends, la piste 02/20 et la réglementation en vigueur entre 6 et 7 heures constituent précisément les pierres d'achoppement dans ce dossier. Où en est le dossier? Une meilleure dispersion reste-t-elle l'objectif recherché?

Nous aimerions également obtenir quelques explications sur la prolongation éventuelle de la piste taxi 25L. Cette prolongation est-elle réellement indispensable, qui paiera ces travaux, quand seront-ils effectués et quelles en seront les conséquences pour Steenokkerzeel et Zaventem?

Quand les systèmes d'atterrissage ILS seront-ils opérationnels afin que chaque piste puisse être utilisée pour les décollages et les atterrissages, comme le propose le gouvernement flamand?

Enfin, les normes sonores seront-elles maintenues ou sont-elles à nouveau sur la table des négociations?

minder in de richting van spreiding gaan, tenzij u hier vandaag het tegendeel zou komen vertellen.

Mijnheer de minister, mijn vragen zijn dan ook de volgende.

Waar staan wij vandaag? Wat is er reeds verworven en wat is er nog niet verworven? Hoe staat het bijvoorbeeld met het controle-instituut? Kan u daarover meer uitleg geven?

U hebt het geminimaliseerd en gezegd dat er nog slechts vier kleine knelpunten zijn. Als ik dan zie welke knelpunten dat zijn, dan zie ik dat het gaat over de weekenden, de nachten, het gebruik van baan 02/20 en de regeling tussen 6 uur en 7 uur. Dat zijn geen kleine knelpunten. Daar draaide de voorbije maanden alles om. Dat zijn zeer grote knelpunten. Ook daar zou ik u willen vragen wat er verworven is en wat er nog allemaal moet worden besproken. Welke knopen moeten er nog doorgehakt worden?

Mijnheer de minister, vervolgens wilde ik u in verband met de spreiding nog vragen in welke zin de onderhandelingen zullen bijdragen tot een betere spreiding van de hinder. Of is dat niet langer de bedoeling?

Ik heb ook nog meer technische en meer informatieve vragen. U weet dat er een aantal bedenkingen zijn opgeworpen en dat er een aantal protesten zijn geweest in verband met baan 25L. Die zou x-aantal meter verlengd worden. Dat was helemaal niet duidelijk. U hebt toen op een gegeven moment ontkend dat er van een sterke verlenging sprake zou zijn. Kan u daarover uitleg geven? Moet een taxibaan noodzakelijkerwijze tot verlenging leiden of juist niet? Wat zijn de implicaties voor de betrokken zones, enerzijds Steenokkerzeel en anderzijds Zaventem? Tegen wanneer kan die taxibaan gerealiseerd worden? Wie zal die taxibaan financieren? Kan u daarbij uitleg geven. Dat zijn toch zaken waarover eindelijk eens duidelijkheid moet komen. Is daar een verlenging noodzakelijk of niet? Ik zou hierover toch wat objectieve informatie willen.

Hoe staat het met de ILS-landingssystemen op de banen 25R en 25L. De Vlaamse regering heeft terecht gezegd dat er in die omgekeerde richting moet kunnen geland worden. Daarvoor dienen die landingssystemen, mijnheer de minister. Hoe staat het daarmee? Tegen wanneer kunnen die gerealiseerd worden? Zit dat mee in het plan dat nu wordt besproken, of juist niet?

Ten slotte, in verband met de geluidsnormen zou ik u willen vragen of men daarvan eindelijk afstapt en of die mee in discussie liggen dan wel of men die gewoon gaat handhaven. Ik heb hier het zoveelste pleidooi uit francofone hoek gehoord, zowel van het FDF als van mevrouw Milquet, dat wij moeten terugkeren naar de situatie van vóór 1999. Dat is natuurlijk een heel bedrieglijk debat. Zij willen immers natuurlijk de situatie van vóór 1999 met inbegrip van het behoud van die geluidsnormen. Dat zou betekenen dat al die vluchten niet meer over Brussel gaan, zoals vóór 1999 met een deel van de vluchten wel het geval was, maar dat ze vanwege die geluidsnormen allemaal afwijken van Brussel en dat wij opnieuw een concentratie krijgen boven de Noordrand. Dat was precies de bedoeling van mevrouw Durant. Mijn vraag is dus hoe u tegenover die geluidsnormen staat. Wat is daar de stand van zaken? Kan u ons meer uitleg geven?

07.10 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, je voudrais d'abord vous faire remarquer que, comme nous sommes en pleine négociation et que quelques procès sont en cours, je ne pourrai pas être trop explicite. J'espère que vous le comprenez.

07.10 **Minister Renaat Landuyt**: Aangezien wij volop aan het onderhandelen zijn en er nog enkele rechtsprocedures lopende zijn, zal ik maar niet te expliciet zijn.

Wat het cassatieverzoek betreft, hebben wij doelbewust gewacht tot de laatste datum omdat ik enerzijds een akkoord zeer belangrijk vind, maar omdat ik anderzijds de plicht heb om in het belang van de Belgische overheid alle rechtsmiddelen te hanteren. Daarom had ik geen andere keuze dan op het laatste moment, na twaalf uur onderhandelen, effectief de cassatieprocedure in te zetten, op de allerlaatste dag.

J'ai délibérément attendu jusqu'au dernier moment pour saisir la Cour de cassation. La conclusion d'un accord revêt effet une grande importance à mes yeux mais je suis également tenu, dans l'intérêt des autorités belges, d'épuiser tous les moyens de droit dont je dispose.

Je tiens à souligner surtout que le recours en cassation a été décidé en dernière minute. Pour moi, un accord entre la Région bruxelloise et la Région flamande constitue un élément très important, comme l'a souligné le collègue Maingain. Pour apaiser la situation, il faut essayer d'aboutir à un accord fort et stable. En tant que responsable des intérêts du gouvernement belge, j'ai été obligé d'utiliser cette ultime possibilité. C'est pourquoi un recours en cassation a été introduit - sans aucune autre raison. L'analyse juridique de ce recours est très intéressante: qui est vraiment compétent pour le bruit aérien? Nous savons que la Belgique est responsable pour le bruit en zone maritime. Mais, pour le bruit aérien, nous n'en sommes pas sûrs. Cette question doit être éclaircie soit par la Cour de cassation soit, pour une raison préjudicielle, par la Cour d'arbitrage.

We hebben trouwens slechts op de valreep een cassatieberoep ingesteld omdat alle andere middelen uitgeput waren. Alles draait uiteindelijk om het akkoord dat het Brusselse en het Vlaamse Gewest met elkaar moeten sluiten. Maar als behoeder van de belangen van de federale regering kon ik niet anders dan een cassatieberoep instellen.

Pour le reste, je vais m'employer à aboutir à un accord visant à stabiliser juridiquement la situation, en espérant que, de cette manière, on aide l'économie du pays, mais que l'on puisse aussi déterminer quels sont ceux qui ont raison de se plaindre et les autres qui aspirent à changer la donne en raison de l'instabilité actuelle.

De juridische analyse van dit beroep zal mee helpen uitmaken welk bestuursniveau bevoegd is voor het geluid dat door het luchtverkeer wordt veroorzaakt.

En ce qui concerne les questions de sécurité, et surtout celles relatives à l'utilisation de la piste 02/20, je veux souligner que l'utilisation en question incombe aux responsables de Belgocontrol, en raison des normes de vent. Ces dernières sont plus sévères qu'elles ne l'étaient avant 2003. Ceux qui demandent de revenir à cette situation doivent savoir que les normes antérieures à 2003 étaient encore plus éloignées des critères internationaux que celles d'aujourd'hui. En tout cas, je suis prêt à suivre toutes les études internationales à propos des normes de vent.

Het Hof van Cassatie of het Arbitragehof dienen die kwestie inderdaad te beslechten.

Ik wil thans een akkoord bereiken dat de toestand op juridisch vlak regelt zodat onze economie geen schade zal lijden.

Donc, j'affirme que l'on ne peut pas éviter l'utilisation prévue de la piste 02/20, sauf si l'on est prêt à prendre des risques sur le plan de la sécurité. Je rappelle que je n'ai pris aucune décision allant à l'encontre des règles de sécurité relatives à cette piste.

Wat de veiligheid en het gebruik van baan 02/20 betreft, beslist de leiding van Belgocontrol in functie van de windnormen wanneer die baan mag gebruikt worden. Die normen zijn momenteel strenger dan vóór 2003. Wie pleit voor een terugkeer naar de vroegere toestand, moet er rekening mee houden dat die normen nog meer van de internationale criteria afwijken.

En ce qui concerne les arrêts rendus, les acteurs francophones oublient toujours un arrêt néerlandophone du Conseil d'Etat. Or, il existe bel et bien. Cet arrêt dit expressément qu'on ne peut plus retourner à la situation d'avant 1999. La situation est devenue tellement compliquée que cette solution n'est plus envisageable.

Raison de plus pour aboutir à un accord stable entre hommes politiques responsables.

Même si je prends une décision qui réunit un large consensus parmi les hommes politiques, même si on aboutit à un accord équilibré, il ne faut pas oublier que la jurisprudence actuelle prescrit des règles formelles à suivre. Par conséquent, prendre la bonne décision, après avoir obtenu un bon accord, me demandera encore du temps. Non pas pour le plaisir d'être lent mais par souci de respecter la jurisprudence.

C'est la raison pour laquelle je plaide pour une loi prévoyant des procédures de prise de décision permettant d'aboutir, comme Mme Milquet le dit, à une situation normale. Aujourd'hui, il est effectivement anormal que le ministre doive tout décider concernant les vols aériens.

Pour le reste, je vous renvoie aux journaux mais surtout aux résultats des discussions que je veux avoir mardi soir.

Wat de windnormen betreft, ben ik bereid om terzake alle internationale studies te volgen.

Ik bevestig dat baan 02/20 zal worden gebruikt zoals gepland. Zoniet spelen we met vuur.

Wat de gewezen arresten betreft, houden de Franstaligen nooit rekening met een Nederlandstalig arrest van de Raad van State dat de terugkeer naar de toestand van voor 1999 onmogelijk maakt.

Dat is trouwens een bijkomende reden om naar een stabiel akkoord te streven onder verantwoordelijke politici.

Bovendien bevat de huidige jurisprudentie formele regels die in het akkoord zullen moeten worden nageleefd.

Dat is dan ook de reden waarom ik pleit voor een wet die in besluitvormingsprocedures voorziet daar het niet normaal is dat de minister over alles moet beslissen wat de vluchten betreft.

07.11 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, il est évident que le ministre a pratiqué plus que de la prudence, à savoir une volonté de ne s'engager sur aucun aspect de fond de manière précise. Je peux encore le comprendre mais je voudrais parler de certains éléments qui me semblent quelque peu corriger ce que j'ai pu entendre dans la réponse du ministre.

En ce qui concerne la contestation quant à la compétence sur les normes de bruit, compétence qui a été reconnue par plusieurs décisions de justice, en ce compris par des arrêts du Conseil d'Etat à la suite de recours introduits par la BIAC et par d'autres intervenants à l'encontre...

07.11 Olivier Maingain (MR): Hoewel ik begrijp dat de minister zich voorzichtig uitdrukt, wil ik toch een aantal punten in zijn antwoord rechtzetten.

De kwestie van de bevoegdheid voor de geluidsnormen werd in verscheidene rechterlijke uitspraken behandeld, waaronder de arresten van de Raad van State naar aanleiding van het beroep dat ingesteld werd door BIAC en andere partijen.

07.12 Renaat Landuyt, ministre: Je connais un petit peu le dossier ...

07.13 Olivier Maingain (MR): Nous le connaissons chacun un peu. A deux, nous y arriverons!

07.14 Renaat Landuyt, ministre: C'est un bon avocat mais cela reste un avocat!

Il y a une décision qui a utilisé les normes de bruit telles qu'elles ont été instaurées par la Région bruxelloise, c'est l'arrêt de juin 2005.

07.14 Minister Renaat Landuyt: Alleen in het arrest van juni 2005 worden de door het Brusselse Gewest opgelegde geluidsnormen gehanteerd.

Avant cela, il y avait la décision du président qui ne voulait même pas utiliser ces normes de bruit à cause du fait qu'elles n'avaient plus de raison d'être parce qu'elles étaient utilisées pour négocier et non pas pour régler les différends. C'était le raisonnement qui prévalait avant l'arrêt.

Pour le reste, la procédure entamée par BIAC devant le Conseil d'Etat est toujours en cours.

07.15 Olivier Maingain (MR): Mais la suspension a été refusée, notamment parce que l'excès de compétences n'était pas avéré alors que c'était l'argument majeur demandé par BIAC.

07.16 Renaat Landuyt, ministre: Vous savez très bien que cela ne veut rien dire.

07.17 Olivier Maingain (MR): S'il y avait vraiment la certitude qu'il y avait un excès de compétences de la Région, la suspension aurait été immédiate.

07.18 Renaat Landuyt, ministre: Vous exagérez en pensant qu'il n'y a pas de doute. Après notre recours en cassation, on peut espérer que les trois juridictions belges pourront s'exprimer sur cette question. Il semble que ce ne soit pas si clair que cela car on n'ose pas se prononcer provisoirement. Cela signifie que la situation juridique n'est pas claire. C'est la raison pour laquelle j'ai dit qu'il serait intéressant d'obtenir une décision soit du Conseil d'Etat, soit de la Cour d'arbitrage, soit de la Cour de cassation.

07.19 Olivier Maingain (MR): Je suis preneur de tous les débats juridiques devant quelque juridiction que ce soit. Je retiens votre argument selon lequel il peut être heureux de constater une convergence de jurisprudence des trois plus hautes juridictions avant d'être certain du droit dans ce pays. Par exemple, quand on reparlera des circulaires du gouvernement flamand, je dirai que, quand j'aurai une décision concordante du Conseil d'Etat, de la Cour d'arbitrage et de la Cour de cassation, nous nous prononcerons sur les aspects juridiques. Mais je dis cela en passant, sans vouloir en faire un sujet de polémique.

Fondamentalement, j'entends bien votre argumentation sur le plan

Daarvoor was er een beslissing van de voorzitter waarbij deze de geluidsnormen weigert toe te passen omdat ze gebruikt werden als onderdeel van de onderhandelingstactiek en niet om geschillen te regelen. Dat was de redenering die gevolgd werd vóór het arrest geveld werd. Voor het overige is het door BIAC bij de Raad van State ingestelde beroep nog steeds aanhangig.

07.15 Olivier Maingain (MR): De opschorting werd geweigerd, onder meer omdat er geen bevoegdheidsoverschrijding aangetoond kon worden, en laat dat nu net het belangrijkste argument van BIAC zijn.

07.16 Minister Renaat Landuyt: U weet best dat dat niets wil zeggen.

07.17 Olivier Maingain (MR): Als werkelijk onomstotelijk vaststond dat het Gewest zijn bevoegdheid overschreden zou hebben, zou men de onmiddellijke opschorting bevolen hebben.

07.18 Minister Renaat Landuyt: U overdrijft, als u denkt dat daar geen enkele twijfel over bestaat. Na ons cassatieberoep zullen de drie Belgische rechtscolleges zich kunnen uitspreken over deze onduidelijke kwestie. Het zou daarom ook interessant zijn om een uitspraak te hebben van hetzij de Raad van State, hetzij het Arbitragehof, hetzij het Hof van Cassatie.

07.19 Olivier Maingain (MR): Volgens u is de convergentie van de jurisprudentie van de drie hoogste rechtscolleges van het land een goede maatstaf en kan je dan wel zeker zijn van het recht in dit land. Ik onthoud dat argument voor als we het opnieuw over de circulaires van de Vlaamse regering zullen hebben.

In bepaalde beslissingen, en ik

juridique. Les juristes sont toujours curieux de savoir ce que seront les décisions des plus hautes juridictions.

Dans l'état actuel du droit, il y a des décisions qui ont donné l'apparence - et l'arrêt de la cour d'appel est même une certitude pour le moment - de la compétence de la Région. Je redirai alors à Mme Milquet que c'est la compétence pleine et entière de la Région d'exécuter l'arrêt du 17 juin de la cour d'appel de Bruxelles.

Je ne verrais aucune objection à ce que les astreintes soient demandées par le gouvernement bruxellois, chacun jouant dans le registre de ses compétences et de son autonomie. Que les choses aillent vite au niveau bruxellois, ce serait une manière de favoriser l'aboutissement de la négociation. Je le dis sans ironie parce que je crois que cela peut faire réfléchir tout un chacun.

Deuxièmement, nous pourrions refaire le débat textes en main mais vous vous retranchez souvent derrière un arrêt du Conseil d'État, chambre flamande. Je suppose que vous faites allusion à celui du 14 juillet 2005 ou est-ce celui du 13 juin 2005? Vous visez celui du 13 juin. Vous avancez cet arrêt en disant qu'il vous interdirait de revenir à la situation antérieure à 1999. Nous n'avons pas la même lecture de l'arrêt mais nous n'allons pas refaire ici le débat en détail.

07.20 Renaat Landuyt, ministre: C'est ce qui est écrit en néerlandais.

07.21 Olivier Maingain (MR): Je lis le néerlandais sans problème.

07.22 Renaat Landuyt, ministre: Je n'en suis pas sûr.

07.23 Olivier Maingain (MR): Vous n'en êtes pas sûr? Alors donnez-moi la traduction autorisée.

07.24 Renaat Landuyt, ministre: Dites-le en néerlandais puisque vous savez le lire.

07.25 Olivier Maingain (MR): Donnez-moi votre traduction autorisée, comme cela nous aurons un point de vue commun. J'attends votre traduction autorisée, comme cela vous ne pourrez pas contester mon argumentation juridique. Nous n'allons pas refaire le débat mais je ne tire pas les mêmes conclusions que vous de cet arrêt en ce qui concerne la possibilité de revenir à la situation antérieure à 1999.

Enfin, je vous soutiens dans vos démarches pour rechercher un accord. Seulement, écarter purement et simplement la situation antérieure à 1999 au lieu de la prendre en considération au prix de quelques adaptations – dont on peut discuter, les positions n'étant pas totalement rigides, même si on sait quelles sont les positions contradictoires en l'occurrence –, c'est la meilleure façon de conduire les négociations à l'impasse.

J'entends qu'il y a aujourd'hui la recherche d'une volonté de travailler dans ce sens, même s'il faudrait que la concertation des forces politiques bruxelloises le confirme. Je dois reconnaître que ce n'est pas la position qui a été défendue par le gouvernement bruxellois à la table des négociations, en tout cas par certains membres du

doel meer bepaald op het arrest van 17 juni van het hof van beroep van Brussel, wordt die bevoegdheid volledig en onverkort toegewezen aan het Gewest.

Ik heb er niets op tegen dat de Brusselse regering de betaling van de dwangsommen zou eisen. Dat zou vaart zetten achter de onderhandelingen.

Ten tweede wijst u erop dat het arrest van de Raad van State, Nederlandstalige kamer, de terugkeer naar de toestand van voor 1999 verbiedt.

07.25 Olivier Maingain (MR): We interpreteren dat arrest niet op dezelfde manier en verbinden er dan ook niet dezelfde conclusies aan.

Ik sta achter uw bedoeling om tot een akkoord te komen. Wanneer men echter een terugkeer naar de toestand van voor 1999 – desgevallend met de nodige aanpassingen – van meet af aan verworpt, raken de onderhandelingen meteen in het slop.

Vandaag bestaat de wil om tot een oplossing te komen, ook al bestaat daaromtrent binnen het Brusselse politieke landschap vooralsnog geen eensgezindheid. Ik kijk naar

gouvernement bruxellois. On peut parfois faire le reproche au gouvernement fédéral de ne pas arriver à l'unanimité sur cette question mais je n'entends pas qu'il y ait une unité de points de vue non plus au sein du gouvernement bruxellois – c'est le moins que l'on puisse dire. Mais je ne leur fais pas de procès: on sait très bien que dans ce genre de dossiers, les positions des partis politiques à chaque niveau de pouvoir ne sont pas nécessairement concordantes.

Je le dis en regardant Mme Milquet, on peut sans aucun doute favoriser dans les prochains jours une concertation bruxelloise qui dépasse les clivages partisans de manière à dégager une position solide avant de revenir vers vous.

07.26 Joëlle Milquet (cdH): Monsieur le ministre, premièrement, je n'ai jamais soutenu que vous donniez des instructions au jour le jour, en prenant votre téléphone pour dire "Décollez!" et "Atterrissez!". Néanmoins, il y avait à la base, comme vous le savez, une note de votre prédécesseur à Belgocontrol que vous avez confirmée. Cette note, intitulée "Schéma alternatif", organise notamment ce schéma préférentiel selon lequel, lorsque l'on ne peut pas utiliser la 20 pour des questions de météo, de sécurité et de normes de vent, on va préférentiellement opter pour la 02 plutôt que pour la 25, ce qui n'a pas nécessairement de logique, si ce n'est celle que l'on connaît. En outre, les normes de vent - je suis moi aussi très sensible à la sécurité - n'étaient apparemment pas celles-là hier. Il est vrai que je ne suis pas allée faire d'enquête sur place, mais c'est un problème que vous connaissez bien.

Deuxièmement, je n'avais pas non plus la même lecture de l'arrêt du Conseil d'Etat qui interdit, selon vous, de revenir au schéma de 1999. Quoi qu'il arrive, le législateur est le législateur, le juge est le juge. Le gouvernement des juges est utile dans une période de vide où le gouvernement en place ne prend pas ses responsabilités, ce qui est en train de se passer actuellement; heureusement donc qu'il y a des magistrats. Mais quand le gouvernement décide, il fait une loi, et tout le monde s'aligne. Aussi, quand vous parlez d'impossibilité, tout est relatif.

07.27 Renaat Landuyt, ministre: Je ne sais pas si vous le savez, mais il y en a qui sont contre.

07.28 Joëlle Milquet (cdH): Je ne dis pas que vous allez aller dans tous les détails. Mais en ce qui concerne l'impossibilité juridique de retourner aux dispositions de 1999, il faudrait vraiment nous en convaincre. Par ailleurs, même dans ce cas, si on avait la sagesse d'y arriver, certaines décisions peuvent encore primer.

07.29 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik moet vaststellen dat er nauwelijks een antwoord is gekomen op de vragen die zijn gesteld. Het is hemeltergend dat wij hier miskend worden als parlements lid. Wij hebben een aantal concrete en ook informatieve vragen gesteld. De minister vindt het helemaal niet nodig

mevrouw Milquet; wellicht kunnen we in de loop van de volgende dagen een Brussels overleg op gang brengen en onze partijpolitieke tegenstellingen overstijgen, zodat we met een sterk standpunt naar u terug kunnen komen.

07.26 Joëlle Milquet (cdH): Mijnheer de minister, ik heb nooit geopperd dat u lukraak de ene dag "landen" en de andere dag "opstijgen" zegt. Maar u hebt een nota van uw voorganger bevestigd, die voorziet in een alternatief schema voor de situaties waarin liever baan 02 dan baan 25 gebruikt wordt wanneer baan 20 niet gebruikt kan worden ten gevolge van weersomstandigheden, veiligheids- of windnormen. Dat is niet noodzakelijk logisch. Bovendien ging het gisteren blijkbaar niet om die windnormen.

Ik begrijp het arrest van de Raad van State niet op dezelfde manier. Dat arrest verbiedt volgens u een terugkeer naar het schema van 1999. De magistraten kunnen gelukkig de periodes overbruggen waarin de regering haar verantwoordelijkheden niet opneemt. Als de regering een beslissing neemt wordt dit tot wet en iedereen moet zich daarnaar richten.

07.28 Joëlle Milquet (cdH): De onmogelijkheid om tot de situatie van vóór 1999 terug te komen, waarover u het hebt, is dus eerder relatief!

07.29 Bart Laeremans (Vlaams Belang): En répondant à peine aux questions qui lui ont été posées, le ministre méconnaît les parlementaires.

om daarop...

07.30 Minister **Renaat Landuyt**: Wat wilt u nog weten?

07.31 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ik zal u direct zeggen wat ik nog wil weten. Het enige wat ik heb gehoord, is een antwoord op de vraag waarom u zo laat in cassatie bent gegaan, maar er werd niets gezegd over wat er wel al verworven is. U zegt dat er een aantal knooppunten zijn, maar dat een heel aantal zaken verworven is. Ik heb daarover niets concreet gehoord, noch over het onafhankelijke controleorgaan, noch over de geluidsnormen. Daarover hebt u niets gezegd. Ook over de informatieve vraag die ik heb gesteld over de baan 25L, waarover zoveel onduidelijkheid is en waarover u andere dingen hebt gezegd dan andere ministers, zou er eens duidelijkheid moeten komen. Ook over ILS wilt u misschien nog iets aanvullen?

07.32 Minister **Renaat Landuyt**: Voor de volledigheid, in verband met het cassatieverzoek heb ik uitgelegd dat wij doelbewust hebben gewacht tot de laatste dag om de gesprekken niet te verstoren, maar ik kon niet langer wachten dan 15 oktober.

Wat betreft de gestegen concentraties, er is iets eigenaardig gebeurd in de onderhandelingsposities. De Vlaamse onderhandelaars vertrekken vanuit een vorm van roterende concentratie, omdat zij daardoor stille momenten kunnen creëren voor het nabuurschap. De Brusselse regering houdt nu een pleidooi voor spreiding. Zij willen gelijktijdig gebruikmaken van baan 20 en baan 25R, en dus de lange piste en de schuine piste terzelfder tijd gebruiken in de rustige momenten. Daarachter schuilt een heel praktische logica: als men de lange piste en de piste 20 gelijktijdig gebruikt, dan zorgt men ervoor dat er een stil moment is voor meerdere Brusselse gemeenten.

Eigenlijk pleit iedereen wel voor stille momenten voor de ene of de andere regio. Dat doet mij eraan denken dat wij toch wel op een of andere manier een evenwicht kunnen vinden. De discussie zou dus nog tot een resultaat kunnen leiden, als iedereen maar begrijpt dat iedereen eens een stil moment moet hebben, maar dat zulks betekent dat er ergens anders toch nog vliegtuigen moeten vliegen. Doordat men bijna van positie veranderd is, is er het gevoel dat bij iedereen de slinger opnieuw in het midden kan komen. Dat is mijn hoofdinspanning op dit ogenblik.

Wat is er reeds verworven? Dat is bij het interministerieel comité vastgesteld, met name de afspraak inzake het aantal vluchten per nacht, minstens vanaf september 2008.

We zijn nog aan het bekijken of we dat op een realistische manier eventueel kunnen vervroegen. Ook het aantal geluidsnormen wordt vanaf september 2008, of misschien een beetje vroeger, tot 35.000 quota counts beperkt. Er zijn ook afspraken rond het type vliegtuigen tussen 6 en 7 en het type vliegtuigen bij nacht.

Over het controle-instituut bestaat nog discussie rond de vraag of het een politiedienst, een soort bewaking – en dan nog exclusief – of een normgevende instelling is. Ik denk dat dat punt, eenmaal er een globaal akkoord is, wellicht vlotter zal kunnen behandeld worden dan vooraf. Het is immers beter om eerst te weten welk inhoudelijk akkoord men heeft, in plaats van vooraf te vragen de ruimtelijke

07.31 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Il ne précise pas ce qui est déjà acquis. Il n'a rien dit de l'organe de contrôle indépendant et des normes de bruit. De même, il faut davantage de précisions concernant la piste 25L et l'équipement ILS.

07.32 **Renaat Landuyt**, ministre: En ce qui concerne le recours en cassation, nous attendrons le dernier jour pour ne pas perturber les négociations. Il s'est passé quelque chose d'étonnant à propos des points de vue en présence lors des négociations. Les négociateurs flamands veulent une forme de concentration tournante qui permettrait d'instaurer des moments de quiétude dans l'environnement. Le gouvernement bruxellois plaide pour la répartition. Il souhaite qu'à des périodes calmes, les pistes 20 et 25R soient utilisées en même temps. Des périodes de quiétude seraient ainsi ménagées pour plusieurs communes bruxelloises. Le souhait de toutes les parties de bénéficier des périodes de tranquillité me donne à penser qu'il doit être possible de trouver un équilibre.

Des accords ont été conclus au sein d'un comité interministériel concernant la fréquence des vols de nuit et la limitation à 35.000 "quota count" à partir de septembre 2008. La date peut éventuellement être avancée. Des accords sont également intervenus concernant les types d'avions autorisés à voler de nuit. Nous n'avons pas encore déterminé si l'institut de contrôle doit être un service policier de surveillance ou un organe normatif. Dès qu'il y aura un

ordering in Vlaanderen of de geluidsnormen aan te passen.

Dan kom ik bij de linkse lange piste, de 25L, die misschien nog niet lang genoeg is. Wat betreft het ideale voorstel van september 2008 is uit simulaties gebleken dat als de piste verlengd zou worden, dat de minste hinder voor de meeste mensen zou veroorzaken. Qua effecten is dat de meest verstandige invulling. Uiteraard betekent de maximale verlenging een kostprijs van ongeveer 135 miljoen euro. Voor de gemeenten die in het verlengde liggen is dat uiteraard niet zo onschuldig: het zijn nieuwe mensen die op een andere manier last zouden kunnen krijgen. De tussenformule van de taxibaan komt nu terug in andere voorstellen van de Vlaamse regering.

accord global, il sera plus facile démêler l'écheveau.

Des simulations ont montré que la solution de l'allongement de la piste 25L entraîne le moins de désagréments pour le plus grand nombre de personnes. A cet égard, c'est donc la solution la plus raisonnable. Le coût d'un allongement maximum se monterait toutefois à 135 millions d'euros. En outre, le risque existe que de nouveaux habitants des communes situées dans l'axe de la piste éprouvent des désagréments à leur tour. Le gouvernement flamand avance à nouveau la formule intermédiaire de la piste taxi.

07.33 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Wordt met die taxibaan de huidige plaats van de baan behouden?

07.34 Minister Renaat Landuyt: Ja, het is een taxibaan die erlangs loopt. Men moet kunnen taxiën naar het begin van de baan, anders is er de kerktoeren van Zaventem en zit men op alle mogelijke manieren vast.

De manier van onderhandelen was om eerst het perspectief te stellen van september 2008. Waarom? Zo zijn we in staat om vanuit de politiek beperkingen op te leggen aan de economie, zonder contractuele schadevergoeding te riskeren in het kader van de milieuvergunning.

De optie is het bepalen van de nachtvluchten op 18.000. Dat betekent dat de Vlaamse regering dat moet hardmaken in de milieuvergunning. Dat betekent ook dat de federale regering dat moet hardmaken in het kader van de verhoudingen met BIAC, maar dat lijkt allemaal doenbaar. Nu zijn we aan het bekijken of we het zelfs nog een beetje kunnen vervroegen. Dat heeft het voordeel dat er aan iedereen een perspectief wordt geboden, een vooruitzicht op verbetering. We zijn nu aan het bediscussiëren hoe we de verbetering gaan verdelen in de jaren ervoor.

Eenmaal men zegt dat men voor de linkse piste 27, die de ideale situatie zou zijn, de optie van verlenging niet wil nemen – wat de Vlaamse regering bij monde van de minister-president publiek heeft gezegd –, kan de voorlopige regeling, waarin men moet gebruikmaken van een beperkte linkse piste, van de lange piste en van de schuine piste, nogal definitief worden. Daardoor komt de Brusselse regering wel tot het inzicht dat men niet anders kan dan ook de piste 02/20 te gebruiken als men stille momenten wil creëren voor Brussel.

07.34 Renaat Landuyt, ministre: Les avions doivent pouvoir faire taxi jusqu'au début de la piste à défaut de quoi le clocher de l'église de Zaventem constituerait un obstacle.

Nous travaillons à l'horizon de septembre 2008, de manière à imposer des limites politiques à l'économie sans nous exposer au risque d'indemnités. Le gouvernement flamand doit traduire la limite de 18.000 vols de nuit dans le permis d'environnement et le gouvernement fédéral doit en tenir compte dans les relations avec BIAC. Cela paraît réalisable et c'est pourquoi nous essayons d'avancer la date, afin d'améliorer les perspectives pour tout le monde. Nous débattons à présent de la manière de répartir les améliorations avant 2008. Si l'on dit, comme le ministre-président flamand, qu'on ne veut pas prolonger la piste gauche 27, alors la disposition provisoire pourrait prendre un caractère assez définitif. Le gouvernement bruxellois en déduit qu'il faut utiliser la piste 02/20 pour préserver la tranquillité à

Bruxelles.

07.35 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Tenzij met een taxibaan.

07.36 Minister **Renaat Landuyt**: Die taxibaan laat niet toe dat men de capaciteit van de linkse piste voldoende groot maakt op de drukke momenten. Dat is het probleem en daarom hebben we ook geen discussie over de week. De rechtse piste kan alle capaciteit kan dragen, dus dat de vliegtuigen met een kort aantal minuten ertussen ervan gebruik kunnen maken. Dat kan enkel op die rechtse piste. Wij hebben discussies over de vluchten tijdens de weekenden en de nacht, omdat men in de weekenden en de nacht minder capaciteit heeft en dus meer kan spreiden. De inwoners die onder de 25R lijden, zijn niet allemaal die van de Noordrand, maar vooral van de Oostrand. Iedereen heeft er belang bij dat we de lange piste niet gebruiken. Het wegnemen daarvan is eigenlijk belangrijk voor iedereen. Dat is in de discussies uitgeklaard. De 25R gebruiken, is niet de Noordrand lastigvallen, maar veel meer dan dat. Het is ook Brussel lastigvallen. Die inzichten groeien maar door de vele discussies die we voeren, waardoor men begint in te zien dat men niet aan dergelijke symbolen mag vasthouden.

Vandaar – ik herhaal het – dat men nu zelf voorstellen doet en dat de posities bij momenten veranderd zijn ten opzichte van vroeger. Het is echt zoeken aan tafel naar de minste hinder voor de meeste mensen.

Wat de windnormen betreft, blijft mijn houding dat we geen politieke beslissingen moeten nemen, tenzij deze dat we daarvoor de internationale normen zo dicht mogelijk willen volgen. Daar vind ik dat we de veiligheidsvereisten moeten volgen.

De discussie over de geluidsnormen en over de ruimtelijke ordening is het gevolg van het akkoord dat we zouden moeten kunnen bereiken.

07.37 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Ik heb nog één punt en dan rond ik af. U zegt dat u een akkoord zou hebben vanaf 2008 voor een vermindering van de geluidshoeveelheid, de quota count van 35.000 en dergelijke. Volgens de informatie die ik heb, spreekt men onder meer over 20% quota count boven de 8 en lager dan 12. Op dit moment is dit maar 14,6%. Wat de quota count boven de 12 tot 24 betreft, is het op dit moment 1% en men spreekt van een verhoging naar 25%. Ik zou willen vragen dat u dat toch nog eens goed nakijkt, want dat is een stap achteruit.

07.38 Minister **Renaat Landuyt**: Er is iets eigenaardigs aan de hand en geruststellends voor mij, namelijk dat niet alle documenten lekken. Dat wijst erop dat iedereen aan tafel een akkoord wil. De informatie in de kranten is tot op vandaag nooit volledig geweest. Dat is dus voor mij de grootste geruststelling. Dat betekent dat er aan tafel veel mensen zitten die een akkoord willen bereiken.

U kent de techniek. Wat bekend raakt is de toets van de oppositie; men wil het even in gevaar brengen door het bekend te maken. Wel, er zijn veel elementen uit de discussie die niet worden bekendgemaakt. Dat is voor mij de grootste geruststelling in dit dossier. De wil om tot een akkoord te komen is dus groter geworden.

07.36 **Renaat Landuyt**, ministre: La piste taxi ne permet pas d'accroître la capacité de la piste gauche aux moments de pointe. Pendant la semaine, la piste droite peut supporter l'ensemble de la capacité. Le week-end et la nuit, la capacité est moindre et les possibilités de dispersion sont plus importantes. Utiliser la piste 25R revient à gêner non seulement la périphérie nord, mais aussi Bruxelles, comme l'on s'en aperçoit seulement après les nombreux débats que nous avons menés. Il en résulte qu'à présent nous faisons nous-mêmes des propositions et que les positions de négociation se sont modifiées.

En ce qui concerne les normes de bruit, je pense qu'il faut seulement décider de suivre aussi scrupuleusement que possible, pour des raisons de sécurité, les normes de vent internationales.

07.37 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Selon le ministre, un accord a été conclu en ce qui concerne la réduction du "quota count" à partir de 2008. Il me revient toutefois qu'il s'agit d'une détérioration par rapport aux pourcentages qui sont actuellement déjà atteints. Le ministre devrait examiner attentivement cette situation.

07.38 **Renaat Landuyt**, ministre: Le fait que tous les documents n'aient pas fait l'objet de fuites dans la presse démontre la volonté de l'ensemble des acteurs autour de la table d'aboutir à un accord, ce qui me rassure. Cette volonté s'est donc renforcée, même si les problèmes ne sont pas devenus moins importants.

De problemen zijn daarmee nog niet kleiner geworden, dat weet ik.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Vraag van de heer Bart Tommelein aan de minister van Mobiliteit over "de overdracht van nummerplaten" (nr. 7861)

08 Question de M. Bart Tommelein au ministre de la Mobilité sur "le transfert des plaques minéralogiques" (n° 7861)

08.01 Bart Tommelein (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wanneer in een gezin een van beide echtgenoten overlijdt en de weduwe of weduwnaar de gezinswagen voort wenst te gebruiken dient bij de Dienst Inschrijving Voertuigen de nummerplaat te worden overgezet op naam van de langstlevende echtgenoot. Voor deze omzetting wordt een aantal documenten gevraagd. Veel te veel als u het mij vraagt: de huwelijksakte, de overlijdensakte, de gezinssamenstelling. Dat vormt voor heel wat mensen een kafaiaanse lijdensweg. Sommige documenten moeten soms op andere plaatsen worden gehaald: de huwelijksakte in de gemeente waar men huwde, de overlijdensakte in de gemeenten van het overlijden, de gezinssamenstelling in de gemeente waar men woont. Als het tegenvalt, moet men 3 verschillende gemeentehuizen aandoen.

Bovendien is het pad ook geplaveid met andere absurditeiten. Zo hoorde ik onlangs dat men een overlijdensakte weigerde omdat deze meer dan 15 dagen geleden was opgesteld. Als men doodgaat gaat men dood. Een week of een maand of een jaar later is men nog altijd even dood.

De **voorzitter**: Reïncarnatie misschien?

08.02 Bart Tommelein (VLD): Er zijn er in die geschiedenis die ooit verzezen zijn, maar die zijn op één hand te tellen. En men moet het dan nog geloven ook.

Het is compleet zinloos dat die akte voldoende recent moet zijn. Nochtans komen al die gegevens in het rijksregister voor: zowel de data van het huwelijk en van het overlijden als de gezinssamenstelling.

In het regeerakkoord dat uw partij samen met mijn partij gemaakt heeft, staat letterlijk te lezen dat alle federale overheidsdiensten vanaf 1 januari 2005 geen attesten meer zullen mogen opvragen aan de burgers, die al werden meegedeeld aan het gemeentebestuur of werden opgenomen in het rijksregister van natuurlijke personen. Hierbij zal de bescherming van het privé-leven worden gewaarborgd.

Mijnheer de minister, wat weerhoudt de Dienst Inschrijving Voertuigen ervan om de principes van dat akkoord toe te passen en de burgers niet langer te verplichten, lees pesten, allerhande gegevens bijeen te brengen die in het rijksregister staan?

08.03 Minister Renaat Landuyt: Er zijn momenten dat men wenst dat een regeerakkoord een wettekst is.

Het is inderdaad zo dat wanneer in een gezin een van beide

08.01 Bart Tommelein (VLD): Après un décès, la plaque d'immatriculation de la voiture du ménage doit être transmise au conjoint survivant. Il s'agit d'une procédure inutilement complexe nécessitant un grand nombre de documents.

08.02 Bart Tommelein (VLD): Toutes les données sont pourtant disponibles au registre national et, aux termes de l'accord de gouvernement, les services publics fédéraux ne peuvent plus, depuis le 1^{er} janvier 2005, demander d'attestations déjà communiquées antérieurement à l'administration communale ou figurant au registre national. Pourquoi la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV) ne se conforme-t-elle pas à cette règle?

08.03 Renaat Landuyt, ministre: Lorsqu'un des deux conjoints décède, le conjoint survivant peut, s'il désire continuer à utiliser la

echtgenoten overlijdt en de weduwe of weduwnaar de gezinswagen verder wenst te gebruiken, de nummerplaat kan worden overgedragen naar de overlevende echtgenoot via het formulier aanvraag tot inschrijving, waarop de overdracht expliciet wordt aangevraagd. Het enige document dat bij de aanvraag dient te worden bijgevoegd, is een overlijdensakte. Het is niet nodig de datum van deze akte na te gaan ondanks het feit dat sommige ambtenaren blijkbaar verkeerdelijk een overlijdensakte hebben geweigerd omdat de datum ervan niet recent genoeg was. De vergissing wordt gemaakt omdat men een analogie maakt met het uittreksel van de huwelijksakte.

Het huwelijk is echter een fluctueel gegeven, maar een overlijden iets minder. Het is duidelijk verkeerd van de ambtenaar als hij naar een recentere overlijdensakte vraagt.

Momenteel heeft de Dienst Inschrijving Voertuigen geen rechtstreekse toegang tot het Rijksregister en kan dus ook niet online nagaan hoe de huwelijksamenstelling eruit ziet bij een vraag om overdracht van de kentekenplaat. Tussen haakjes, ik verzoek u uw vraag ook aan de bevoegde minister te stellen.

Ondertussen heb ik aan de FOD Mobiliteit en Vervoer de opdracht gegeven eerlang de nodige stappen te ondernemen om, in samenwerking met de dienst voor de Administratieve Vereenvoudiging en de Informaticadienst van de FOD Mobiliteit en Vervoer, zo snel mogelijk te streven naar een rechtstreekse verbinding met het Rijksregister, waarbij de samenstelling van het gezin en de huwelijksstoestand zouden kunnen worden bevestigd en de aanvrager niet langer naar het gemeentehuis zou hoeven te gaan voor het bekomen van de vernoemde attesten. Het feit dat een en ander minder vlot verloopt dan in het regeerakkoord vooropgesteld werd, heeft veeleer te maken met de diensten van het Rijksregister dan met mijn diensten.

08.04 Bart Tommelein (VLD): Mijnheer de minister, als alleen de overlijdensakte nodig is, is het in feite simpel en kan er weinig verwarring met de huwelijksakte zijn.

Ik ben tevreden dat u zult vragen om er nu toch werk van te maken.

Het is weliswaar geen kwestie van leven of dood - al is dat misschien een wat domme uitdrukking in dit verband - maar een verklaring door de overlevende echtgenoot, eventueel met een kopie van het rouwbericht, zou volgens mij voldoende zijn om een nummerplaat op een andere naam te zetten. Al dat papierwerk is volgens mij gewoon bezigheidstherapie.

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

09 Vraag van mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "de herkenning van een defecte trein" (nr. 7938)

09 Question de Mme Hilde Vautmans au ministre de la Mobilité sur "l'identification d'un train en panne" (n° 7938)

09.01 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de minister, deze vraag is mij eigenlijk ingegeven door de ouders die een aantal maanden

voiture du ménage, demander le transfert de la plaque d'immatriculation au moyen du formulaire de "demande d'immatriculation". Il suffit de joindre l'acte de décès à ce dernier, sans qu'il faille en rechercher la date. Des erreurs se produisent en raison d'une confusion entre cette procédure et celle de l'acte de mariage. La DIV n'a actuellement aucun accès direct au registre national et ne peut donc pas vérifier la composition du ménage en ligne. Monsieur Tommelein devrait également adresser sa question au ministre compétent. J'ai demandé au SPF Mobilité et Transport de tout mettre en œuvre, avec l'Agence pour la Simplification administrative, pour établir le plus rapidement possible une liaison directe avec le registre national. Si le processus est plus lent que ne le prévoit l'accord de gouvernement, la faute en incombe avant tout aux services du registre national.

08.04 Bart Tommelein (VLD): Je me réjouis d'entendre le ministre annoncer son intention de s'atteler à la résolution de ce problème. Une déclaration du conjoint survivant accompagnée, le cas échéant, d'une copie du faire-part de décès devrait suffire.

09.01 Hilde Vautmans (VLD): L'accident de chemin de fer au

geleden hun twee zonen zijn verloren bij het tragische ongeval in Diepenbeek. Zij hebben op verschillende manier geprobeerd een antwoord van uw kabinet of uw diensten te krijgen. Zij hebben meermaals gemaild, maar zij hebben nooit enig antwoord mogen ontvangen. Ik ken die mensen tamelijk goed. Zij wonen bij mij in de buurt en ik heb hun beloofd dat ik u deze vraag zou voorleggen, ook al is het misschien een technische vraag en is het niet echt een politiek geïnspireerde vraag. Misschien wordt het dat wel nadien.

Het ongeval gebeurde in Diepenbeek. Vijf jonge mensen uit Limburg zijn daarbij verongelukt. Zij zijn geslalomd langs de slagbomen, wat uiteraard niet kan, niet mag en niet kan worden goedgepraat. Het probleem was dat enkele meters voor de slagbomen een defecte trein stond. Hierdoor bleven de slagbomen gesloten. Volgens getuigen – het staat ook in de pv's – ontstak de machinist de rode lichten aan de voorkant van de locomotief, waardoor het leek alsof die trein de andere kant zou uitrijden. In het donker ziet men uiteraard de rest van de trein niet, enkel de rode lichten. Hierdoor zou het kunnen – dit is de vraag waarmee de ouders worstelen – dat de jongens wel degelijk hebben gekeken, maar de verkeerde kant, omdat zij dachten dat die trein in een welbepaalde richting reed.

Nogmaals, wij keuren het slalommen niet goed, maar de vragen van die ouders zijn toch wel pertinent. Hoe herkent men eigenlijk een defecte trein? Worden de rode lichten aan de voorkant ontstoken of worden knipperlichten gebruikt zoals bij auto's? Bestaat terzake een uniforme regeling en zijn alle machinisten hiervan op de hoogte?

Mijnheer de minister, ik moet u eerlijk bekennen dat ik wat zoekwerk heb gedaan en iedereen kent de signalen van een defecte wagen: de vier pinkers, de rode driehoek. Blijkbaar is het niet zo evident om een defecte trein te herkennen. Hebt u plannen om die kenmerken van een defecte trein bij het grote publiek kenbaar te maken om mogelijke ongevallen hierdoor te kunnen vermijden?

Beschikt een trein over een tachograaf, zoals bij vrachtwagens verplicht is?

U begrijpt, mijnheer de minister, dat het vinden van antwoorden op vragen een essentieel onderdeel is van het rouwproces wanneer men twee kinderen heeft verloren. Ik hoop dan ook dat u de nodige antwoorden kunt verschaffen.

09.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, het verwondert mij dat die mensen nog geen contact hebben gehad.

09.03 **Hilde Vautmans** (VLD): Zij hebben mij dat zo meegedeeld. Zij hebben gemaild via de website www.ikbenvoor.be/contact.asp. Daar heeft men de mail doorgespeeld aan het kabinet van minister Landuyt.

09.04 Minister **Renaat Landuyt**: Welke datum?

09.05 **Hilde Vautmans** (VLD): 15 juli 2005.

09.06 Minister **Renaat Landuyt**: De leider van uw fractie in de Senaat heeft mij nochtans al persoonlijk een brief gegeven van die mensen.

passage à niveau de Diepenbeek a fait cinq victimes. Les intéressés s'étaient fauillés entre les barrières, qui sont restées fermées parce qu'un train défectueux stationnait quelques mètres devant elles. Des témoins affirment que le machiniste a allumé les feux rouges à l'avant de la locomotive, de sorte que l'on avait l'impression que le train allait s'éloigner dans la direction opposée. Les parents ont posé, à propos de tous ces faits, des questions pertinentes auxquelles ils n'ont pas encore obtenu de réponse. Comment reconnaît-on un train défectueux? Une réglementation uniforme, connue de tous les machinistes, est-elle d'application? Le ministre est-il prêt à communiquer au grand public les caractéristiques d'un train défectueux? Les trains sont-ils équipés d'un tachygraphe?

09.07 Hilde Vautmans (VLD): Ja, want wij kennen die heel goed. Zij hebben blijkbaar nog niets mogen ontvangen.

09.08 Minister Renaat Landuyt: Dat zal ik zeker nakijken.

Wat de gestelde vragen betreft, zit ik ermee verveeld dat ik niet op de hoogte ben van het proces dat mogelijk loopt in verband met het ongeval. Ik schat de vragen in als vragen die zeker ter sprake zullen komen bij de afhandeling van het ongeval en de discussies over de aansprakelijkheid. Dus, ik hoed mij hier te concrete uitspraken te doen.

Het enige wat wij op het politieke niveau beslist hebben, mede naar aanleiding van dat ongeval, is dat wij ervoor moeten zorgen dat de mensen geen enkel risico nemen wanneer de slagbomen dicht zijn en het licht op rood staat. De hoofdboodschap aan de mensen blijft dat een rood licht het best gerespecteerd wordt en dat men niet zelf een inschatting van de situatie maakt.

Daarom is er ook overlegd met de Infrabel-verantwoordelijke voor de sporen en het BIVV om terzake aan specifieke sensibilisering te doen.

09.09 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de minister, ik begrijp wel dat u niet veel kunt zeggen als een proces hangende is, maar ik heb toch een paar pertinente vragen gesteld, die gewoon technisch beantwoord kunnen worden. Hoe herkent men een defecte trein? Worden rode lichten aan de voorkant ontstoken of worden er knipperlichten gebruikt? Dat is toch een technische vraag die u, meen ik, hier perfect kunt beantwoorden?

Ik wil heel veel aanvaarden, maar met dat antwoord stel ik mij echt niet tevreden. Bestaat daarvoor een uniforme regeling? Dat zijn toch dingen die wij hier in de commissie moeten kunnen bespreken.

09.10 Minister Renaat Landuyt: Inzake de veiligheid, om iets specifieker te antwoorden, kan men de vergelijking niet maken met een auto op de weg. Er moetesignaleerd worden. De veiligheidssignalen moeten er precies voor zorgen dat een overweg gesloten is op het moment dat er een mogelijkheid is dat er treinen passeren. Die treinen sturen signalen uit naar de slagbomen op bepaalde plaatsen. Dat zijn de veiligheidsmechanismen. Dus, de aard van het defect kennen wij niet altijd maar een trein die verderop op het spoor staat, met een of andere signalisatie, heeft een signalisatie die belangrijk is, maar die is toch al doorgegeven mocht er een trein op hetzelfde spoor rijden.

Men mag echter nooit afleiden— en wij zeggen dat dit de hoofdboodschap is die wij willen brengen aan de mensen; dat is een heel concreet antwoord — dat men zelf de inschatting van de slagbomen en de rode lichten mag maken. Men moet de slagbomen en de rode lichten veiligheidshalve volgen en dus niet zelf inschattingen gaan maken over de aard van de trein die een paar meter verderop staat.

Daarom zei ik daarjuist ook specifiek dat wij aan de overwegen heel specifiek zullen sensibiliseren, om dat essentiële principe nogmaals te onderstrepen.

09.08 Renaat Landuyt, ministre: Je ne manquerai pas d'examiner le courrier. Je ne suis pas au courant du procès qui se déroule peut-être à la suite de cet accident. Je ne ferai dès lors aucune déclaration concrète. A l'échelon politique, nous avons décidé qu'il faut veiller à ce que la population ne prenne aucun risque lorsque les barrières sont fermées et lorsque le feu est rouge. Les gens ne peuvent pas évaluer la situation eux-mêmes. Infrabel, le gestionnaire du réseau ferroviaire, et l'IBSR ont convenu d'une campagne de sensibilisation spécifique.

09.09 Hilde Vautmans (VLD): Le ministre pourrait tout de même répondre aux questions techniques, même si un procès est à l'instruction.

09.10 Renaat Landuyt, ministre: S'il est prévu que tous les trains envoient des signaux, c'est précisément parce que nous voulons nous assurer que la plus grande sécurité possible règne aux abords des passages à niveaux. Nous ne souhaitons pas que les automobilistes apprécient eux-mêmes la situation, même si un train est à l'arrêt sur la voie. Nous voulons absolument qu'ils en soient convaincus.

09.11 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de minister, beschikt een trein over een tachograaf?

09.11 Hilde Vautmans (VLD):
Les trains sont-ils équipés d'un tachygraphe?

09.12 Minister Renaat Landuyt: Er zijn bepaalde krachtvoertuigen uitgerust met snelheidopnemers. Bepaalde types treinen hebben dat.

09.12 Renaat Landuyt, ministre:
Certains types seulement.

09.13 Hilde Vautmans (VLD): Niet allemaal?

09.14 Minister Renaat Landuyt: Wellicht niet allemaal, nee.

09.15 Hilde Vautmans (VLD): Er bestaat dus geen uniforme regeling van wat machinisten moeten doen wanneer een trein defect is, of wel?

09.16 Minister Renaat Landuyt: Jawel. Er is de automatische signalisatie en er zijn instructies van wat zij moeten doorgeven. Maar nogmaals, het veiligheidsprincipe is erop gericht de slagbomen in werking te stellen en andere treinen te verwittigen. Het is niet gericht op mensen die zelf een inschatting willen maken aan de overweg.

09.16 Renaat Landuyt, ministre:
Cette question préoccupe la SNCB, qui projette à présent de mener une campagne de sensibilisation pour inciter les usagers à redoubler de prudence aux abords des passages à niveau. Ce projet s'inscrit dans le cadre d'un plan plus vaste de sécurisation des chemins de fer. Le nombre de passages à niveau non gardés a d'ailleurs été considérablement réduit ces derniers temps.

09.17 Hilde Vautmans (VLD): Nee, mijnheer de minister. Maar als ik heel even mag, wil ik nog heel even doorgaan. Ik weet dat ik altijd pleit voor de toepassing van het Reglement maar ik zou heel even willen doorgaan.

09.17 Hilde Vautmans (VLD):
Aucune réglementation uniforme ne prévoit donc exactement ce que les machinistes doivent faire en cas de panne. Ce défaut de communication est précisément à l'origine d'accidents graves. Il faut remédier d'urgence à cette situation. Cette réglementation uniforme existe.

Onder anderen mijn goede collega Guido De Padt heeft u ook al schriftelijke vragen gesteld over het aantal ongevallen. Daar is het heel duidelijk dat er al verschillende malen ongevallen zijn gebeurd omdat juist die doorstroming van die informatie van de trein naar de slagbomen niet heeft gewerkt.

Technische mankementen zullen altijd blijven bestaan zolang de techniek bestaat, maar als men dan zelfs niet aan de burger kan zeggen hoe men een defecte trein herkent, dan heb ik daar een probleem mee. Ik wil gewoon heel graag weten - ook als burger was mijn nieuwsgierigheid geprikkeld en ben ik ernaar op zoek gegaan - hoe men dat nu kan herkennen. Daar moet toch ook uniform iets rond bestaan, niet alleen in België, maar ook in andere landen. Plus dat men nog altijd onbewaakte spoorovergangen heeft in ons land. Ik zou dat echt heel graag willen weten en dat lijkt mij nu toch niet zo moeilijk. In een interview met Het Belang van Limburg van 15 februari beantwoordt de directeur van de NMBS een aantal vragen. De mensen vragen natuurlijk waarom die machinist, als de trein defect is, niet kan uitstappen om tegen de mensen te zeggen - zoals een automobilist kan doen - dat zijn voertuig pech heeft. Dat lijkt mij een menselijk gegeven. Blijkbaar kan dat niet. Zij zeggen dat een treinmachinist geen politiebevoegdheid heeft. De burgers ervan informeren dat de trein defect is, lijkt mij niet meteen een

politiebevoegdheid. Misschien mogen zij hun voertuig niet verlaten, bijvoorbeeld.

Ware het niet zinvol dat over de vraag hoe men een defecte trein herkent, enige duidelijkheid komt? Het is zo'n eenvoudige vraag, maar als ik er zelfs geen antwoord op krijg dan is het des te pijnlijker.

09.18 Minister **Renaat Landuyt**: Mevrouw u stelt een verschrikkelijke vraag. Wat betreft de verantwoordelijkheid van de treinbestuurder, het volgende.

09.19 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de minister, ik wil absoluut geen verantwoordelijkheid leggen bij de treinbestuurder. Dat is zeker niet mijn bedoeling. Ik wil zonder meer weten hoe men een defecte trein herkent. Ik meen te hebben begrepen dat daaromtrent geen richtlijnen bestaan, bijvoorbeeld inzake het gebruik van knipperlichten.

09.20 Minister **Renaat Landuyt**: Bij een defecte auto kan men de gevaarsdriehoek plaatsen. Wanneer een defecte trein op het spoor staat zorgt men ervoor dat een signaal wordt gegeven aan de volgende treinen zodat ze er niet tegen botsen. Een trein zendt signalen uit als er een gevaar is voor de overweg. De overweg blijft gesloten. Ook in het buitenland wordt altijd gesteld dat een trein er een andere kan verbergen. Het enige wat de niet-spoorgebruikers moeten volgen zijn de instructies op de overweg. Er is een planning bij het spoor om iedere overweg steeds veiliger te maken. Onbewaakte spoorovergangen vindt men hoogstens nog in havengebieden en ook daar wordt er steeds strenger gereguleerd. Er is een opwaardering bezig, precies omwille van de spelregel "let niet op de trein, let op de overweg". Als hij gesloten is en het licht is rood, dan stopt men.

09.20 **Renaat Landuyt**, ministre: Le machiniste d'un train tombé en panne prévient immédiatement les conducteurs des autres trains qui circulent sur la même voie. Les passages à niveaux restent fermés mais le machiniste n'a pas la possibilité d'avertir les automobilistes, qui doivent donc respecter les barrières et le feu de signalisation.

09.21 **Hilde Vautmans** (VLD): De werkzaamheden hieromtrent zullen dus binnenkort van start gaan?

09.22 Minister **Renaat Landuyt**: Er zijn onderhandelingen aan de gang om een sensibilisatiecampagne te voeren, praktisch bij iedere overweg. Ik kan niet voldoende benadrukken hoe erg men, zowel beleidsmatig als maatschappelijk, verveeld zit met deze aangelegenheid en hoezeer men effectief aan de situatie wil verhelpen.

09.22 **Renaat Landuyt**, ministre: C'est sur ce point que porte la campagne de sensibilisation.

09.23 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de minister, ik hoop dat de sensibilisatiecampagne mensenlevens kan redden.

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

10 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Mark Verhaegen aan de minister van Mobiliteit over "de parkeerkaart voor artsen" (nr. 7960)
- de heer Mark Verhaegen aan de minister van Mobiliteit over "de parkeerkaart voor artsen" (nr. 8181)

10 **Questions jointes de**

- M. Mark Verhaegen au ministre de la Mobilité sur "la carte de stationnement pour médecins" (n° 7960)
- M. Mark Verhaegen au ministre de la Mobilité sur "la carte de stationnement pour les médecins" (n° 8181)

10.01 **Mark Verhaegen** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de

10.01 **Mark Verhaegen** (CD&V):

minister, ik heb deze vraag blijkbaar tweemaal gefaxt, waardoor ze een eigen leven is gaan leiden.

Het is een opvolgingsvraag. U zei in april in deze commissie dat de ontwerp teksten met betrekking tot de medische kaart klaar waren. Daarmee zou u de gemeenten de mogelijkheid bieden om in eerste instantie aan de medische beroepen een speciale parkeerkaart af te leveren. Daardoor zouden deze al of niet gratis op speciaal voor hen voorbehouden plaatsen kunnen parkeren en, in geval van dringende oproepen, op alle mogelijke parkeerplaatsen. Niet reglementair parkeren is uiteraard uit den boze en is bijgevolg geen optie.

Naar verluidt zouden de Brusselse artsen deze kaart reeds deze maand krijgen. Minister Demotte kondigde in de Artsenkrant van april aan dat hij u een alternatief voorstel zou overmaken. Artsen zouden hun boetes kunnen verantwoorden door de 100-centrale in te lichten van een dringende oproep van een patiënt.

Ik heb enkele vragen. Ten eerste, hebt u het voorstel van uw collega Demotte ontvangen? Ten tweede, hebt u uw ontwerp teksten aangepast met elementen uit dat voorstel? Ten derde, hebt u uw ontwerp teksten nog aangepast zodat artsen en anderen ook voor korte tijd op niet-reglementaire wijze kunnen parkeren in geval parkeerplaatsen ontbreken of in geval van hoogdringendheid? Ten slotte, wanneer krijgen die ontwerp teksten een definitief karakter? Zal dat zijn onder de vorm van een rondzendbrief, een koninklijk besluit of op een andere manier?

Au mois d'avril, le ministre Landuyt avait annoncé qu'il autoriserait les communes à délivrer une carte de stationnement spéciale aux conducteurs exerçant une profession médicale pour les autoriser à utiliser des emplacements existants ou qui leur seraient spécifiquement réservés. En cas d'appel urgent, ils pourraient ainsi utiliser tous les emplacements à condition, toutefois, de ne pas enfreindre le code de la route. Les médecins bruxellois recevraient cette carte dans le courant du mois.

Dans la revue spécialisée "Le Journal du médecin", le ministre Demotte a annoncé qu'il présenterait à son collègue de la Mobilité une solution différente qui consisterait à permettre aux médecins de justifier leurs infractions éventuelles aux règles de stationnement en informant par avance le central 100 en cas d'appel urgent. Le ministre Landuyt a-t-il déjà reçu cette proposition?

Le ministre permettra-t-il aux médecins, dans son projet de loi, de stationner de façon non réglementaire pour une période de courte durée si aucun emplacement n'est libre ou en cas d'intervention médicale très urgente? Suivant quel échéancier l'aménagement de la réglementation se poursuivra-t-il?

Voorzitter: Jan Mortelmans.

Président: Jan Mortelmans.

10.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Verhaegen, ik heb het voorstel van collega Demotte nog niet ontvangen en zodoende kan ik niet positief op uw vraag antwoorden.

Ik heb altijd gesteld dat het niet de bedoeling is de artsen een soort vrijbrief te geven, maar wel om voor de gemeenten - die het best geplaatst zijn om een en ander in te schatten - de mogelijkheden te verruimen en hen aldus toe te laten te voorzien in bijzondere parkeermogelijkheden en -plaatsen voor medische diensten.

Wat onze ontwerp teksten betreft, we hebben alle opmerkingen van de Gewesten ontvangen en we doen nog enige aanpassingen aan deze eerder technische opmerkingen. De ontwerp teksten zullen

10.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Je n'ai encore rien reçu de M. Demotte.

Je ne suis pas disposé à permettre aux professions médicales de stationner n'importe où. Mais j'autoriserai les communes à faire preuve d'une certaine créativité dans l'optique d'un assouplissement des possibilités de stationnement. Les Régions m'ont transmis

vermoedelijk volgende week worden bezorgd aan de Raad van State.

récemment leurs remarques techniques. Je soumettrai sans doute le texte de mon projet au Conseil d'Etat la semaine prochaine.

10.03 Mark Verhaegen (CD&V): Mijnheer de minister, uw collega Demotte heeft u dus nog geen voorstel voorgelegd. Dat is spijtig. De tijd gaat vlug en het is nu al een halfjaar geleden dat hij dit aankondigde in de Artsenkrant. Hij zal volgens mij toch snel moeten handelen, vooral nu hij ook de honoraria niet indexeert.

10.03 Mark Verhaegen (CD&V): Le ministre Demotte avait pourtant promis, il y a six mois, d'adresser son plan bis à M. Landuyt.

10.04 Minister Renaat Landuyt: Ik vind zijn voorstel niet slecht. Het gaat eerder om een tip aan de artsen. Er wordt hen aangeraden om, wanneer ze een of andere boete hebben gekregen, ervoor te zorgen dat ze kunnen bewijzen dat ze via de 100-centrale werden opgeroepen. De kans zou dan wel groot zijn dat men gelooft dat zij genoodzaakt werden om bijvoorbeeld te snel te rijden.

10.04 Renaat Landuyt, ministre: Il n'est pas trop tard. Mais, fondamentalement, il s'agit moins d'un plan bis que d'un ensemble d'indications à l'intention des médecins.

10.05 Mark Verhaegen (CD&V): Ik zal minister Demotte dus ook nog even aanporren om het nodige werk te doen en u die informatie te bezorgen.

Ik dank u in elk geval voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Question de Mme Camille Dieu à la vice-première ministre et ministre du Budget sur "le déploiement en Belgique du système ERMTS" (n°8305)

11 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting over "de invoering in België van het ERMTS-systeem" (nr. 8305)

11.01 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 17 mars dernier, la Commission européenne a signé un accord avec le secteur ferroviaire européen afin de déployer un système harmonisé...

Monsieur le ministre, vous ne m'écoutez pas!

11.02 Renaat Landuyt, ministre: Je cherche la réponse à votre question.

11.03 Camille Dieu (PS): Je vais attendre que vous l'ayez retrouvée.

11.04 Renaat Landuyt, ministre: On cherche Dieu.

11.05 Camille Dieu (PS): Alors, vous avez encore du temps devant vous.

Je recommence.

Le 17 mars, la Commission européenne a signé un accord avec le secteur ferroviaire européen afin de déployer un système commun d'harmonisation de la signalisation ferroviaire, système appelé ERMTS. Il est destiné à remplacer progressivement les différents systèmes nationaux par un dispositif unique.

11.05 Camille Dieu (PS): De Europese commissie heeft met de spoorwegsector een akkoord gesloten om een uniform seingevingssysteem, het zogenoemde "European Rail Traffic Managing System" (ERTMS), in te voeren. Is er in de begroting al geld vrijgemaakt voor de aanpassing van het Belgische

Aujourd'hui, il existe plus de 20 systèmes différents de signalisation dans l'Union européenne. Les trains à grande vitesse, comme le Thalys par exemple, doivent pouvoir répondre à 7 dispositifs différents, avec tous les surcoûts que cela entraîne à chaque frontière et les pannes que cela peut engendrer.

L'harmonisation du système européen de signalisation permettra notamment de transmettre aux conducteurs de trains, depuis le sol, des informations qui leur permettront de calculer en permanence leur vitesse maximale permise et de ralentir automatiquement le train en cas de vitesse excessive.

De 2007 à 2016, environ 5 milliards d'euros devront être investis. Mais dès 2005, 2006, les lignes ERMTS s'ouvriront en Espagne, en Italie, aux Pays-Bas et en Allemagne.

Selon la Commission, à compter du début de l'année 2007, le déploiement s'effectuera de manière intensive sur dix ans et générera environ 500 millions d'euros d'investissements annuels pour équiper quelque 20.000 kilomètres de lignes.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me dire si la budgétisation de cette harmonisation a déjà été prévue pour le réseau belge. Dans l'affirmative, à combien s'élèvent les investissements prévus à cet égard? Comment seront-ils échelonnés dans le temps? Comment seront-ils financés? Prévoyez-vous que cette harmonisation générera des emplois statutaires ou contractuels?

11.06 Renaat Landuyt, ministre: Chère collègue, Infrabel a inscrit dans son plan pluriannuel d'investissement deux projets d'équipement de son réseau en dispositifs de sécurité. Il s'agit, d'une part, du système de téléphonie mobile et, d'autre part, de systèmes de signalisation empêchant le déplacement de signaux fermés.

Sur les axes principaux, le choix du système de signalisation a été retenu. Ces deux systèmes constituent l'équipement nommé ERMTS complet d'une ligne.

Je vous communique immédiatement les documents reprenant les sommes inscrites au plan pluriannuel d'Infrabel.

Les projets devront être poursuivis au-delà de 2007. Les budgets nécessaires seront inscrits dans le programme d'investissement 2008-2012.

Les travaux d'équipement ERMTS sont étudiés et suivis par du personnel du groupe SNCB et réalisés, pour l'essentiel, par des entreprises privées spécialisées.

11.07 Camille Dieu (PS): Je remercie le ministre pour ces informations puisqu'il a répondu à toutes les questions de "Dieu". Il gagnera un jour sa place au paradis!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

spoorwegnet aan dit nieuwe systeem? Hoeveel bedragen de geplande investeringen? Hoeveel nieuwe personeelsleden zal de NMBS voor die operatie in dienst nemen?

11.06 Minister Renaat Landuyt: De uitvoering van het ERMTS maakt deel uit van de investeringsprojecten waarmee Infrabel de veiligheid van het net wil verhogen. Ik zal u de cijfers tot 2007 schriftelijk meedelen. De begroting van de projecten na 2007 is in het investeringsprogramma 2008-2012 opgenomen. Personeelsleden van de NMBS-groep staan in voor het toezicht op de werken die hoofdzakelijk door gespecialiseerde privé-ondernemingen worden uitgevoerd.

12 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de specifieke

parkeerproblematiek van moto's" (nr. 8057)**12 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la question spécifique du stationnement des motos" (n°8057)**

12.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, het gebruik van een moto biedt verscheidene voordelen. We stellen dat trouwens iedere dag vast in de tunnels in Brussel bijvoorbeeld. Zij kunnen snel voorbij een file rijden, kunnen vlot bewegen in het stadsverkeer en hebben weinig plaats nodig om te parkeren. Dat heeft een positieve invloed op de parkeerbehoefte, omdat de moto vaak op een verloren plaatsje tussen de auto's in wordt geplaatst.

Bij het parkeren knelt het schoentje enigszins. In de wetgeving is niets specifiek terug te vinden over het parkeren van motoren, waardoor moet worden teruggevallen op de gewone, niet altijd aangepaste reglementering.

Naast het feit dat er niet meteen in specifieke regels is voorzien, kampen de motorrijders met een ander probleem, met name het gebrek aan aangepaste parkeervoorzieningen.

Mijnheer de minister, daarom wil ik u een aantal vragen stellen.

Ten eerste, bent u zich bewust van de specifieke parkeerproblematiek van de motorrijders? Werd dat punt reeds eerder naar voren geschoven?

Ten tweede, bent u zinnens om het verkeersreglement ten dele aan te passen om beter rekening te houden met de situatie van de motorrijder? Zo is het volgens de wegcode bijvoorbeeld niet toegestaan om een moto op het trottoir te parkeren, terwijl brommers en fietsen dat wel mogen doen. Voorts mogen zij ook niet dwars op de rijrichting staan voor een parkeerplaats, maar wel evenwijdig. Op sommige plaatsen zou het dwars parkeren echter moeten kunnen. Is daarrond al iets concreets gebeurd?

Ten derde, pas als er een P-bord staat met onderbord "moto" is er sprake van een specifieke parkeerplaats voor motoren. Het probleem is echter dat die plaatsen heel schaars zijn en bijvoorbeeld in grootsteden bijna niet te vinden zijn. Verschillende van onze grootsteden kunnen op dat vlak nog iets leren van buitenlandse steden zoals Parijs en Londen, waar specifieke parkeerhavens werden aangelegd. Bent u zich bewust van de problematiek? Hoewel het dikwijls de gemeenten zullen zijn die een initiatief moeten nemen, zou u de aandacht op dat gebrek aan plaatsen kunnen vestigen en ijveren voor meer plaatsen. Bent u dat van plan?

Ten vierde, het systeem van parkingtickets is moeilijk bruikbaar voor motorrijders. Een moto heeft immers geen voorruit. Op basis daarvan en omdat ze een positieve invloed hebben op de parkeerbehoefte zou men binnen een zone voor betalend parkeren kunnen afwijken van het betalend parkeren voor motorfietsen. Staat u daar positief tegenover? Indien ja, bent u dan van plan om daarvoor te ijveren?

Ten vijfde en ten laatste, niet alle parkeergarages laten motorrijders toe. De reden is dikwijls technisch van aard. In sommige gevallen laten de parkeerbedrijven wel bovengronds parkeren toe, maar niet overal. Bent u van plan om eventueel ook op dat vlak een initiatief te

12.01 Guido De Padt (VLD): L'usage de la moto est de plus en plus fréquent mais il n'existe pas de code de la route adapté et les emplacements de parking sont rares pour les motos. Le ministre est-il disposé à prendre des initiatives à ce sujet?

Pourquoi l'accès aux parkings souterrains est-il encore très souvent interdit aux motos?

nemen?

12.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega De Padt, motorfietsen zijn inderdaad veelal onderworpen aan de algemene parkeerreglementering. In het overgrote deel van de gevallen vormt dat geen probleem. Niettemin ben ik mij ervan bewust dat een aantal zaken beter kan.

Bijvoorbeeld, in de straat waar ik woon, geldt bewonersparkeren. Dat betekent dat ik mijn moto daar niet kan parkeren. Ik mag hem gelukkig parkeren op het brede voetpad aan de overkant, omdat daar dan nog een halve meter ruimte overblijft.

In het strenge Brugge is er zelfs enige tolerantie voor motorgebruikers, juist omdat er te weinig voorzieningen zijn.

Dat betekent dat ik uiteraard bereid ben te laten nakijken en dat doe ik ook op welke wijze de regels enigszins zouden kunnen worden aangepast aan de groeiende realiteit van steeds meer motorfietsen.

Ten derde, wij hebben reeds via het BIVV gezorgd voor aandacht voor motorrijders en de weginfrastructuur, een soort gids voor de wegbeheerder. Daarin houden we een pleidooi en doen we suggesties om het parkeerbeleid ten opzichte van motorfietsen realistischer te maken, met tal van suggesties over het te voorziene aantal parkeerplaatsen voor motorfietsen, per aantal autoplaatsen. Het is dus vooral de wegbeheerder die aangeraden wordt om zoveel mogelijk rekening te houden met de aanwezigheid van steeds meer motorfietsen in het verkeer. De motorfietsen worden ook steeds meer in het dagelijks leven gebruikt, niet enkel tijdens de vakantieperiodes.

Het zou kunnen dat er in bepaalde parkeergarages inderdaad een verbod is om motorfietsen te gebruiken, maar ook dat lijkt het gevolg te zijn van het feit dat de infrastructuur van de parkeergarages, zoals sommige weginfrastructuur, nooit rekening heeft gehouden met het feit dat er steeds meer motorfietsen zijn. Voor de rest is er geen principiële reden waarom men de motorfietsen zou weigeren.

12.03 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de minister, misschien heb ik het niet gehoord, maar ik wil even ingaan op vraag 4 over de parkeertickets, wat natuurlijk een probleem is in de zones met betalend parkeren. Denkt u dat de gemeenten de mogelijkheid hebben om de bestuurders van motors vrij te stellen van de verplichting om te voldoen aan de wetgeving of het reglement op betalend parkeren?

12.04 Minister **Renaat Landuyt**: Een en ander kan zuiver autonoom beslist worden. Dan moet wel de aard van de regeling van de concessies die gegeven worden aan andere maatschappijen worden bekeken. Normaal gezien is dat zuiver de autonomie van de gemeenten.

De nieuwe betalings- en controletechnieken, zoals bijvoorbeeld het verbinden van een nummerplaat met het gegeven al of niet betaald te hebben, zullen toelaten dat ook motorfietsen meer en meer gebruik kunnen maken van het betalend parkeren. Nu kunnen ze dat moeilijk, omdat ze niet eens het bewijs kunnen tonen dat ze in aanmerking komen of betaald hebben. Er is in deze echter meer gemeentelijke

12.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Il est exact que les motos sont toujours soumises aux règles générales de stationnement. Je suis moi-même motocycliste et je me rends bien compte que la réglementation doit impérativement être adaptée. Je pense par exemple à l'impossibilité de recourir au système des emplacements réservés aux riverains. Je suis dès lors tout à fait disposé à contribuer à une révision de la réglementation.

Les gestionnaires de la voirie ont déjà reçu à ce sujet une sorte de guide qui comprend de nombreux conseils et suggestions pour résoudre les problèmes de parking spécifiques que rencontrent les motocyclistes.

Il est possible que le stationnement des motos soit interdit dans certains parkings souterrains, mais aucune raison de principe ne motive cette interdiction.

12.03 **Guido De Padt** (VLD): Les communes peuvent-elles exempter les conducteurs de motos du paiement d'un ticket de parking dans une zone où le stationnement est payant?

12.04 **Renaat Landuyt**, ministre: De nouveaux dispositifs de paiement et de contrôle régleront sans doute à l'avenir le stationnement payant des motos. Ces usagers sont bien en peine de présenter un ticket de parking en guise de preuve de paiement. Cette matière ressortit effectivement à la compétence des communes.

autonomie dan spontaan wordt gedacht.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

13 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les problèmes juridiques et de circulation liés aux zones 30 aux abords des écoles" (n° 8109)

- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les zones 30 aux abords des écoles" (n° 8197)

13 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de juridische en verkeerskundige aspecten van de zone 30 in de schoolomgeving" (nr. 8109)

- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de zone 30 in schoolomgevingen" (nr. 8197)

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, sinds 1 september is volgens het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer de verplichte zone 30 in de schoolomgevingen van kracht. Ik wou hier niet het debat ten gronde via een vraagje aankaarten. U heeft ook aangekondigd dat u een evaluatie zult maken. Het is dan een beter moment om dat eens ten gronde te bekijken.

Ik heb wel een aantal vragen over de interpretatie van de reglementering omdat die misschien toch hier en daar wat vragen oproept.

Ten eerste, er zijn een aantal juridische aspecten. Als de gemeente in het kader van haar algemeen verkeersveiligheidsbeleid verder wil gaan dan een zone 30 in de schoolomgeving, kan zij dat dan nog wel? Dat is een vraag naar interpretatie. Ik verwijs, bijvoorbeeld, naar schoolerven, voetgangerszones of autovrije zones. Nu staat er dat behoudens uitzonderingen in verband met de plaatsgesteldheid een zone 30 moet ingericht worden. Kan een gemeente eigenlijk nog verder gaan dan dat? Dat is de eerste vraag met betrekking tot de juridische interpretatie van die regelgeving.

Een tweede vraag heeft betrekking op een uitzonderingsmogelijkheid aan de andere kant, voor de schoolomgevingen op gewestwegen waar men thans 90 of 70 km/uur mag rijden. Ik denk dat het voor iedereen duidelijk is dat een plotse inrichting van een zone 30 op zo'n weg – van 70 naar 30 of van 90 naar 30 – eerder onveiligheid dan veiligheid creëert. Het Vlaams Gewest zou ook aan u hebben gevraagd om daarop uitzonderingen toe te staan, opdat men op dergelijke wegen geen zone 30 moet inrichten. Kan algemeen worden gesteld dat de uitzonderingsregel die in het ministerieel besluit is voorzien, met name dat men gerechtvaardigd door de plaatsgesteldheid geen zone 30 moet invoeren, in het algemeen geldt voor alle schoolomgevingen in een zone van 70 of 90 km/uur – en dat zijn er niet zoveel –, omdat het daar niet zinvol is en dus ook niet verplicht zal worden opgelegd?

Ik had nog twee bijkomende vraagjes. Ik hoop dat u er meteen op kunt antwoorden, zoniet, dan kom ik daar later wel op terug, want ik erken natuurlijk dat u die niet heeft kunnen voorbereiden. In de omzendbrief is er sprake van een maximumafstand van 150 meter van een schoolomgeving voor variabele zones 30. Mijn collega-burgemeester uit Hulshout heeft een schoolomgeving in een

13.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Depuis le 1^{er} septembre 2005, les zones 30 sont obligatoires aux abords des écoles. Toutefois, l'aménagement de ces zones est parfois contre-productif et procure même une trompeuse sensation de sécurité.

Les communes peuvent-elles aller plus loin et transformer les abords des écoles en zone scolaire, avec une limitation de vitesse de 20 km à l'heure? Peuvent-elles aménager des zones piétonnes ou interdites à la circulation automobile? La zone 30 obligatoire rend-elle impossible le sens unique limité aux abords d'une école? La zone 30 est-elle prioritaire sur le plan juridique?

Certaines écoles se situent en dehors des agglomérations, où une vitesse de 70 km à l'heure est autorisée. L'instauration d'une zone 30 n'est-elle pas trop brutale dans ces cas? Le ministre envisage-t-il de prévoir un assouplissement pour ces situations exceptionnelles? D'autres mesures de sécurité ne peuvent-elles pas être d'application à ces endroits?

La circulaire mentionne une distance maximum de 150 mètres. Cette délimitation stricte de la zone 30 se justifie-t-elle vraiment? Sur quoi repose-t-elle? Doit-on appliquer ces 150 mètres au sens strict? Le Steunpunt Veiligheid recommande 400 mètres.

doodlopende straat. Als men de afstand van die schoolomgeving tot op de hoofdweg, waarop die doodlopende straat uitkomt, meet, is dat meer dan 150 meter, waardoor hij geen variabele borden kan plaatsen op die hoofdweg, waar wel alle scholieren moeten oversteken.

Is die strikte afbakening van 150 meter zinvol? Waarop is die dan gebaseerd? Ik lees trouwens in de nota van het Steunpunt voor Verkeersveiligheid dat zij aanbevelen om een zone van 400 meter toe te passen. Mijn vraag gaat dus over de interpretatie van "schoolomgeving". Welke ruime omgeving moeten we daarvoor nemen? Moet die 150 meter heel strikt worden toegepast, ja of neen?

Ik heb een tweede bijkomende vraag.

Naar verluidt zou u de onderborden legaliseren; die sommige gemeenten reeds illegaal gebruiken. Die borden vermelden dat de zone 30 alleen tijdens de schooluren geldig is en vermelden vaak ook nog ochtend-, middag- en avonduren. Men moet bijna stoppen om te lezen wat erop staat. Is dat juist en zo ja, vanaf wanneer zou dat ingaan?

Ik verwees reeds naar de evaluatie. U hebt daarop geen timing geplakt. Hebt u een timing wanneer er een evaluatie zou gebeuren? Daarbij aansluitend is er ook de nota van het steunpunt verkeersveiligheid. Die heeft reeds een en ander onderzocht, maar komt hoofdzakelijk tot de vaststelling dat er te weinig gegevens en te weinig studies bestaan om de effecten te meten. Als wij een evaluatie doen is het nodig om nu reeds een paar mensen aan het werk te zetten om de effecten te onderzoeken. Mijn vraag is dan ook of dat reeds gebeurd is.

13.02 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, recent, meer bepaald naar aanleiding van een verkeersongeval in Verviers, is het statuut van de zones 30 in schoolomgevingen opnieuw in opspraak gekomen.

Meerdere lokale werkbeheerders, en dat is misschien ook wat begrijpelijk gelet op de kosten die daarmee gepaard gaan, hebben sinds de verplichte invoering van de zone 30 in schoolomgevingen op 1 september, uitsluitend een zone-30-bord geplaatst, zonder enige vorm van infrastructurele ondersteuning zoals drempels, versmallingen of wegmarkeringen.

Verkeerskundigen zijn het er nochtans over eens dat een snelheidslimiet moeilijk kan afgedwongen worden louter op basis van een verkeersbord en controles, zolang de infrastructurele omkadering niet aangepast is. Bovendien kan ook een limitering van de snelheidsbeperking tot het begin en het einde van de schooluren het draagvlak voor de zone 30 in schoolomgevingen vergroten.

De automobilistenvereniging VAB deed reeds een oproep aan de bevoegde ministers om concrete maatregelen te nemen om de veiligheid van de kinderen rond de school effectief te verhogen.

Daarom heb ik volgende vragen.

Mijnheer de minister, bent u van plan om de naleving van de

Dans certaines communes, des panneaux apposés sous les panneaux 'zone 30' limitent l'application de celle-ci aux heures de classe. Cette pratique n'est pas légale. Sera-t-elle légalisée?

Selon le Steunpunt Veiligheid, les études sont trop peu nombreuses pour pouvoir analyser l'impact des zones 30. Comment résoudra-t-on ce problème?

13.02 Guido De Padt (VLD): Plusieurs gestionnaires de voiries locales se sont limités à l'installation d'un panneau de signalisation de zone 30 sans autre forme d'adaptation de l'infrastructure routière au moyen de ralentisseurs de trafic, de rétrécissements de la chaussée ou de marquages au sol. Des experts en matière de circulation routière estiment toutefois cette adaptation indispensable. Si la zone 30 n'était en vigueur qu'au début et à la fin de la journée scolaire, elle pourrait emporter davantage l'adhésion des usagers de la route.

La zone 30 sera-t-elle évaluée? Des mesures seront-elles prises pour renforcer l'adhésion des usagers de la route aux zones 30? Des concertations ont-elles été organisées avec la police au sujet des contrôles de vitesse en dehors des heures d'école? Le ministre

snelheidsbeperking in de schoolomgevingen te evalueren? Indien ja, wat is de concrete timing?

Zult u maatregelen nemen om het draagvlak voor zone 30 in schoolomgevingen te vergroten, in het bijzonder in omgevingen met een grote doorstroming van verkeer? Zo ja, welke maatregelen?

Het volgende sluit aan bij de vraag van de heer Van den Bergh. Bent u bereid om een tijdelijke tussenoplossing uit te werken om de snelheidsbeperking te limiteren in de tijd via een onderbord met tijdsaanduidingen in afwachting van een veralgemeende invoering van variabele elektronische borden?

Werd er reeds overleg gepleegd met de politiediensten wat betreft de controles buiten de schooluren? Indien neen, bent u dat van plan om eventueel instructies te geven?

Mijn laatste vraag gaat ook uit van heel wat gemeenten. Bent u bereid om meer middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds ter beschikking te stellen van de gemeenten die investeren in een aangepaste infrastructurele omkadering van hun schoolomgevingen?

13.03 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, in antwoord op de vraag van de heer Van den Bergh wens ik eerst het algemeen principe te benaderen.

Collega Van den Bergh, eigenlijk zou iedereen eens rustig het artikel moeten lezen dat in het ministerieel besluit staat houdende minimumafmetingen en bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens. In dit ministerieel besluit heeft mijn voorganger op 26 april 2004 een regel ingevoerd die bepaalt dat behoudens uitzonderlijke gevallen gerechtvaardigd door de plaatsgesteldheid elke schoolomgeving moet worden afgebakend met verkeersborden F4a, in combinatie met A23, aan het begin van de schoolomgeving en F4b aan het einde ervan. De cijfers verwijzen naar de tekeningen in het ministerieel besluit. Eigenlijk staat daar voor een stuk de omschrijving van de verantwoordelijkheid. Er stond ook in dat dit gerealiseerd moest zijn vanaf 1 september 2005.

Nadat ik urbi et orbi gezegd had dat iedere gemeente die zich niet houdt aan de verplichting om de zone 30 in te voeren mede aansprakelijk kan zijn in een ongeval, zodra het ongeval te maken heeft met snelheid, is er een versnelde levering gebeurd van zone 30-borden.

Het is ook goed dat naar aanleiding van deze uitspraak het effect optrad van het verantwoordelijkheidsgevoel van de gemeentelijke wegbeheerder en de gewestelijke wegbeheerder. U moet deze uitspraak rustig bekijken, wetende dat er in de regeling staat dat uitzonderlijke gevallen, gerechtvaardigd door de plaatsgesteldheid, dit kunnen veranderen. Dat wijst erop – daar ziet u de zin voor verantwoordelijkheid – dat men dat voor zichzelf zeer eng interpreteert waarbij door de plaatsgesteldheid een uitzonderlijk geval gerechtvaardigd is. Het blijft echter bestaan. Men moet dit kunnen inschatten, ook dit heeft te maken met respect voor de autonomie van de bevoegde instantie.

Het is aan de gewestbeheerder en aan de gemeentelijke

est-il disposé à mettre davantage de moyens du fonds de la sécurité routière à la disposition des communes qui investissent dans une infrastructure routière appropriée aux abords de leurs écoles?

13.03 **Renaat Landuyt**, ministre: Un arrêté ministériel règle les dimensions minimales et les conditions de placement des panneaux de circulation. Le précédent ministre de la Mobilité y a ajouté, le 26 avril 2004, une phrase autorisant des exceptions fondées sur une configuration des lieux spécifique. Quiconque ne respecte toutefois pas les obligations générales est coresponsable des accidents dus à la vitesse. Les gestionnaires de voiries communales et régionales interprètent très strictement la règle d'exception. Ils doivent prendre leurs responsabilités et évaluer correctement des situations concrètes.

Il faut simplifier la législation routière et rédiger un guide à l'usage du gestionnaire de la voirie pour l'aider à faire en sorte que le nombre de panneaux diminue au lieu de croître encore et toujours. Des situations kafkaïennes risquent de vider de toute substance le concept de la zone 30. La législation permet une interprétation large.

Nous collectons des informations par le biais du site www.iesuipour.be pour évaluer le

wegbeheerder om verantwoordelijkheid te nemen en in te schatten of de situatie al dan niet genoodzaakt om zone 30 in te voeren. Bijvoorbeeld bij een doodlopende weg, waar men niet eens de kans krijgt om 30 kilometer per uur te rijden, zou men de zich kunnen afvragen of het wel zinvol is. Ik weet dat bij de gemeenten de schrik zo groot is dat er schepenen van Mobiliteit zijn, zelfs advocaten, die zone 30-borden gezet hebben in de verboden richting. Er is dus echt nood aan politiek verantwoordelijken die hun verantwoordelijkheid durven nemen.

Het is ook mede naar aanleiding van de discussies over de zone-30-regeling dat ik er meer dan van overtuigd was dat wij een operatie vereenvoudiging van het verkeersrecht moeten houden. Wij hebben dan ook een hele planning uitgewerkt om de puntjes op de i te zetten, de regels te vereenvoudigen, en ook om een gids op te stellen voor de wegbeheerder om borden te leren weghalen in plaats van erbij te plaatsen.

De oorsprong van de plaatsing van borden is namelijk de verschuiving van verantwoordelijkheid: "Ik zal een bord plaatsen; dan ben ik niet meer verantwoordelijk". Dat is geen gezonde manier van handelen.

Dat zal bepleit moeten worden met vele gemeenten. Veel burgemeesters zullen ervan overtuigd moeten geraken dat zij, door zich achter regeltjes te verschuilen, soms niet echt goed bezig zijn.

Het is zeer spijtig dat door dergelijke discussies en handelingen een zeer goed concept, met name dat van de schoolomgeving en woonomgeving, dus de zone 30, onderuitgehaald dreigt te worden. Dat komt door dergelijke kafkaïaanse discussies ter plekke of op de straat.

Ik herhaal dat de wetgeving, voor zij die hun verantwoordelijkheid dŭrven te nemen, zeer veel toelaat. Men moet durven zijn verantwoordelijkheid te nemen en zich niet altijd afschermen achter regels die door de hogere overheid opgesteld moeten worden, om nadien te zeggen dat wij met zijn allen slachtoffer zijn van de betutteling. Dat wordt dan door dezelfde gezegd.

Wat de vragen betreft van de collega's De Padt en Van den Bergh inzake de evaluatie, kan ik het volgende zeggen. Momenteel verzamelen wij zo veel mogelijk info. Zeer veel info komt van individuele ouders, via de website "www.ikbenvoor.be", die ons op vele individuele ervaringen en situaties wijst. Wij zijn ook zoveel mogelijk informatie aan het vergaren via de gemeenten zelf, want er is nog altijd een soort van inhaalbeweging bezig.

Met de federale commissie van Verkeersveiligheid, dus met name met alle organisaties en actoren inzake verkeersveiligheid, is er een afspraak om begin volgend jaar een soort van round up te maken, al heb ik de agenda aan de commissie overgelaten. De commissie is vragende partij om te wachten op meer informatie.

Ik herhaal dat men het ministerieel besluit terzake goed moet lezen, want het laat toe dat men ter plekke zijn verantwoordelijkheid correct op zich neemt. Daarmee heb ik ook geantwoord op de drie eerste vragen van collega De Padt.

concept de la zone 30.

J'ai convenu avec la commission fédérale de la sécurité routière de procéder l'an prochain à un "round up".

Une lecture correcte de l'arrêté ministériel nous apprend que l'on peut, sur place, assumer ses responsabilités.

Ce n'est pas parce que le respect des règles ne fait pas l'objet d'une vérification que ces règles ne sont pas d'application. A la suite des accords sur la sécurité routière, il est prévu que nous mettions au point avec la police et les parquets une stratégie en matière de contrôles. J'estime qu'il faut observer spontanément les règles et que si ce n'est pas le cas, il faut opérer des contrôles aux moments et sur les lieux qui conviennent, lorsqu'ils produisent le plus d'effets.

J'espère qu'une fois les panneaux placés, ils sera également procédé à des aménagements de l'infrastructure, comme ce fut le cas pour les zones habitées.

Anderzijds denk ik dat wij, wat controle betreft, naar aanleiding van de verkeersveiligheidsovereenkomsten, van de gelegenheid gebruik kunnen maken om ook over nut en strategie inzake controles te praten. Het is niet omdat er een regel bestaat, dat we hem op alle momenten efficiënt controleren. Een regel moet altijd nageleefd worden, maar verkeershandhaving is strafrechterlijke handhaving. Dat vereist een soort van strategie. Voor alles wat we rond verkeersveiligheid doen, moeten wij de politie en ook de parketten ervan proberen te overtuigen om een soort van strategie in de bewaking en in de controle te steken. Het is echter nooit de boodschap dat een regel niet meer van toepassing zou zijn omdat er niet over gewaakt wordt. We moeten er steeds meer op rekenen dat de mensen spontaan de regel naleven. Als men wil bewaken of de indruk heeft dat een regel niet nageleefd wordt, moet de bewaking zo efficiënt mogelijk gebeuren.

Controles moeten dus plaatsvinden op de meest aangewezen momenten en op de plaats waar ze het meest effect kunnen hebben. Het meest effect is niet de boete die men vaststelt; het is wel de gedragsbeïnvloeding, de gedragswijziging die men op het juiste moment wil veroorzaken.

Wij hopen alleen, ten slotte, dat na de plaatsing van de borden de infrastructuurwijzigingen zullen volgen.

Wij hebben daar het historisch voorbeeld van de woonomgeving. Voor de woonomgeving is men begonnen met de borden en eindigt men in nieuwe wegstructuren die daadwerkelijk uitnodigen om meer te denken aan het leven dan aan de snelheid.

13.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Moest het ooit tot procedures komen, hopelijk zal dat niet het geval zijn, dan zal het gaan over de interpretatie van "gerechtigd door de plaatsgesteldheid". Ik ben geen jurist, maar ik vraag mij af hoe de interpretatie zal gebeuren. Moet dat niet op basis van bepaalde richtlijnen gebeuren?

13.05 Minister Renaat Landuyt: Aan uw vraag ligt – te goeder trouw – een soort van vergroeiing ten grondslag. Men moet als gemeentelijke overheid zijn verantwoordelijkheid durven te nemen. Dat betekent dat men zoals een goede huisvader binnen de reglementering moet inschatten wanneer men iets moet doen en zich niet, gemakkelijheidshalve, achter een regel verbergt. Als de politieke verantwoordelijken al niet het voorbeeld van het gezond verstand kunnen geven, hoe kunnen wij het dan van onze burgers vragen?

Als men wil dat de gemeenten nooit verantwoordelijk zijn bij een ongeval, dan verbiedt men best aan de mensen om in uw gemeente te rijden. Men kan niet alles opvangen met een reglementering. Er zal wel eens een inschatting moeten gebeuren.

13.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik denk dat een vraag over een algemene situatie van een schoolomgeving op een gewestweg of gemeenteweg waar men 90 of 70 km/uur mag rijden toch relevant is en iets is waarover u een mening zou kunnen hebben. Mij lijkt dit

13.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Si l'on en arrive un jour à des procédures judiciaires, leur issue dépendra entièrement de l'interprétation du passage "justifié par la disposition des lieux". Ne conviendrait-il pas de promulguer des directives pour clarifier ce passage?

13.05 Renaat Landuyt, ministre: Les autorités communales doivent assumer leurs responsabilités et opter pour les meilleures solutions dans le cadre de la réglementation existante. Il faudra toujours interpréter! Aucune règle ne pourra jamais traiter tous les aspects d'une question dans les moindres détails.

13.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mais les communes ont des moyens d'action limités. Ainsi, il serait absurde de les empêcher

eerder een gevaar dan een veiligheid in een schoolomgeving te creëren als er alleen maar een bord komt te staan, al dan niet variabel.

Wat de verantwoordelijkheid van de gemeenten betreft, volg ik u. U zegt eigenlijk dat de gemeenten hun verantwoordelijkheid moeten opnemen. Ik vraag mij af of zij niet beperkt worden. Waar nu een voetgangersgebied is, is de plaatsgesteldheid immers gerechtvaardigd om er geen zone-30-bord te zetten. Andersom, als er nu een zone 30 wordt gecreëerd waarmee zij aan de wet voldoen, kan men dat in de toekomst nog afschaffen en een voetgangersgebied creëren? Het lijkt mij absurd dat dit niet mogelijk zou zijn.

13.07 Minister **Renaat Landuyt**: Dat blijft mogelijk. Daarvoor moeten wij ons hoeden. Het is daarom dat ik in de operatie inzake de vereenvoudiging van het verkeersnet een absurde letterlijke redenering wil doorbreken. Wij moeten er echt werk van maken om het gezonde verstand opnieuw zijn intrede te laten doen. Het zal een oefening zijn voor iedereen. Iedereen zal zijn verantwoordelijkheid moeten durven nemen.

Wat is onze manier van werken, los van de evaluatie van de zone 30? Naar aanleiding van de discussie over de zone 30 aan scholen zijn wij een oefening aan het maken. Enerzijds door bevraging van feitelijke situaties inzake kruispunten en ervaringen van autochauffeurs. Anderzijds de theoretische oefening van hoe onze reglementering aanstuurt op het precies naleven van de reglementering door de wegbeheerder en het niet meer aanpakken van een situatie die zij zelf zouden moeten kunnen inschatten.

Dat is een hele omwenteling van de mentaliteit inzake het verkeersrecht.

13.08 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik wou dan ook nog even proberen terug te komen op die 150 meter. De heer Verhaegen kan uit ervaring vertellen dat hij geen toelating krijgt om op meer dan 150 meter een dynamisch bord te plaatsen.

13.09 Minister **Renaat Landuyt**: Daarover werd specifiek iets gezegd, maar de algemene regel staat nu in de nieuwe verkeerswet. Het artikel is echter op vraag van vooral de Vlaamse regering nog niet van toepassing, ook niet vanaf maart. We hebben de voogdij van de federale overheidsdienst afgeschaft. Dat is de dienst die zegt wat al dan niet mag. De Vlaamse regering heeft mij ervan overtuigd om het niet zonder meer af te schaffen en haar de kans te geven, als wegbeheerder en als mogelijk verantwoordelijke voor de situatie, om na te gaan hoe ze dit gedeeltelijk kan opvangen. Ik ben er voorstander van om de gemeenten dat zelf te laten inschatten. Sommige gemeenten zeggen echter dat ze dat zelf niet kunnen inschatten en dat ze dus wel een beetje steun moeten krijgen om te weten hoe ze op een veilige manier een bord kunnen plaatsen. Dat is eigenlijk heel de problematiek van betutteling om het negatief te doen waarin men te ver gaat. Volgens mij bestaan er regels omtrent het opstellen van verkeersborden, die ook rekening willen houden met de

à l'avenir de créer un piétonnier dans une zone 30.

13.07 **Renaat Landuyt**, ministre: Cela, elles pourront encore le faire. Mais il faut simplifier le code de la route! Le bon sens doit être réhabilité afin d'éviter de créer des situations absurdes en se livrant à des interprétations trop littérales de ses règles. Tout un chacun doit oser assumer ses responsabilités.

Dans le cadre de l'élaboration de la loi sur les zones 30, nous examinons non seulement la situation générale de la circulation routière sur le terrain mais nous soumettons le code de la route à une analyse théorique. Il est impératif d'opérer un changement des mentalités dans le droit relatif à la police de la circulation routière.

13.08 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Il est absurde que l'installation de panneaux mobiles soit interdite à plus de 150 m de la zone.

13.09 **Renaat Landuyt**, ministre: La règle autorisant cette installation est insérée dans la nouvelle loi mais n'est pas encore entrée en vigueur à la demande du gouvernement flamand. Nous avons supprimé la tutelle du service public fédéral mais le gouvernement flamand m'a demandé de pouvoir vérifier dans quelle mesure il pouvait reprendre ces compétences. Personnellement, je suis partisan d'une large autonomie communale, mais pour certaines communes, cela pourrait

onmogelijkste hypothese. Vandaar dat er bijvoorbeeld borden bestaan die vermelden dat er een rond punt is waar er inderdaad een rond punt is, terwijl men dat meestal wel ziet. Men zou zo'n bord dus kunnen afschaffen.

engendrer des difficultés.

13.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Dank u wel, mijnheer de minister. Als ik het goed begrepen heb uit uw antwoord waarin u verwijst naar de autonomie van de gemeenten, acht u het niet uitgesloten dat de gemeenten onderborden gebruiken om het tijdelijk karakter van de zone 30 te signaleren?

13.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Est-il interdit, pour les communes, d'installer des panneaux additionnels sur les panneaux annonçant une zone 30?

13.11 Minister Renaat Landuyt: Daar ben ik voorzichtig. Ik ben dat aan het onderzoeken. Aangezien het niet voorgeschreven is, is het verboden. Ik vraag mij juridisch af wat de toestand is. Dat neem ik mee naar de evaluatie. Ik voel aan dat we naar een systeem moeten gaan waar dat kan. De tegenstanders zeggen echter – en dat zat ook wat in de teneur van de beschrijving van collega Van den Bergh – dat men de tijd moet hebben om het te lezen. Onderborden zijn dus in de praktijk veel meer voor parkings omdat men dan bijna stilstaat en het kan lezen. Nu is de vraag of men aan schoolzones het bord zone 30 kan lezen. Ik vraag mij af of er niet een regel kan ingevoerd worden waarbij, als er een bord met 30 staat aan een school, men automatisch denkt dat het een bord voor tijdens de dag is, bijvoorbeeld. Misschien is het zelfs niet nodig om een onderbord te plaatsen als men het zo kan interpreteren, als de mensen het spontaan aanvoelen, dus als ze spontaan gaan denken dat 's nachts de schooltijd wellicht voorbij is en dat de zittenblijvers dan ook wel naar huis zijn. Dat is het gezond verstand een beetje vertalen in de regels. Misschien besparen wij dan nog op de onderborden.

13.11 Renaat Landuyt, ministre: Je suis en train d'examiner cette question. La loi ne l'autorisant pas explicitement, une telle installation est en principe interdite. J'estime toutefois que dans certains cas, elle doit être autorisée. Pour éviter la multiplication de panneaux additionnels, je suis partisan d'une interprétation automatique. Un panneau annonçant une zone 30 aux abords d'une école ne doit en réalité pas être équipé d'un panneau additionnel: chacun sait qu'il n'est d'application que de jour.

13.12 Guido De Padt (VLD): Dan heb ik nog een vraag waarop u niet heeft geantwoord, mijnheer de minister. Ik denk dat de mogelijkheid moet onderzocht worden om aan gemeenten een soort trekkingsrecht uit het verkeersveiligheidsfonds toe te kennen, indien zij werkelijk op de verkeersveiligheid gerichte infrastructurele maatregelen nemen.

13.12 Guido De Padt (VLD): Le fait que les communes ne parviennent pas à dépenser l'argent du Fonds de la sécurité routière constitue un autre problème. Ne peuvent-elles obtenir une espèce de droit de tirage? Le gouvernement fédéral pourrait ainsi mieux contrôler les dépenses d'infrastructure.

U weet evengoed als ik dat de gemeenten over afzienbare tijd moeilijkheden gaan hebben om het geld van het verkeersveiligheidsfonds, zoals het nu is gestructureerd, op te doen. Daar hoeven we geen doekjes om te winden, we hoeven mekaar geen Lijzebet te noemen. Volgens mij is dat de realiteit. Mijns inziens moet onderzocht worden of men trekkingsrechten kan creëren die afhankelijk zijn van het aandeel dat de gemeente in een bepaalde politiezone heeft. Dan zou u, vanuit uw functie, meer richting kunnen geven aan infrastructurele maatregelen.

13.13 Minister Renaat Landuyt: Er zijn twee elementen die dat een beetje moeilijk maken.

Een eerste bezwaar is het volgende. In de institutionele organisatie van ons land mag uw laatste argument zelfs niet. U zegt dat de federale overheid meer invloed zou hebben op de infrastructuur, maar het concept van ons land is juist dat we die invloed niet mogen uitoefenen, omdat het onze bevoegdheid niet is. Dat is dus een groot bezwaar.

13.13 Renaat Landuyt, ministre: Conformément à la réglementation en vigueur dans ce pays, le gouvernement fédéral ne peut s'occuper de l'infrastructure. Par ailleurs, les ressources budgétaires ne peuvent être transférées de l'échelon fédéral à l'échelon régional sans raison particulière.

Dan is er nog een tweede bezwaar: men kan niet zomaar budgettaire middelen verleggen. Door uw voorstel zou federaal geld in onze institutionele organisatie plots regionaal geld worden.

Dat gezegd zijnde, ben ik wel bereid om te bekijken hoe we vanuit de taken voor de politie zouden kunnen toelaten dat de politie bij wijze van spreken borden zou betalen in plaats van dat ze personeel ter beschikking moet stellen. We zullen dus een creatieve oplossing moeten zoeken. De structuur van ons land bemoeilijkt wat met gezond verstand logisch lijkt. Zo zijn er middelen in de zones die niet voor borden kunnen gebruikt worden, terwijl het toch om de verkeersveiligheid gaat.

Ik ben wel bereid om de dynamiek te bekijken. Samen met de zones en de gemeenten zouden we een techniek moeten kunnen ontwikkelen om die vorm van transfer – om een slecht woord te gebruiken – mogelijk te maken. Zo wordt het politiewerk vergemakkelijkt met efficiëntere borden. Met het vinden van een dergelijke redenering zijn we wellicht al een stap verder, zonder vele structuren te moeten wijzigen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "een proefproject van het BIVV rond een Instituut voor ongevalanalyse" (nr. 8126)

14 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "un projet pilote de l'IBSR relatif à la création d'un Institut d'analyse des accidents de la route" (n° 8126)

14.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het BIVV wil volgens haar woordvoerder volgend jaar starten met een proefproject rond een instituut voor verkeersongevallenanalyse. De bedoeling van dit instituut zou zijn een duidelijker beeld te krijgen van de oorzaken van de ongevallen.

Sinds de inwerkingtreding van de maandelijkse verkeersbarometer van de minister van Mobiliteit is het mogelijk om de evolutie van het aantal verkeersslachtoffers in ons land op de voet te volgen. Op het vlak van analyse van verkeersongevallen heeft België nog weinig of geen vooruitgang geboekt. Nochtans zijn diepgaande en gestroomlijnde analyses naar de oorzaken en omstandigheden van verkeersongevallen absoluut noodzakelijk om te komen tot een doeltreffend verkeersveiligheidsbeleid. Ik ben ervan overtuigd dat dit de geloofwaardigheid van het verkeersbeleid bij de burgers zou versterken.

Ik ben namens mijn fractie dan ook verheugd dit nieuws te mogen vernemen van het BIVV, te meer daar wij in juni nog een voorstel van resolutie betreffende de oprichting van een instituut voor verkeersongevallenanalyse in de Kamer hebben ingediend. Een spoedige bespreking van deze resolutie in deze commissie zou een bijkomende impuls kunnen geven aan de oprichting van zo een instituut op middellange termijn.

Om die reden heb ik de volgende vragen. Heeft de minister reeds kennis genomen – ik neem aan van wel – van het voornemen van het BIVV om een proefproject rond ongevalanalyse op te starten? Binnen welke termijn acht de minister de oprichting van een

Je songe à un système de collaboration entre les zones de police et les communes: la police pourrait par exemple payer des panneaux de signalisation au lieu de mettre du personnel à disposition.

14.01 Guido De Padt (VLD): L'IBSR entend lancer l'an prochain un projet pilote sous la forme d'un Institut d'analyse des accidents de la route. En effet, et malgré l'instauration du baromètre de la circulation, il n'est toujours pas procédé à des analyses approfondies nécessaires à une meilleure compréhension des causes d'accidents.

Dans quels délais cet institut sera-t-il créé? Le sera-t-il dans le cadre de l'IBSR ou en dehors de celui-ci? Des moyens sont-ils déjà affectés au budget 2006 pour des projets pilotes en matière d'analyse des accidents? Le ministre soutient-il l'examen prioritaire de ma proposition de résolution relative à la création d'un Institut d'analyse des accidents de la route?

volwaardig instituut voor verkeersongevallenanalyse haalbaar? Gebeurt dit volgens de minister best binnen of buiten de structuren van het BIVV? Zullen in de begroting van 2006 reeds middelen worden vrijgemaakt voor de financiering van dit proefproject rond ongevalanalyse? Steunt de minister de prioritaire parlementaire behandeling van het voorstel van resolutie betreffende oprichting van een instituut voor verkeersongevallenanalyse, die ik samen met een aantal collega's in juni in deze commissie heb ingediend?

14.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega De Padt, als voorzitter van de raad van bestuur van het BIVV ben ik natuurlijk op de hoogte van de haalbaarheidsstudie die het BIVV momenteel beëindigt met betrekking tot de mogelijke oprichting van het Belgian Accident Research Team, kortweg BART. De afkorting klinkt Vlaams. De vorderingen van deze haalbaarheidsstudie werden op 28 oktober 2004 en 24 maart 2005 aan de raad van bestuur gepresenteerd.

Binnen welke termijn achten wij de oprichting haalbaar? Er is een vergadering van de raad van bestuur gepland op 25 oktober. Op deze vergadering zou een beslissing moeten worden genomen inzake de budgettering. Het gaat over een relatief belangrijke investering. Ik laat op dit vlak de autonomie van de raad van bestuur, waarvan ik weliswaar deel uitmaak, spelen omdat er keuzes moeten worden gemaakt inzake het aanwenden van het budget.

Als er een positieve beslissing komt, kunnen we de oorspronkelijk geplande timing volgen. Het project zou dan begin 2006 operationeel kunnen worden. Het opstarten zou in 2006 kunnen gebeuren, als we de nodige, financiële middelen kunnen verzamelen.

Gebeurt dat nu best binnen of buiten de structuren van het BIVV? De werkgroep deed een rondvraag bij 17 organisaties die interesse hebben in of direct betrokken zijn bij het diepteonderzoek van de verkeersongevallen. Twaalf van die zogenaamde stakeholders oordeelden dat enkel het BIVV over de nodige ervaring en expertise beschikt om dat soort onderzoeken uit te voeren. De nodige basiskennis over de ongevalfactoren die betrekking kunnen hebben op mens, voertuig en omgeving, is inderdaad op het BIVV aanwezig.

Uit de haalbaarheidsstudie is wel gebleken dat verdere specialisatie noodzakelijk is, omdat het diepteonderzoek gepaard gaat met specifieke onderzoeks- en analysetechnieken.

In antwoord op de vierde vraag wijs ik erop dat in de oorspronkelijke planning is vastgelegd dat reeds in 2005, dus na de beslissing deze maand van de raad van bestuur, bepaalde aanwervingen en investeringen zouden gebeuren. Daarvoor zijn in de begroting van 2005 bedragen ingeschreven. Er is een bedrag ingeschreven van ongeveer 70.000 euro, waardoor we een tweetal aanwervingen zouden kunnen doen. Als het om superkwaliteit gaat, zouden we één aanwerving kunnen doen.

Ook voor de prioriteiten hangt alles af van de beslissing deze maand van de raad van bestuur. Die zal wel goed zijn. Ook ik zou uiteraard heel graag hebben dat we met het onderzoek kunnen starten.

14.02 **Renaat Landuyt**, ministre: L'étude de faisabilité relative à la création d'un "Belgian Accident Research Team" (BART) s'achève actuellement. Le conseil d'administration de l'IBSR se réunira le 25 octobre à propos du financement du projet.

Si le conseil d'administration prend une décision positive par rapport à la budgétisation, des activités pourront être amorcées en 2006, conformément au calendrier initial.

Le groupe de travail a réalisé une enquête auprès de 17 organisations. Douze acteurs concernés estiment que seul l'IBSR possède l'expertise nécessaire pour réaliser le travail, même si une étude de faisabilité a mis en évidence la nécessité d'une spécialisation plus poussée.

Le calendrier initial prévoyait des recrutements et des investissements dès 2005. Le budget pour 2005 comprend déjà un montant d'environ 70.000 euros, ce qui correspond à un ou deux recrutements.

En ce qui concerne les priorités également, tout dépendra des décisions que prendra le Conseil d'administration dans le courant de ce mois. J'espère que nous pourrions lancer le projet.

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

Mijnheer de minister, het item gaat al een aantal jaar mee in de commissie. We zijn uiteraard tevreden en blij dat er eindelijk werk van wordt gemaakt. Het is immers onontbeerlijk voor een goed verkeersbeleid in ons land dat we over de gegevens zouden kunnen beschikken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

15 Question de Mme Camille Dieu au ministre de la Mobilité sur "l'entrée en vigueur des nouveaux tests de freinage des véhicules utilitaires" (n° 8172)

15 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Mobiliteit over "de invoering van de nieuwe remtesten voor bedrijfsvoertuigen" (nr. 8172)

15.01 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous ai déjà interrogé à deux reprises à propos de ces tests de freinage. La première fois, vous m'aviez répondu que vous deviez organiser un groupe de travail au sein de votre cabinet; la seconde fois, que le groupe n'avait pas abouti et que vous deviez vous revoir au mois d'août, si je me souviens bien.

A ce jour, malgré ces réunions de concertation, aucune solution réellement satisfaisante n'a été trouvée pour permettre aux véhicules n'atteignant pas les 2 bars réglementaires de passer le test de freinage selon la méthode dite RD.

Depuis le 1^{er} octobre, en effet, une douzaine de centres techniques à travers le pays ne sont pas aptes à appliquer cette méthode. Certains conducteurs de véhicules semi-remorques et de véhicules en question se sont vu remettre, sans surprise, une carte rouge leur demandant de réparer la défectuosité et de se représenter au contrôle dans la quinzaine.

Lorsque je vous avais interrogé, vous m'aviez dit que les véhicules pouvaient se présenter à moitié chargés et seraient considérés par le contrôle technique comme s'ils étaient vides. Je vous avais répondu que cela ne résolvait pas le problème puisque des véhicules se présentant chargés, par exemple, d'animaux vivants ne peuvent pas continuer à circuler en cas de réception d'une carte rouge, selon un arrêté de 1968, je crois.

50.000 véhicules, soit 3% du parc automobile concerné, resteront incontrôlables. Ces transporteurs, même s'ils sont une minorité, ne peuvent pas être pénalisés par un système carencé qui leur impose un chômage technique, d'autant qu'on ne peut obliger un transporteur à changer de centre de contrôle technique parce que l'infrastructure existante n'est pas adéquate. Le libre choix du centre est d'ailleurs garanti par la loi.

Monsieur le ministre, en attendant qu'une solution soit enfin trouvée pour l'ensemble des transporteurs, ne faudrait-il pas suspendre ces tests jusqu'au moment où la méthode pourra être appliquée partout?

14.03 Guido De Padt (VLD): Je me félicite de constater qu'on s'occupe enfin du dossier. Les travaux d'étude sont indispensables à la mise en œuvre d'une politique adéquate en matière de sécurité routière.

15.01 Camille Dieu (PS): Het is niet de eerste keer dat ik de minister ondervraag in verband met de remtests. U zei me eerst dat u een werkgroep moest samenroepen, vervolgens dat in augustus een nieuwe ontmoeting was gepland. Op dit ogenblik is er nog geen oplossing waardoor voertuigen die de reglementaire druk van 2 bar niet halen, de remtest volgens de RD-methode zouden kunnen ondergaan. Sinds 1 oktober is een tiental centra voor technische keuring niet in staat die methode toe te passen. Een aantal chauffeurs kreeg een rode kaart met de vraag het defect te herstellen en het voertuig binnen vijftien dagen opnieuw aan te bieden.

Eerder zei u me dat die voertuigen half geladen mochten worden aangeboden en ze door de technische keuring als leeg zouden worden beschouwd. Dat lost het probleem echter niet op: voertuigen die, bijvoorbeeld, levende dieren als vracht hebben mogen niet verder rijden wanneer ze een rode kaart krijgen. 50.000 voertuigen of 3 procent van het wagenpark in kwestie, kan niet worden gecontroleerd. De vervoerders mogen niet het slachtoffer worden van een gebrekkig systeem dat hen tot technische werkloosheid veroorzaakt.

Is het niet mogelijk, in afwachting van een oplossing, die tests op te schorten tot de methode overal kan worden toegepast?

15.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chère collègue, je ne sais pas comment cela se fait, mais vous êtes devenue une spécialiste en la matière. Je serai donc précis.

Dans la note de service à destination des contrôles techniques, certaines modifications ont été apportées afin de mieux répondre aux préoccupations du secteur.

Premièrement, le point 3.1.1.C - je vais vous remettre le texte - stipule que certains véhicules sont soumis à la mesure directe dans l'état où ils se trouvent à la présentation, même avec une tare de moins de 2/3 de la masse maximale autorisée. Dans la liste des véhicules concernés par ces mesures se retrouvent ceux qui n'atteignent pas les deux bars et qui ne peuvent pas être présentés avec leur charge usuelle. Le descriptif de ces véhicules est détaillé au point 3.1.2.

Deuxièmement, le problème des véhicules qui se voient délivrer une carte à validité réduite de 15 jours parce qu'ils ne peuvent atteindre la pression de deux bars a trouvé une solution décrite dans la même note de service au point 5.2, "conditions de mesure de bars". En effet, dans ce cas précis, et en l'absence d'autres codes de sanction, le certificat de visite de 15 jours sera de couleur verte, ce qui permet aux véhicules de continuer à circuler normalement.

Pour mieux vous informer, je vais vous donner toute la directive.

15.02 Minister Renaat Landuyt: De dienstnota aan de centra voor technische keuring onderging een aantal wijzigingen om aan die bekommernissen tegemoet te komen.

Overeenkomstig punt 3.1.1.C wordt bij bepaalde voertuigen de remkracht gemeten bij het gewicht dat het voertuig bij zijn presentatie heeft, ook al bedraagt de tarra minder dan twee derde van de maximaal toegestane massa. Tot die categorie voertuigen behoren onder meer voertuigen waarbij de vereiste minimale druk van 2 bar niet bereikt kan worden en die niet met hun gewone lading mogen worden aangeboden. In punt 3.1.2 staat een gedetailleerde beschrijving.

Met betrekking tot voertuigen waarvoor een keuringsbewijs met een beperkte geldigheid voor 15 dagen wordt uitgereikt, omdat de vereiste minimale druk van 2 bar niet bereikt kon worden, stelt de nota "meetvoorwaarden voor metingen in bar" onder punt 5.2 dat het keuringsbewijs voor 15 dagen groen van kleur moet zijn, zodat nog met het voertuig gereden mag worden.

15.03 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, tant que le problème n'est pas définitivement résolu, on ne peut pas savoir comment les choses vont évoluer. Je reviendrai peut-être vous harceler avec une question sur le freinage.

15.03 Camille Dieu (PS): Zolang het probleem niet definitief geregeld is, weet niemand hoe de situatie zal evolueren. Misschien zal ik u hierover later opnieuw de nodige vragen stellen.

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

16 Samengevoegde vragen van

- de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de liberalisering van het spoorverkeer" (nr. 8339)

- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "het derde spoorpakket" (nr. 8393)

16 Questions jointes de

- M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "la libéralisation du rail" (n° 8339)

- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le troisième paquet ferroviaire" (n° 8393)

16.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, mijn vraag betreft de liberalisering van het spoorverkeer. Als ik mij niet vergis, bent u degene die deze materie opvolgt in de bevoegde Europese Raad en dat waarschijnlijk in de toekomst nog meer dan vandaag zult doen.

Het eerste en tweede spoorwegpakket is al een tijdje achter de rug en het derde spoorwegpakket komt eraan. Tot verbazing van velen heeft het Europees Parlement het voorstel van de Commissie nog een beetje rechtser gemaakt, nog wat meer geliberaliseerd.

Het spoorwegpakket bevat een aantal zaken die zeker goed zijn voor de passagiers. Het bevat echter ook een aantal zaken die meer onrust wekken, en dit vooral in ons toch kleine land met de NMBS, een bedrijf dat het de laatste jaren wel beter doet, maar dat in het verleden toch heel wat problemen heeft gekend.

Wij zien dat in andere landen waar het spoor werd geliberaliseerd dit niet altijd een onverdeeld succes is, en ik druk mij dan nog voorzichtig uit. In het Verenigd Koninkrijk bijvoorbeeld ziet men ernstige tekortkomingen inzake dienstverlening en veiligheid van het spoor. Anderzijds blijkt uit de eurobarometer dat de Europeanen als dusdanig wel tevreden zijn over de dienstverlening inzake het openbaar vervoer, en met name het spoorwegvervoer.

Ik heb daarom de volgende vragen.

Wat is het standpunt van de Belgische regering met betrekking tot het derde spoorwegpakket? Als ik mij niet vergis, was er een tweetal weken geleden al een vergadering waar u een aantal standpunten van de Belgische regering hebt vertolkt. Kunt u ons wat meer zicht geven op het standpunt van de Belgische regering?

Weet u ook of andere landen zich kunnen vinden in onze standpunten?

Bent u zelf voorstander van een opsplitsing van het derde spoorwegpakket in een aantal zaken die op kortere termijn kunnen worden gerealiseerd en een aantal andere waar misschien nog wat studiewerk nodig is?

Zult u bij uw collega's aandringen op een evaluatie van de twee vorige spoorwegpakketten?

Heeft de NMBS zelf al nagedacht over een mogelijke liberalisering en de gevolgen daarvan voor het spoorwegverkeer in ons land?

Ten slotte, is het tussenmodel dat De Lijn gebruikt, en waarbij de dienstverlening wel degelijk vanuit de openbare overheid vertrekt, maar waarbij men voor bepaalde zaken via subcontracten een aantal private bedrijven betreft om een aantal lijnen uit te baten, een eventuele mogelijkheid?

16.02 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, zoals reeds gezegd heeft het Europees Parlement op 28 september jongstleden het derde spoorpakket in eerste lezing goedgekeurd. Dat omvat vier wetgevende voorstellen, die ons een

16.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Le ministre Landuyt suit le dossier de la libéralisation des chemins de fer au sein du Conseil européen compétent et il est vraisemblable qu'à l'avenir, il s'y emploiera encore plus qu'actuellement.

Au grand étonnement de beaucoup, le Parlement européen a encore accentué le caractère libéral de la proposition de la Commission relative à un troisième paquet ferroviaire. Si certains éléments de ce paquet sont bons pour les voyageurs, d'autres suscitent l'inquiétude. Au Royaume-Uni, une libéralisation débridée a engendré des manquements graves en matière de services à la clientèle et de sécurité. Paradoxalement, l'eurobaromètre indique que les Européens sont contents des services que leur offrent actuellement leurs chemins de fer nationaux. Chez nous, la SNCB se comporte bien pour l'instant et nous voudrions que cela continue.

Quelle est la position du gouvernement belge à l'égard du troisième paquet? D'autres pays peuvent-ils y adhérer? Le ministre est-il favorable à la subdivision de ce paquet en dossiers qui pourraient se réaliser rapidement et en dossiers qui requièrent au contraire un travail d'étude plus approfondi? Réclame-t-il une évaluation des deux paquets précédents? La SNCB a-t-elle déjà réfléchi elle-même à la libéralisation et à ses conséquences?

16.02 Guido De Padt (VLD): Le 28 septembre 2005, le Parlement européen a approuvé le troisième paquet ferroviaire en première

flinke stap dichterbij brengen bij een echte Europese spoorwegmarkt. Of dat nu rechts moet worden genoemd laat ik in het midden, collega Casaer.

Ten eerste, als het van het Europees Parlement afhangt gaat de markt voor internationaal reizigersverkeer open tegen 2008. Voor het nationale treinverkeer zou dat tegen 2012 gebeuren.

Ten tweede krijgt elke spoorreiziger, of hij of zij nu een binnenlandse of internationale treinreis maakt, een basispakket aan rechten en plichten. Deze basisrechten gaan in hoofdzaak over informatie die de spoorwegmaatschappijen aan hun reizigers moeten geven over schadevergoeding en bijstand bij vertragingen en over behandeling van klachten van reizigers.

Ten slotte komt er een Europees rijbewijs voor treinbestuurders die internationale treinen besturen en komen er geen wettelijke compensaties voor niet-nageleefde contracten voor spoorvracht.

Het derde spoorwegpakket gaat nu naar de Raad van Ministers van Vervoer. Dat werd ook reeds gezegd.

Ik heb volgende vragen.

Mijnheer de minister van Mobiliteit, wat is uw algemene standpunt met betrekking tot het derde spoorpakket? Zal u dit spoorpakket, zoals goedgekeurd door het Europees Parlement, verdedigen in de Raad van Ministers van Vervoer?

Ten tweede, steunt de minister het tijdschema van de marktopening? Is de minister voorstander van een volledige liberalisering van het spoor tegen 2012?

Ten laatste, steunt de minister het basispakket aan rechten en verplichtingen voor de spoorreiziger, zowel voor binnenlandse als internationale treinreizen?

16.03 Minister **Renaat Landuyt**: Er zijn een paar gelijklopende vragen. Wat de eerste vraag betreft, naar het standpunt van de Belgische regering en de inschatting van de andere landen, is het zo dat de Belgische regering praktisch hetzelfde standpunt heeft als de Luxemburgse regering, toevallig twee landen waar het spoorverkeer heel belangrijk is maar ook heel internationaal is. Wat Luxemburg betreft is 70% van het spoor internationaal, wat België betreft is 33% van het spoor internationaal. Van zodra men spreekt over internationaal spoor heeft het al een zeer grote weerslag of impact op het spoor van die landen. Het zijn toevallig de twee landen die het meest terughoudend zijn ten opzichte van al te vlugge liberalisering van het spoor.

Het is eigenlijk enkel voor het aspect certificering van treinbestuurders dat er in de Raad van Ministers al een politiek akkoord bestaat. De andere voorstellen van het pakket worden momenteel besproken of voorbereid voor de Raad, met name het punt van de liberalisering van het internationaal passagiersvervoer per spoor, met al dan niet cabotage, de rechten en plichten van de passagiers en de kwaliteit

lecture. Quatre propositions législatives constituent un pas décisif vers un marché ferroviaire européen à part entière. La libéralisation du marché du transport international de voyageurs est prévue pour 2008, celle du marché du transport national pour 2012. Par ailleurs, chaque voyageur se voit octroyer un paquet de droits et d'obligations de base. Les droits concernent notamment le devoir d'information des sociétés, le dédommagement et l'aide en cas de retards des trains et le traitement de plaintes. Un permis européen pour les conducteurs des trains internationaux est prévu. En revanche, il n'y aura pas de compensations légales en cas de non-respect de contrats relatifs au transport ferroviaire de marchandises.

Le troisième paquet va être transmis au Conseil des ministres du Transport. Quelle est la position du ministre? Envisage-t-il de défendre devant le Conseil le troisième paquet tel qu'il a été approuvé par le Parlement européen? Se rallie-t-il au calendrier proposé? Soutient-il le paquet des droits et des obligations de base, pour le transport tant national qu'international?

16.03 **Renaat Landuyt**, ministre: Le point de vue du gouvernement belge coïncide à peu de chose près avec celui de son homologue luxembourgeois. Il s'agit de deux pays où le trafic ferroviaire revêt une grande importance et où il présente automatiquement un caractère international. Le chemin de fer est international à 70% au Luxembourg et à 33% en Belgique. Les décisions qui sont prises dans ce domaine ont donc une large portée. La Belgique et le Luxembourg se montrent les plus réticents à l'égard d'une libéralisation trop rapide.

Un accord est toutefois déjà

van het vrachtvervoer.

Het Europees Parlement heeft het aspect kwaliteit van het vrachtvervoer afgekeurd. Ook in de Raad stonden de meeste lidstaten negatief ten opzichte van dit voorstel.

Er is op de Europese Raad van 6 oktober een soort round geweest om te weten wat de standpunten ongeveer zijn. Daar hebben we gemerkt dat de politieke vertegenwoordigers van de landen wel iets meer terughoudend zijn dan uit de administratieve voorbereiding bleek.

Er is op 6 oktober een voorafgaandelijke evaluatie van de eerste twee spoorwegpakketten gevraagd door Luxemburg en België. De Commissie zal hieromtrent een rapport publiceren op 1 januari 2006.

Voor het overige is het, voor wat ons betreft, uitkijken met welke landen wij tot een overeenstemmend standpunt zouden kunnen komen.

Over het tijdsschema van de marktopening waren er zeer weinig landen, behoudens Duitsland, voor een vervroegde liberalisering, zoals gepland in het oorspronkelijke schema. Ik herhaal het, wij blijven voorstander van een stapsgewijze evaluatie van wat er reeds geliberaliseerd is om te weten of wij geen al te grote risico's nemen.

Wat betreft de cabotage, met name het gebruiken van de spoorlijn voor binnenlands vervoer terwijl men buitenlands vervoer aan het organiseren is, was er een zeer grote terughoudendheid bij de meeste landen. Als er al iets gebeurt, dan zal het dus wellicht fasegericht gebeuren.

Wat de rechten en plichten van de spoorreizigers betreft, stelt België zich op de lijn van de maximaal mogelijke toepassing van de bescherming van de consument.

intervenue au sein du Conseil de Ministres concernant la certification des conducteurs de trains. Les autres propositions sont actuellement à l'examen ou en préparation au Conseil. Il s'agit de la libéralisation du transport international de passagers, avec ou sans cabotage, des droits et des obligations des passagers et de la qualité du transport de marchandises.

Le Parlement européen a rejeté le chapitre relatif à la 'qualité du fret'. La plupart des Etats membres ont également émis un avis négatif lors du Conseil qui s'est penché sur ce dossier. Lors du Conseil européen du 6 octobre, il s'est avéré que les représentants politiques étaient plus réticents que lors des travaux administratifs préparatoires. Le Luxembourg et la Belgique ont par ailleurs demandé une évaluation préalable des deux premiers paquets ferroviaires. La Commission européenne publiera un rapport à ce sujet le 1^{er} janvier 2006. Nous sommes curieux de savoir avec quels pays nous pouvons développer une position commune. Très peu de pays souhaitaient une ouverture anticipée du marché. Nous restons partisans d'une évaluation progressive de la libéralisation afin de limiter les risques éventuels. La plupart des pays étaient réticents en ce qui concerne le "cabotage". Si le marché s'ouvre quand même, l'ouverture sera sans doute progressive. La Belgique souhaite une protection maximale du consommateur.

16.04 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik neem uiteraard aan dat wij daarop de komende maanden terugkomen.

Liberalisering is op zich niet noodzakelijk een kwaad, maar men moet natuurlijk altijd opletten voor het gevaar van cherry picking, waarbij een aantal bedrijven een aantal rendabele treinverbindingen uitbaat en de rest, de mindere rendabele verbindingen, aan de overheid laat. Ook zaken als veiligheid en arbeidsvoorwaarden zijn en blijven belangrijk. Ik meen dat het belangrijk is dat op een aantal van deze punten België probeert...

16.04 Dylan Casaer (sp.a-spirit): La libéralisation n'est pas forcément une mauvaise chose mais nous devons veiller à ce que le secteur privé ne soit pas le seul à en profiter. La sécurité et les conditions de travail constituent également des aspects importants. Etant donné que les décisions sont prises à la majorité qualifiée, il est essentiel que la

Ik heb ook begrepen dat er in dit soort materies geen vetorecht bestaat, dat er enkel met gekwalificeerde meerderheden wordt gewerkt. Het is dus belangrijk dat België, samen met een aantal andere landen, probeert een gelijkaardig standpunt te ontwikkelen.

Belgique adopte une position commune avec d'autres pays.

16.05 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, mag ik uit uw antwoord begrijpen dat de Belgische regering de visie van het Europees Parlement om tegen 2008, respectievelijk 2012, tot die open spoorwegmarkt te komen, niet echt genegen is? Begrijp ik dat goed? Ja dus. Dit tijdsplan willen jullie niet absoluut respecteren?

16.05 Guido De Padt (VLD): La Belgique n'est donc pas favorable au calendrier proposé par le Parlement européen pour la création d'un marché ferroviaire ouvert?

Is het dan zo dat enkel Duitsland er voorstander van zou zijn, en andere landen niet?

16.06 Minister Renaat Landuyt: Een meerderheid wil vasthouden aan de oorspronkelijk voorziene datum. Dat was niet 2008, maar 2012. De versnelde invoering zoals door het Europees Parlement werd gesuggereerd, zal naar mijn inschatting geen meerderheid vinden in de Raad.

16.06 Renaat Landuyt, ministre: Une majorité veut s'en tenir à l'échéance initiale de 2012. Il n'y a pas de majorité pour une accélération du processus.

16.07 Guido De Padt (VLD): Ook niet voor het internationaal reizigersverkeer?

16.08 Minister Renaat Landuyt: Voor het internationaal reizigersverkeer gaat men naar de oorspronkelijk voorziene datum van 2012. Waar er een discussie is om uit te kijken of er al dan niet een meerderheid zal zijn, zal het systeem van de cabotage gelden. De politieke vertegenwoordigers van de landen waren daarin kritischer dan uit de voorbereiding kon worden opgemaakt. De kameraden uit Engeland willen snel gaan in dit debat en dichter staan bij het standpunt van de kameraden uit Duitsland dan bij ons standpunt.

16.08 Renaat Landuyt, ministre: L'échéance de 2012 concerne également le transport international de voyageurs. Le cabotage a fait l'objet de critiques plus vives que lors des travaux préparatoires.

16.09 Guido De Padt (VLD): Zeg maar 'de gewezen kameraden' uit Duitsland.

16.10 Minister Renaat Landuyt: Ja, maar misschien zal het nu verbeteren.

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

17 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit over "de ADR-reglementering" (nr. 8338)

17 Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité sur "la réglementation ADR" (n° 8338)

17.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, er bestaat in dit land sinds jaar en dag een strikte reglementering voor het vervoer van gevaarlijke stoffen via de weg, de zogenaamde ADR-reglementering. Daaraan gekoppeld oefent de FOD Mobiliteit en Vervoer een aantal wegcontroles uit om na te gaan in welke mate maatregelen ter beveiliging van de verkeersveiligheid worden gerespecteerd. Die controles worden uitgevoerd door gespecialiseerde ambtenaren binnen uw dienst.

17.01 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Le SPF Mobilité et Transport veille par le biais de contrôles routiers au respect de la réglementation ADR. Tant les transporteurs que les expéditeurs de substances dangereuses sont tenus au respect d'obligations bien précises. Combien de propositions de transaction les services du ministre ont-ils rédigées en 2004, lors de contrôles routiers, à

Het is duidelijk dat een aantal van de te controleren maatregelen rust op een verplichting van de vervoerder en de chauffeur terwijl andere regels opgelegd zijn aan de verzender van de goederen. Enkele

voorbeelden van die laatste categorie zijn: het aanbrengen van de juiste etikettering op de verpakking door de verzender; het gebruik van de correcte verpakking; maar ook het aanleveren van informatie om de aard van het gevaarlijk goed te kunnen bepalen; en het meegeven van de veiligheidskaart, waarop staat welke maatregelen dienen te worden genomen door de chauffeur en de hulpdiensten in het geval van een calamiteit.

l'intention de transporteurs et de leurs chauffeurs? Combien de véhicules ont-ils été inspectés par province? De quelle manière le ministre renforcera-t-il le contrôle des expéditeurs au moyen des contrôles menés sur la route?

Dat laatste kan trouwens van levensbelang zijn, niet alleen voor de chauffeur in kwestie maar ook voor andere weggebruikers die de locatie van het ongeval nog moeten voorbijrijden, en uiteraard ook voor de hulpdiensten. Bij de preventieve wegcontroles waarvan sprake wordt uiteraard enkel de vervoerder gecontroleerd. Tot vandaag is het ook enkel de vervoerder, of de chauffeur, die bij controle op de weg een minnelijke schikking moet betalen. De verzender van de goederen, die bij de controle niet fysiek aanwezig is, moet evenwel als veroorzaker van sommige inbreuken ook vervolgd worden, conform de bepalingen van de ADR-reglementering.

Er moet in zulke gevallen dus een proces-verbaal worden opgesteld opdat de verzender vervolgd en gestraft zou kunnen worden, om recidive te vermijden.

De verzender kan steeds getraceerd worden, daar de vrachtbrief de oorsprong van de goederen vermeldt. Het buitenschot blijven van de verzender of de verlader en het onterecht sancties opleggen van de transporteur of bestuurder zorgt ervoor dat de verkeersveiligheid niet verbetert maar dat de verkeerde persoon of personen gestraft worden.

Bovendien is het noodzakelijk om de pakkans in het hele land op een gelijk niveau te krijgen zodat voor alle verzenders en alle vervoerders een gelijkaardig afschrikkend effect uitgaat van de controles.

Volgende vragen rijzen dan ook in dit verband.

Hoeveel voorstellen tot minnelijke schikking werden in 2004 door de bevoegde diensten van de minister bij controle op de weg opgemaakt in hoofde van vervoerders of hun chauffeurs voor inbreuken op de ADR-reglementering die langs de weg zijn vastgesteld? Hoeveel processen-verbaal werden in 2004 door de bevoegde diensten van de minister bij een controle opgemaakt in hoofde van de verzenders voor inbreuken op de ADR-reglementering?

Spreiding van de controles op de weg garandeert dus een zo groot mogelijke pakkans. Hoeveel voertuigen werden in elk van de verschillende provincies en gewesten gecontroleerd? Welke maatregelen heeft de minister getroffen om de controles op de verzenders via de controles op de weg verder te verscherpen?

Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord.

17.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega, in 2004 werden 556 onmiddellijke boetes uitgeschreven. Het aantal pro-justitia's was 105 en het aantal waarschuwingsprocessen-verbaal 81. Dat kan ik antwoorden op de eerste twee vragen.

17.02 **Renaat Landuyt**, ministre: En 2004, les contrôleurs ont infligé 556 amendes immédiates. Le nombre de pro justitia s'est élevé à 105, le nombre de procès-verbaux d'avertissement à 81. La même

Wat de derde vraag betreft, het aantal ADR-controles die in 2004 door

de betrokken diensten – met name de politie en mijn administratie – werden gedaan, kunnen als volgt verdeeld worden:

In de provincie Antwerpen 712, in de provincie Oost-Vlaanderen 516, in de provincie West-Vlaanderen 384, in Limburg 142, in Luxemburg 4, in Brabant inclusief Brussel 359, in Henegouwen 294, in Namen 122 en in Luik 158.

In het geval inbreuken worden begaan door de verzender, zoals niet-conforme verpakking en foute etikettering of niet-correcte veiligheidskaart, en indien de chauffeur, of meestal zijn baas, ter plaatse de boete wenst te betalen, liever dan een pro justitia te krijgen, zal de controleur vaak contact opnemen met de expediteur. Er wordt vastgesteld dat deze laatste, vertegenwoordigd door zijn veiligheidsadviseur, zich steeds meer op de plaats van de controle begeeft om de boete zelf te betalen.

Zware inbreuken, begaan door de verzender, zijn eveneens het voorwerp van een briefwisseling van de administratie naar deze laatste, waarbij de verantwoordelijkheid en de belangrijkheid van de inbreuk in de verf worden gezet. Er wordt dan gevraagd om zo snel mogelijk te verhelpen aan die tekortkomingen. Men trekt dus lessen uit de individuele gevallen. Indien nodig gaan er ambtenaren ter plaatse om de directie en de veiligheidsadviseur te ontmoeten.

In de afgelopen maanden voerde de dienst Vervoer van Gevaarlijke Goederen een audit bij verschillende Seveso-ondernemingen, die per definitie expediteur zijn. Ongeveer 50 ondernemingen van de chemische nijverheid, dus de basiscentra van gevaarlijke goederen, werden bezocht. Naar verluidt zou er een substantiële vooruitgang zijn vastgesteld inzake de naleving van de reglementering.

année, mes services ont effectué les contrôles ADR suivants: 712 dans la province d'Anvers, 516 en Flandre orientale, 384 en Flandre occidentale, 142 au Limbourg, 4 au Luxembourg, 359 dans le Brabant, Bruxelles incluse, 294 dans le Hainaut, 122 à Namur et 158 à Liège. En cas d'infractions commises par l'expéditeur, le chauffeur ou son patron peut payer l'amende sur place. Le contrôleur prend souvent contact avec l'expéditeur, lequel se rend de plus en plus souvent, représenté par son conseiller en sécurité, sur le lieu du contrôle pour payer l'amende lui-même. Les infractions graves de l'expéditeur donnent lieu à une correspondance avec l'administration qui demande à l'intéressé de remédier le plus vite possible aux manquements constatés. Si nécessaire, des fonctionnaires se rendent auprès de la direction et du conseiller en sécurité.

Au cours des derniers mois, le service Transport de marchandises dangereuses a procédé à un audit auprès de différentes entreprises Seveso. Celles-ci sont par définition expéditrices. Il me revient que l'on aurait constaté des progrès substantiels sur le plan du respect de la réglementation.

17.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Bedankt, mijnheer de minister.

Gaan de cijfers die u mij hebt gegeven hebt over de pv's zowel over de vervoerders als over de verzenders? Is er geen opsplitsing? Kunt u mij dus niet zeggen hoeveel verzenders er werden gecontroleerd en hoeveel vervoerders? Mijn vraag is namelijk gesteld vanuit de bekommernis...

17.04 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer Mortelmans, er zijn steeds meer expediteurs. Er is een fenomeen dat de vervoerder niet graag zijn klant in het gedrang brengt. Er is nu een nieuw fenomeen dat steeds meer expediteurs zelf ter plaatse komen omwille van eventuele discussies, zelfs om te komen betalen, en zij trekken er ook hun lessen uit.

17.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Il semble qu'il n'y ait pas de distinction entre les procès-verbaux infligés aux transporteurs et ceux infligés aux expéditeurs.

17.04 Renaat Landuyt, ministre: Le nombre d'expéditeurs ne cesse de croître. Les transporteurs n'aiment pas mettre leurs clients en difficulté. Les expéditeurs se rendent de plus en plus souvent sur place.

17.05 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Nu worden dus specifieke

17.05 Jan Mortelmans (Vlaams

controles gedaan bij de verzenders?

Belang): Des contrôles spécifiques sont donc également mis en œuvre chez les expéditeurs.

17.06 Minister **Renaat Landuyt**: Ja, de bedrijven worden bezocht.

17.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Oui, nous rendons visite aux entreprises.

17.07 **Jan Mortelmans** (Vlaams Belang): Ik zal dat bekijken. Ik kom hierop later misschien terug.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.42 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.42 heures.*