



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

mercredi

19-10-2005

Après-midi

woensdag

19-10-2005

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

INHOUD

- | | | | |
|--|----|--|----|
| <p>Question de M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur "la vitesse des camions sur autoroute" (n° 7540)
 <i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</p> | 1 | <p>Vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit over "de snelheid van vrachtwagens op de snelwegen" (nr. 7540)
 <i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</p> | 1 |
| <p>Question de Mme Colette Burgeon à la ministre de l'Emploi sur "les droits des passagers aériens" (n° 8244)
 <i>Orateurs:</i> Colette Burgeon, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité, Melchior Wathelet, président du groupe cdH</p> | 2 | <p>Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Werk over "de rechten van luchtreizigers" (nr. 8244)
 <i>Sprekers:</i> Colette Burgeon, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit, Melchior Wathelet, voorzitter van de cdH-fractie</p> | 2 |
| <p>Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la réforme des règles relatives aux examens pratiques et théoriques du permis de conduire" (n° 8204)
 <i>Orateurs:</i> Melchior Wathelet, président du groupe cdH, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</p> | 5 | <p>Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de hervorming van de regels met betrekking tot de praktische en theoretische proeven van het rijexamen" (nr. 8204)
 <i>Sprekers:</i> Melchior Wathelet, voorzitter van de cdH-fractie, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</p> | 5 |
| <p>Question de M. Walter Muls au ministre de la Mobilité sur "la conduite automobile respectueuse de l'environnement" (n° 8257)
 <i>Orateurs:</i> Walter Muls, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</p> | 8 | <p>Vraag van de heer Walter Muls aan de minister van Mobiliteit over "het milieuvriendelijk rijden" (nr. 8257)
 <i>Sprekers:</i> Walter Muls, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</p> | 8 |
| <p>Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le repérage de détecteurs de radars par les services de police" (n° 8387)
 <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</p> | 10 | <p>Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de opsporing van radardetectoren door de politiediensten" (nr. 8387)
 <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</p> | 10 |
| <p>Question de Mme Talbia Belhouari au ministre de la Mobilité sur "la transposition en droit belge des sanctions applicables aux compagnies de voyage en cas d'infraction au règlement européen" (n° 8471)
 <i>Orateurs:</i> Talbia Belhouari, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</p> | 13 | <p>Vraag van mevrouw Talbia Belhouari aan de minister van Mobiliteit over "de omzetting in Belgisch recht van de sancties voor reisbureaus in geval van niet-naleving van de Europese verordening" (nr. 8471)
 <i>Sprekers:</i> Talbia Belhouari, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</p> | 13 |
| <p>Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "la loi modifiant les lois coordonnées du 16 mars 1968 relative à la police de circulation routière" (n° 8474)
 <i>Orateurs:</i> François Bellot, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité, Greet van Gool</p> | 14 | <p>Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de wet tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer" (nr. 8474)
 <i>Sprekers:</i> François Bellot, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit, Greet van Gool</p> | 14 |
| <p>Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les sites franchissables réservés aux bus" (n° 8507)
 <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</p> | 17 | <p>Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de overrijdbare busbeddingen" (nr. 8507)
 <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</p> | 17 |
| <p>Question de M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur "l'absence de mention du projet Eurocap-Rail dans la contribution de la Belgique à</p> | 18 | <p>Vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit over "het niet opnemen van het project Eurocap-Rail in de Belgische bijdrage tot</p> | 18 |

l'évaluation de la politique européenne des transports" (n° 8564)

Orateurs: **Joseph Arens, Renaat Landuyt**,
ministre de la Mobilité

de evaluatie over het Europees vervoerbeleid"
(nr. 8564)

Sprekers: **Joseph Arens, Renaat Landuyt**,
minister van Mobiliteit

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

du

MERCREDI 19 OCTOBRE 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 19 OKTOBER 2005

Namiddag

De vragen en interpellaties vangen aan om 15.11 uur.
Voorzitter: de heer Francis Van den Eynde.
Les questions et les interpellations commencent à 15.11 heures.
Président: M. Francis Van den Eynde.

01 Question de M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur "la vitesse des camions sur autoroute" (n° 7540)

01 Vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit over "de snelheid van vrachtwagens op de snelwegen" (nr. 7540)

01.01 **Joseph Arens** (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, ce n'est pas la première fois que je vous interroge sur la problématique relative à la vitesse des poids lourds sur les routes et autoroutes.

Suite à plusieurs accidents, mon attention a été attirée par plusieurs services de police qui s'inquiètent du peu de mesures prises à l'égard des transporteurs routiers qui ne respectent pas les prescriptions du Code de la route.

De nombreux accidents de la route ont en effet pour cause directe ou indirecte soit une vitesse trop élevée des poids lourds, soit – nous pouvons nous en rendre compte chaque jour - des dépassements dangereux et inappropriés.

Il y a un an, vous m'aviez dit que des initiatives étaient en cours. Vous aviez même largement entamé la réflexion sur cette problématique.

Aujourd'hui, ma question est celle-ci: envisagez-vous de prendre, à l'instar de votre collègue du gouvernement flamand, Kathleen Van Brempt, des mesures concrètes? Ou préférez-vous attendre des initiatives parlementaires pour faire évoluer ce dossier?

01.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, monsieur Arens, comme vous l'avez très justement mentionné, les dépassements dangereux et inappropriés des camions ainsi que les excès de vitesse de certains chauffeurs posent un réel problème en termes de sécurité routière.

En ce qui concerne les dépassements, il ne me semble pas adéquat d'instaurer une interdiction générale de dépassement pour les

01.01 **Joseph Arens** (cdH): Er worden maar weinig maatregelen getroffen ten aanzien van wegvervoerders die zich niet aan het verkeersreglement houden en daardoor tal van ongevallen veroorzaken.

Een jaar geleden hebt u mij gezegd dat er initiatieven op stapel stonden. Overweegt u concrete maatregelen te treffen of wacht u op parlementaire initiatieven?

01.02 **Minister Renaat Landuyt**: Het zeer reëel probleem van de snelheid van en het inhalen door vrachtwagens wordt thans met de gewestelijke instanties en met de betrokken sector besproken. Wij kiezen ter zake tot een akkoord met die gesprekspartners te

camions sur les voies qui ne comprennent que deux bandes de circulation, sauf si une décision à ce sujet devait être prise à l'occasion des négociations qui ont lieu avec le secteur et mes collègues des Régions. En effet, la problématique de la vitesse et des dépassements des camions fait l'objet de discussions avec les instances régionales et ledit secteur.

Suite à la proposition de ma collègue de la Région flamande, des études ont été entamées concernant les 80 km/h.

Par ailleurs, en ce qui concerne les dépassements et l'autorisation de rouler à plus de 80 km/heure, nous tentons de voir s'il est possible de prendre des dispositions dans le cadre de projets en cours.

J'hésite à lancer des règles générales. Si l'on peut trouver une solution en accord avec le secteur et avec les Régions, ce sera un pas en avant!

01.03 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, je remercie le ministre pour cette réponse quasi identique à la réponse formulée il y a un an, à pareille époque. Cela signifie qu'en un an, le dossier n'a pas évolué. Lorsque je vois le nombre d'accidents liés à ces deux, trois éléments, je souhaiterais vraiment que nous puissions, en termes de sécurité routière, faire un pas en avant sur nos routes et autoroutes. J'espère que des initiatives nous parviendront bientôt de la part du gouvernement.

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

Le **président**: Chers collègues, étant donné l'absence de Mme Galant, Mme De Clercq, M. Wathelet et M. Chastel, nous passons directement au point 8 de notre agenda.

02 Question de Mme Colette Burgeon à la ministre de l'Emploi sur "les droits des passagers aériens" (n° 8244)

02 Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Werk over "de rechten van luchtreizigers" (nr. 8244)

02.01 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, le règlement CEE 261/2004 du Parlement européen et du Conseil européen du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol est entré en vigueur le 17 février 2005.

Il abroge le règlement CEE 295/91 et accorde aux passagers une protection accrue en cas de refus d'embarquement, d'annulation ou de retard important d'un vol.

Ce nouveau règlement s'applique à l'ensemble des vols – compagnies low cost et charters inclus – des compagnies européennes en provenance ou à destination d'un aéroport européen, ainsi qu'à tout vol en provenance de l'Union européenne. De plus, il oblige les transporteurs aériens à informer les passagers de leurs droits.

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes.

komen boven het eenzijdig opleggen van regels. Naar aanleiding van een voorstel van mijn collega van de Vlaamse regering, werden studies aangevat in verband met een snelheid van 80 km/uur.

01.03 Joseph Arens (cdH): Ik krijg hetzelfde antwoord als een jaar geleden, het dossier is dus niet geëvolueerd en wij kunnen dus alleen maar hopen.

02.01 Colette Burgeon (PS): De verordening CE 261/2004 van het Europees Parlement en van de Raad van Europa van 11 februari 2004 is in werking getreden op 17 februari 2005. Het biedt een betere bescherming aan passagiers wanneer ze niet aan boord worden toegelaten, of bij annulatie of vertraging van de vlucht. Het reglement is van toepassing op alle vluchten.

Wat is uw evaluatie? Worden de luchtvaartmaatschappijen hierop aangesproken? Zo ja, hoe zullen ze bestraft worden? Respecteren de luchtvaartmaatschappijen die vanaf Belgisch grondgebied werken of die in het Belgisch

1. Plus de six mois après l'entrée en vigueur de ce nouveau règlement et après le rush annuel des grandes vacances, quel bilan vos services peuvent-ils tirer au départ des aéroports belges? Le nombre de plaintes s'est-il accru?

2. Si oui, des compagnies aériennes peuvent-elles être plus particulièrement pointées du doigt? Dans ce cas, de quelle manière seront-elles sanctionnées?

3. Les transporteurs aériens exerçant au départ du territoire belge ou opérant dans l'espace aérien national respectent-ils l'obligation d'informer les passagers des droits que leur confère la directive CE 261/2004?

4. Qu'en est-il, au niveau de l'Union européenne, de la transposition de ce règlement vis-à-vis du transport maritime et du transport par voie ferrée?

02.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, chère collègue, en ce qui concerne votre première question, à la différence des litiges entre les voyageurs et les clients qui concernent les voyages à forfait, lesquels relèvent de la compétence de la Commission des litiges voyages instaurée au sein du département des Affaires économiques, les plaintes de passagers pour refus d'embarquement et annulation ou retard important d'un vol ont été confiées aux soins de la direction générale du transport aérien (DGTA) de mon département.

Cette direction a rédigé un rapport d'évaluation portant sur les six premiers mois d'application du règlement en question. Il expose le contexte du règlement, présente les chiffres, émet des observations, offre des suggestions et tire des conclusions provisoires. Ce rapport a déjà reçu un large écho dans la presse quotidienne. Avant d'en être personnellement informé, j'en ai déjà pris connaissance par voie de presse. Si mes services ont tout fait pour avoir un large écho dans la presse quotidienne, je leur signalerai, une fois de plus, que j'aime recevoir les rapports avant de les parcourir dans la presse. Je mets à la disposition de l'honorable membre la mouture originale de ce rapport.

Sous le régime de 1991, mon administration n'avait pas à connaître ce problème jugé essentiellement contractuel à l'époque et donc intéressant uniquement les parties au contrat de transport. Je m'explique. Du fait de ce règlement, mon département se soucie pour la première fois, non seulement de la qualité de l'avion mais surtout de la qualité du service. Cette manière de penser davantage au consommateur qu'auparavant témoigne d'un changement de culture et d'une ouverture d'esprit en la matière. Espérons qu'elle s'applique au consommateur et pas seulement au lecteur des journaux.

En ce qui concerne votre deuxième question, les compagnies aériennes de l'Union européenne qui sont visées par ces plaintes ne se partagent pas particulièrement en lignes régulières et charters ni en sociétés classiques et sociétés à bas tarifs.

Lorsqu'une compagnie se distinguera par des performances douteuses, l'inspection devra y porter l'attention nécessaire. Le seul problème réside dans le domaine des sanctions qui nécessitent une

luchtruim operationeel zijn de verplichting om de passagiers in te lichten over de rechten die zij krachtens deze richtlijn genieten? Hoe zit het anderzijds, op Europees niveau, met de omzetting van deze verordening naar de scheepvaart en het spoorwegvervoer?

02.02 **Minister Renaat Landuyt**: De klachten die de passagiers indienden omdat ze niet aan boord mogen of omdat hun vlucht geannuleerd wordt of grote vertraging oploopt, werden doorgestuurd naar het directoraat-generaal Luchtvaart van mijn departement dat een evaluatieverslag heeft opgesteld over de eerste zes maanden gedurende dewelke het reglement van toepassing was. Ik kan u dit verslag bezorgen. Het is de eerste keer dat mijn departement niet enkel toeziet op de kwaliteit van de vliegtuigen maar ook op de kwaliteit van de dienstverlening. Het feit dat men meer rekening houdt met de consument, getuigt van een mentaliteitswijziging.

De luchtvaartmaatschappijen in de EU waartegen die klachten zijn ingediend, kan je niet onderverdelen in lijnvluchten of charters, noch in gewone of low-costluchtvaartmaatschappijen.

Wanneer een maatschappij opvalt door tekortkomingen of een falende service, moet de inspectie dit onderzoeken. Het probleem zijn de sancties. Daarvoor is immers een wijziging van de wet betreffende de burgerluchtvaart nodig, overwegend een bijzondere strafwet. Ik heb de Europese Commissie geantwoord dat het federale Parlement het

modification de la loi sur l'aviation civile, elle-même étant pour une grande partie une loi pénale spéciale. Le gouvernement a voulu modifier l'article spécifique et le soumettre au parlement avant les vacances parlementaires de cette année, mais j'ignore l'état d'avancement de la procédure en la matière. J'ai répondu à la Commission européenne que je m'attendais à ce que le Parlement fédéral vote le projet en question au cours du quatrième trimestre de cette année. J'espère que nous aurons l'occasion d'en parler, car une structure visant à protéger l'usager est en cours d'élaboration. A cet égard, il faut toujours faire le nécessaire pour protéger non seulement l'homme d'affaires mais tous les passagers.

En ce qui concerne votre troisième question, en général, les compagnies aériennes connaissent bien la nouvelle réglementation et l'appliquent correctement: 21 décisions leur ont été favorables contre 4 aux passagers. Les compagnies ne sont d'ailleurs pas les seules à porter ce règlement à la connaissance du public. En effet, l'internet a été mis à contribution. Des affiches ont été apposées et des dépliants distribués dans les aéroports européens, notamment par l'entremise de la Commission européenne.

La DGTA renseigne, pour sa part, quotidiennement les intéressés par des informations envoyées par la poste, par e-mail et souvent en temps réel lors du premier contact téléphonique. Comme je l'ai dit, le rapport est d'abord transmis aux quotidiens et ensuite au ministre!

Quatrième question. Une fois de plus, le transport aérien aura servi de laboratoire pour l'élaboration d'une réglementation visant à équilibrer les intérêts opposés entre parties inégales. Ce n'est pas la première fois qu'on parle de discrimination entre modes de transport. Ce règlement fait d'ailleurs, sur ce point notamment, l'objet d'un recours porté devant la Cour de justice de Luxembourg par les groupements d'intérêt de l'industrie du transport aérien. Une future transposition de ces normes vers d'autres moyens de transport est envisageable (et même plus en ce qui concerne le transport par rail) pour autant qu'on parvienne, au niveau de l'Union européenne, à établir une adéquation acceptable entre tous les éléments de comparaison. Mais dans l'atmosphère de la libéralisation, il est fort important de faire en sorte que les droits des consommateurs soient garantis avant que tous puissent offrir un service.

02.03 Colette Burgeon (PS): Je suis évidemment intéressée par le contenu de ce rapport car, même si on le dévoile à la presse, on ne sait pas tout. Je suis contente que vous parliez de la protection de l'usager, c'est un peu pour cette raison que je vous ai posé la question. Justement, il y a eu beaucoup plus d'usagers qui ont pris l'avion pendant les vacances et donc c'est important. Je vous remercie surtout d'être très attentif à cette protection des usagers, même si Mme Van den Bossche est fort intéressée par la protection des consommateurs, à quelque niveau que ce soit.

02.04 Renaat Landuyt, ministre: Je vais vous donner mon rapport car ce qu'on nomme le rapport donné à la presse, ce sont 5 pages transmises par l'administration. Cela vous donnera peut-être de l'inspiration pour me poser d'autres questions.

02.05 Colette Burgeon (PS): Je ne veux pas vous faire perdre trop de temps. A moins que vous vouliez qu'on en parle dans la presse

betreffende ontwerp naar alle waarschijnlijkheid in het laatste kwartaal van dit jaar zou aannemen.

De luchtvaartmaatschappijen kennen de nieuwe reglementering in de regel goed, en ze passen ze ook correct toe.

Het DGLV houdt de betrokkenen dagelijks op de hoogte.

Het luchtvervoer heeft als proeftuin gediend voor de opstelling van een reglementering. Belangengroepen van de luchtvaartindustrie zijn trouwens bij het Hof van Justitie te Luxemburg precies tegen dit onderdeel van die reglementering in beroep gegaan. We kunnen eventueel later die normen op andere vervoermiddelen toepassen.

dès le lendemain.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Monsieur Wathelet, vous avez la parole pour votre question n° 7790 concernant "les coûts d'avocats générés par la défense de l'Etat belge à la suite de la décision de disperser les nuisances des avions à Bruxelles"

02.06 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, je pense qu'il y a eu un petit problème étant donné que je vous ai posé la question précédemment. Je m'étais adressé à vous par le biais d'une question écrite à laquelle vous avez répondu. Cette question a été redéposée par erreur. D'un autre côté, si, entre-temps, vous disposez de nouveaux chiffres – ce qui m'étonnerait – n'hésitez pas à me les communiquer!

02.07 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, ceux qui hésitent à devenir avocat doivent lire les réponses!

Le **président**: Le ministre fait de la publicité pour sa corporation!

03 Question de M. Melchior Wathelet au ministre de la Mobilité sur "la réforme des règles relatives aux examens pratiques et théoriques du permis de conduire" (n° 8204)

03 Vraag van de heer Melchior Wathelet aan de minister van Mobiliteit over "de hervorming van de regels met betrekking tot de praktische en theoretische proeven van het rijexamen" (nr. 8204)

03.01 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, j'ai pu lire dans la presse plusieurs interviews vous concernant, annonçant toute une série de réformes essentiellement liées au permis théorique et au permis de conduire d'une manière plus générale. Certains points me surprenaient et suscitaient chez moi nombre d'interrogations.

Premièrement, il s'agit de la suppression des infractions graves dans le cadre de ce permis théorique. En fait, un candidat peut très bien réussir son permis s'il ne respecte pas les injonctions d'un agent qualifié, s'il roule en sens contraire sur un giratoire, s'il roule à 60 km/h dans une zone 30, s'il brûle un feu rouge ou s'il franchit une ligne blanche. Il sera crédité d'un excellent score de 45 sur 50. En effet, il a fait cinq fautes, il n'y a plus de faute grave. Il est donc largement au-dessus des 41 points sur 50 et il peut à ce titre recevoir son permis théorique. Cela me semble pour le moins problématique.

Avant, il existait au moins cette différence entre les fautes graves et les autres. On estimait qu'il était bon pour l'ensemble des usagers de la route de ne pas être confrontés à des personnes sous licence, qui apprennent à conduire mais qui pourraient constituer des dangers sérieux étant donné les infractions qu'elles peuvent se permettre de commettre dans le cadre du permis théorique. Je rappelle que pour la plupart, les infractions que j'ai citées impliquent chacune un possible retrait du permis. Leur addition permet d'obtenir le permis alors que l'infraction à une seule d'entre elles justifie le retrait du permis – ce que je trouve logique. Il y a là un paradoxe.

Deuxièmement, on peut désormais passer l'examen théorique autant de fois qu'on veut sans devoir reprendre des cours. Je suppose que vous avez également eu connaissance de ce fait: à Liège, une personne a raté son permis 37 fois. Mais attention: plus de dix

03.01 Melchior Wathelet (cdH): Ik heb in de pers gelezen dat er een aantal hervormingen met betrekking tot het rijbewijs worden aangekondigd. Ik ben vooreerst verwonderd door de afschaffing van de zware overtredingen in het kader van het theoretisch rijexamen. Vervolgens verbaast het mij ook dat men het theoretisch rijexamen voortaan een onbeperkt aantal keer zal mogen afleggen zonder dat men verplicht zal zijn bijkomende cursussen te volgen. Ik veronderstel dat u er eveneens van op de hoogte bent dat er in Luik iemand 37 keer gezakt is voor het rijexamen!

personnes l'ont passé vingt fois, douze l'ont passé entre 23 et 24 fois. Elles ont fini par l'obtenir.

03.02 Renaat Landuyt, ministre: (...)

03.03 Melchior Wathelet (cdH): Oui, c'est peut-être parce que ce sont des Liégeois.

03.03 Melchior Wathelet (cdH): Ja: het is misschien omdat het een Luikenaar is.

03.04 Renaat Landuyt, ministre: Vous vous faites le porte-parole des écoles en étant moins soucieux de la qualité de leur enseignement que de leurs recettes.

03.04 Minister Renaat Landuyt: U treedt op als spreekbuis van de autorijscholen, maar u bent minder bekommerd om de kwaliteit van hun cursussen dan om hun inkomsten!

03.05 Melchior Wathelet (cdH): Je pensais avoir le droit de finir ma question mais puisque vous me lancez sur le sujet, je ne fais absolument pas de publicité pour les auto-écoles. Mais cela m'interpelle de voir que des personnes peuvent passer leur permis autant de fois qu'elles le veulent et qui l'obtiennent à la 38^e fois. Quel crédit peut-on accorder à ce type de permis? Vous dites qu'il s'agit d'un petit nombre de personnes. Or sur les 130.000, il y en a plus de 10.000 qui l'ont raté au moins quatre fois!

03.05 Melchior Wathelet (cdH): Ik maak absoluut geen reclame voor de autorijscholen, maar men mag niet om het even wie op de openbare weg laten rijden. Men doet dat aan de hand van een vergunning en dat moet op een verantwoorde manier gebeuren.

03.06 Renaat Landuyt, ministre: C'était déjà comme cela avant le changement de réglementation: rien n'a changé.

03.07 Melchior Wathelet (cdH): Je me pose des questions à ce sujet. Vous avez l'air de trouver tout cela très bien, tant mieux pour vous. Ici, on ne joue pas, cela concerne la sécurité des gens. On ne peut pas mettre n'importe qui sur la route. On le fait au moyen d'une licence et cela doit se faire d'une manière responsable.

Autre point interpellant, sans lien avec l'auto-école - vous allez devoir trouver autre chose -, c'est que vous avez inséré dans l'examen théorique toute une série de nouveaux points: pouvoir contrôler le niveau d'huile, remplir le lave-glace, etc. Personnellement, cela me dérange pas. Ce qui me dérange plus, c'est que cela se fait au détriment d'une manœuvre qui me semblait importante, à savoir l'entrée dans un garage. Je pense que c'est une manœuvre importante... je vois que vous rigolez, cela passe au-dessus de votre tête?

03.08 Renaat Landuyt, ministre: Ce sont les spécialistes du secteur qui ont décidé ce genre de choses.

03.09 Melchior Wathelet (cdH): Franchement, donner une priorité au niveau d'huile, à l'emplacement du lave-glace par rapport à une manœuvre qu'on va devoir faire continuellement sur la route! Il y a là un problème au niveau des priorités.

03.10 Renaat Landuyt, ministre: Manœuvrer dans son garage, c'est protéger sa voiture. Rouler sans huile sur la route, c'est dangereux pour tout le monde.

03.11 Melchior Wathelet (cdH): Je pense que vous commettez une

erreur. Il ne s'agit pas seulement de rentrer dans votre garage, vous pouvez être amené à faire ce type de manœuvre partout. Vous pouvez avoir un comportement dangereux pour votre voiture mais aussi pour les autres, si vous faites mal la manœuvre ou trop lentement ou de manière incorrecte.

Les nouvelles mesures qui visent à regarder son niveau d'huile ou à regarder son niveau de lave-glace ne posent pas de problèmes. Mais que cela se fasse au détriment d'autres mesures qui sont aussi importantes pour la sécurité routière, là il y a un problème.

En ce qui concerne le permis de conduire A3, pour les vélomoteurs, ce sont les seuls qui, aujourd'hui, ne sont pas confrontés à une mise en application pratique. Or, ce sont les plus jeunes et les plus vulnérables qui roulent à une vitesse nettement différente des autres. Ce sont ceux qui sont les moins protégés et ce sont les seuls qui ne doivent pas satisfaire à un examen.

Monsieur le ministre, je ne demande pas qu'ils passent par une auto-école. Ce n'est pas mon propos. Vous allez encore me taxer de défenseur des auto-écoles! Je veux qu'ils aient, tout comme quelqu'un passant son permis voiture, un permis pratique en vue de les responsabiliser et de s'assurer qu'ils sont bien conscients de l'ensemble des dangers que peut représenter la route.

Voilà, monsieur le ministre, les questions que je voulais vous poser: les fautes graves, la réintroduction du nombre total autorisé de tentatives du permis théorique, la suppression d'une des manœuvres qui me semble importante au profit d'autres qui me semblent tout aussi importantes. Vous avez entendu les questions concernant la formation professionnelle et les cyclomoteurs. J'aurais voulu avoir votre point de vue sur tous ces éléments.

03.12 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, monsieur Wathelet, je vais vous donner raison en ce qui concerne vos remarques.

Toutefois, je ne vois pas comment il m'est possible de prendre une décision à ce sujet. En effet, la législation européenne nous oblige à changer nos règles ainsi que le partage des points.

Par ailleurs, toutes les problématiques dont vous avez fait état sont réglées par l'arrêté royal du 15 juillet 2004. Si je ne me trompe, c'était trois jours avant que je ne prenne mes fonctions. A cette époque, M. Anciaux était donc encore compétent.

Pour l'instant, nous revoyons la totalité du système. En effet, selon moi, la sécurité routière est un élément primordial. Toutefois, j'estime qu'il faut établir une différence entre les arguments relatifs à une meilleure protection et ceux qui ont réellement trait à la sécurité routière. Dans ce contexte, je suis prêt à entendre toutes les remarques. J'ai donc l'intention de suivre vos suggestions et d'examiner les changements qui peuvent être opérés en la matière.

03.13 Melchior Wathelet (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre attitude constructive. Si nécessaire, je vous

03.12 Minister **Renaat Landuyt**: Volgens mij valt dit buiten mijn bevoegdheid vermits de Europese wetgeving ons ertoe verplicht onze regels en de puntenverdeling aan te passen.

Alle kwesties waar u het over heeft, worden door het koninklijk besluit van 15 juli 2004 geregeld. Op dat ogenblik was de heer Anciaux dus nog bevoegd.

Momenteel bekijken we het systeem opnieuw in zijn geheel. We kunnen een optimale bescherming niet zomaar met verkeersveiligheid gelijkschakelen. Het ligt in mijn bedoeling om uw voorstellen over te nemen en te onderzoeken welke wijzigingen we terzake kunnen aanbrengen.

interrogerai à nouveau!

03.14 **Renaat Landuyt**, ministre: Je connais le système!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 **Vraag van de heer Walter Muls aan de minister van Mobiliteit over "het milieuvriendelijk rijden" (nr. 8257)**

04 **Question de M. Walter Muls au ministre de la Mobilité sur "la conduite automobile respectueuse de l'environnement" (n° 8257)**

04.01 **Walter Muls** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik moet eerst verwijzen naar uw collega Tobback. In de Gids van de Schone Auto heeft hij het volgende laten schrijven of heeft hij het volgende zelf geschreven: "Het correct gebruik van de wagen, het geregeld onderhoud en een aangepaste rijstijl kunnen het brandstofverbruik behoorlijk doen dalen. Bovendien biedt een aangepast milieuvriendelijk rijgedrag ook meer veiligheid, meer comfort, minder slijtage en daardoor ook lagere onderhouds- en schadekosten en vooral aanzienlijke emissiereducties." Emissiereducties was net hetgeen waarmee Freya Van den Bossche een tijdje geleden problemen had. Zoals u zich zal herinneren was het de discussie met de Gewesten over Kyoto.

Ik kom nu aan uw bevoegdheid. Sinds 5 september zijn er nieuwe richtlijnen van kracht voor zowel het theoretische als het praktische rijexamen. Wij hebben dat daarnet ook reeds gehoord van collega Wathelet. Dat is het gevolg van de omzetting van een Europese richtlijn. Bijkomende thema's zijn nu onder meer de regels voor het milieuvriendelijk en zuinig gebruik van het voertuig.

Ten eerste, ik had dan ook graag van u vernomen in welke mate tijdens de rijopleiding aandacht wordt besteed aan dit milieuvriendelijk rijden. Hebben de rij scholen hieromtrent van uw administratie richtlijnen ontvangen? Zo ja, welke richtlijnen hebben zij ontvangen?

Ten tweede, in welke mate zijn rij-instructeurs opgeleid om een milieuvriendelijke rijstijl aan te leren aan kandidaat-chauffeurs? Volgden zij hiervoor een bijscholing?

Ten derde, op welke manier en in welke mate wordt bij de beoordeling van het praktische rijexamen rekening gehouden met de vaardigheid van de kandidaat-chauffeurs om milieuvriendelijk te rijden?

Ten vierde, zijn er in ons land rij scholen waar ervaren chauffeurs zich kunnen bijscholen in dit milieuvriendelijk rijden? Zo ja, welke rij scholen zijn dit? Hoeveel personen hebben reeds een bijscholing milieuvriendelijk rijden gevolgd, uiteraard in de veronderstelling dat men zich kan bijscholen als men reeds een rijbewijs heeft?

Ten slotte, staan er nog initiatieven op het programma om de milieuvriendelijke rijstijl te verspreiden onder de bevolking? Zo ja, over welke initiatieven gaat het?

04.02 **Minister Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, collega's, het milieuvriendelijk en veilig rijden maakt reeds enige tijd deel uit van het opleidingspakket dat wordt gegeven in erkende rij scholen. Dat slaat

04.01 **Walter Muls** (sp.a-spirit): On peut lire dans le Guide de la voiture propre que si on utilise bien sa voiture, effectue les entretiens régulièrement et adopte un style de conduite adapté, on peut faire baisser très sensiblement sa consommation de carburant et réduire par la même occasion ses émissions polluantes. Sera-t-il tenu compte de ces considérations dans les nouvelles directives relatives à l'examen théorique et pratique pour l'obtention du permis de conduire? Les auto-écoles ont-elles reçu des directives censées promouvoir un style de conduite respectueux de l'environnement? Les instructeurs seront-ils formés pour inculquer ce style de conduite à leurs élèves? Quelle pondération donnera-t-on à l'aptitude à adopter ce style de conduite dans les notes attribuées à l'issue de l'examen pratique? Existe-t-il des auto-écoles où des conducteurs peuvent, dans le cadre d'un recyclage, être formés à la conduite respectueuse de l'environnement? De quelles auto-écoles s'agit-il et combien de candidats se sont-ils présentés? D'autres initiatives sont-elles préparées afin de promouvoir la conduite respectueuse de l'environnement?

04.02 **Renaat Landuyt**, ministre: La conduite prudente et respectueuse de l'environnement

echter maar op een deel van de kandidaten aangezien men zich ook via de vrije begeleiding kan voorbereiden op het rijexamen.

Verder zijn er enkele recente initiatieven waarin de aandacht wordt gevestigd op het milieuvriendelijk rijden. Ik verwijs naar het in Vlaanderen bestaande opleidingspakket "Bewust Economisch en milieuvriendelijk rijden" - BEM - van Vlaams minister Van Brempt dat geënt is op het Europees Ecodrive-concept. Deze opleiding werd in het voorjaar van 2005 via Cevora, het opleidingscentrum van het aanvullend nationaal paritair comité voor bedienden, aangeboden aan alle Nederlandstalige rij scholen. De Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde en de FAB -Federatie van Autorijscholen - hebben tevens samenwerkingsverbanden gesloten over milieuvriendelijk rijden, verkeersveiligheid in ondernemingen en opfrissingscursussen voor senioren.

Wat uw tweede vraag betreft, al enkele jaren wordt in de opleidingscursussen van rij schoollesgevers het aspect van het milieuvriendelijk rijden aangeleerd. Momenteel hebben een honderd vijftigtal rij schoollesgevers de BEM-opleiding gevolgd en in het najaar zullen er nog een honderdtal volgen. Verder volgen dit jaar tevens vierentwintig examinatoren dezelfde vorming. Het is de bedoeling dat in de nabije toekomst alle lesgevers en examinatoren in België deze opleiding volgen.

Wat uw derde vraag betreft, naast het feit dat tijdens het theoretisch examen vragen worden gesteld over ecodriving, is ecologisch en economisch rijden ook een beoordelingselement tijdens het praktisch examen. Wanneer de kandidaat geen rekening houdt met het economisch en milieuvriendelijk rijden; zal de examinator hem op het einde van het examen daarop wijzen, met als doel zijn rijstijl te verbeteren; zonder dat de fout evenwel een effectieve beoordeling oplevert.

De evaluatie maakt deel uit van de rubrieken bediening van het voertuig en defensief rijden, die tijdens het gedeelte op de openbare weg van het praktisch rijexamen worden beoordeeld.

In antwoord op de vierde vraag kan ik het volgende antwoorden. Volgende rij scholen hebben tot op heden lesgevers laten opleiden in het kader van het BEM-rijden: de Kortrijkse Rij school, Rij school Topper, Rij school Merelbeke, Rij scholen Sanderus, de Dendermondse Rij school, Rij scholen Emmo, Rij scholen Kara, Rij school Klein-Brabant, Rij school Hendriks, Rij school Hendriks J & L, Rij school De Schepper en Rij school Flament. Het zijn allemaal kmo's.

Wat het tweede deel van de vraag betreft, mijn diensten nemen zich voor om, naarmate het BEM-rijden zich meer concretiseert, hieromtrent statistische gegevens te verzamelen bij de deelnemende rij scholen.

In antwoord op de vijfde vraag kan ik het volgende antwoorden. Op initiatief van de Bond Beter Leefmilieu wordt momenteel het pilootproject Wijs op Weg, in samenwerking met de federatie van autorijscholen, opgestart in elf Vlaamse rij scholen. Er is ook een website, www.wijsopweg.be. Het doel is om een vijftig tot honderd kandidaten die het systeem model 2 volgen, een extra gratis opleiding milieuvriendelijk rijden aan te bieden, gekoppeld aan een theorie- en

fait déjà partie depuis quelque temps du programme de formation des écoles de conduite agréées. Pour le moment, ces principes ne sont pas inculqués aux candidats qui se préparent à l'examen par la filière libre. En Flandre, le centre de formation Cevora propose depuis le début de cette année à toutes les auto-écoles flamandes un programme de formation pour apprendre à conduire de manière économique et respectueuse de l'environnement. La Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde (Fondation flamande pour la circulation routière) et la Fédération des auto-écoles ont par ailleurs conclu des accords de coopération dans des domaines tels que la conduite automobile respectueuse de l'environnement, la sécurité routière dans les entreprises et les recyclages destinés aux seniors. Enfin, la conduite automobile respectueuse de l'environnement fait partie depuis plusieurs années déjà de la formation des moniteurs d'auto-écoles. Actuellement, cent cinquante moniteurs néerlandophones ont déjà suivi le programme de formation du Cevora et cent autres s'y ajouteront cet automne. Vingt-quatre examinateurs suivent également cette formation, qui devra à terme toucher l'ensemble des examinateurs. Enfin, la conduite de manière économique et respectueuse de l'environnement constitue un des éléments d'appréciation de l'examen pratique du permis de conduire.

L'évaluation de la conduite respectueuse de l'environnement fait partie des rubriques "commande du véhicule" et "conduite défensive". Les auto-écoles ayant déjà formé des instructeurs à la conduite respectueuse de l'environnement sont toutes des PME. Mes services continueront de collecter des données statistiques auprès des auto-écoles participantes. En

praktijktest in het examencentrum. Met Wijs op Weg worden de kandidaten de optimale manier van verplaatsen en de allernieuwste technieken van het autorijden aangeleerd.

In december 2005 maakt de Bond Beter Leefmilieu een eindevaluatie op, die zal dienen ter ondersteuning van het voorstel om het milieuvriendelijk rijden als verplicht onderdeel te integreren in de rijopleiding. Daarop wil ik zeker nog niet vooruitlopen.

Voorts start in mijn departement binnenkort een cursus economisch rijden voor alle medewerkers die beroepshalve veel met de wagen onderweg zijn, met name de wegcontroleurs en de inspectiediensten van de verschillende directoraten-generaal. Het voornaamste is echter dat de wegcontroleurs en de inspectiediensten op de juiste plaats geraken om effectief hun werk te doen.

autre, le projet pilote "Wijs op weg" (rouler intelligent) est actuellement lancé dans onze auto-écoles flamandes. Je signale aussi le site web www.wijsopweg.be. Le but visé est d'offrir à un nombre de candidats oscillant entre cinquante et cent une formation supplémentaire gratuite à la conduite respectueuse de l'environnement. L'organisateur de ce projet, le "Bond Beter Leefmilieu" (association pour un meilleur environnement), procédera à une évaluation fin 2005. Par ailleurs, un cours de conduite économique sera proposé sous peu à tous les collaborateurs des pouvoirs publics qui conduisent beaucoup pour des raisons professionnelles, par exemple les contrôleurs de la route et les services d'inspection.

04.03 Walter Muls (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Toen u de autorijscholen opnoemde, dacht ik even een reclameblok te horen. Wat mij opviel was dat het allemaal kmo's zijn, de grote rijscholen ontbreken blijkbaar. Dat vind ik een beetje bizar, maar goed.

04.03 Walter Muls (sp.a-spirit): On peut en effet observer que les écoles de conduite citées sont toutes des PME et que manquent à première vue les grandes écoles de conduite. Mais le ministre a clairement démontré que la loi était appliquée dans la pratique.

Voor het overige kan ik, als vreemde eend in de bijt in deze commissie en na het horen van de discussie over de werkzaamheden, enkel vaststellen dat dit een wet zal zijn die niet in een commissie of een werkgroep op haar werking zal moeten worden geëvalueerd. U hebt immers duidelijk aangetoond dat het wel degelijk in de praktijk wordt toegepast.

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

05 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de opsporing van radardetectoren door de politiediensten" (nr. 8387)

05 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le repérage de détecteurs de radars par les services de police" (n° 8387)

05.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, collega's, in Nederland gebruikt men in de strijd tegen overdreven snelheid het instrument van de radardetector-detectoren, afgekort RDD. Hiermee kan men toestelletjes in de wagen die snelheidscamera's en dergelijke detecteren opsporen waardoor men dan de gebruikers kan betrappen op iets wat eigenlijk illegaal is.

05.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Aux Pays-Bas, on dispose de détecteurs capables de repérer les détecteurs de radars installés dans les véhicules. S'emploie-t-on également dans notre pays à repérer activement les détecteurs de radars dans les véhicules? Nos services de police disposent-ils d'appareils de détection des détecteurs de radars? Dans l'affirmative, de combien? Prévoit-on d'acquérir de

Ten eerste, wordt in België ook actief gezocht naar het gebruik van radardetectoren in wagens en zijn er al veel vaststellingen gebeurd? Zo ja, hoeveel vaststellingen waren dat dan wel?

Ten tweede; gebruikt de politie dergelijke RDD's - radardetector-detectoren, moeilijk woord - zoals die in Nederland courant zijn

blijkbaar? Zo ja, hoeveel zijn er daarvan beschikbaar bij de politie? Zo neen, waarom gebruikt men ze niet? Bestaan er plannen om ze eventueel toch aan te kopen?

Ten derde, moeten dergelijke toestellen gehomologeerd worden door de dienst voor Metrologie?

Ten vierde, hoe zit het met de regelgeving daarrond?

05.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, collega, wat uw eerste vraag betreft, er gebeurt geen gestructureerde registratie bij de federale of lokale politie inzake de bewuste inbreuk van artikel 62bis van de wegverkeerswet. Ik heb terzake dan ook cijfergegevens opgevraagd vanaf 1997 – de wijzigingswet dateert van 4 augustus 1996 - bij mijn collega van Justitie op basis van de instroom van de processen-verbaal in die materie. Ik heb de tabellen daarvan mee. Volledigheidshalve wil ik er toch op wijzen dat reeds het uitrusten van het voertuig met of het bij zich hebben van een radardetector strafbaar is, zonder dat er daarom al gebruik van moet gemaakt worden.

Dan wat uw tweede vraag betreft, de federale politie beschikt niet over die zogenaamde RDD's, radardetector-detectoren. Bij gerichte acties terzake of bij toezicht op bepaalde evenementen – men denke aan de Gumball Races laatst – doet de federale verkeerspolitie op dit ogenblik een beroep op en werkt samen met het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie, het BIPT, dat eveneens bevoegd is voor het opsporen van radardetectoren. Eén enkele lokale politiezone beschikt over een RDD in het kader van een proefproject. Ik ben evenwel de naam van die zone vergeten. Bij wijze van proef en in samenwerking met het parket werd het toestel reeds enkel malen succesvol gebruikt zegt men mij. Uiteraard vinden alle politiediensten het zinvol om verder opzoekingswerk te doen. Eens het proefproject afgerond en geëvalueerd neem ik mij dan ook voor om met zowel de federale politie als de politiezones in het kader van de verkeersveiligheidsovereenkomst te gaan kijken of het al dan niet nuttig is om RDD's aan te kopen. Stel u voor dat door het radargebruik de bestuurder zich automatisch houdt aan de verkeersregels. Dan hebt u daar geen bezwaar tegen. We moeten ook oppassen dat we de doelstelling nooit uit het oog verliezen. Het zijn niet de boetes die belangrijk zijn, belangrijk is dat men zich houdt aan de snelheid. Sommige mensen nemen zichzelf beet door met een radardetector te rijden zo snel als ze mogen, maar zo beantwoorden ze eigenlijk aan de doelstelling van de wet, met name niet sneller rijden dan voorzien. Op zich moeten we oppassen dat we in de drang om daarover een strategie op te bouwen niet de doelstelling omkeren. Niet de boete is belangrijk, wel dat men zich houdt aan de regels.

Wat uw derde vraag betreft, een radardetector, een RDD, is een toestel dat in staat is radardetectoren op te sporen, vandaar de benaming radardetector. Een RDD is een zeer gevoelige microgolfontvanger en meet de lekkage van de oscillator van een radardetector, die gebruikt wordt om snelheidscontroles te lokaliseren.

Een RDD is in feite een zuivere ontvanger. Hierdoor is het gebruik van een RDD in elk geval al vrij van vergunning, zoals bepaald in de wet van 30 juli 1979 betreffende de radioberichtgeving. Het is wel zo dat, aangezien een RDD een ontvanger van radiosignalen is, het toestel

tels appareils? Ceux-ci doivent-ils être homologués par le Service de la Métrologie? Existe-t-il une réglementation en la matière?

05.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Le simple fait d'équiper un véhicule d'un détecteur de radar, même inutilisé, est punissable.

La police fédérale ne dispose pas d'appareils de détection des détecteurs de radars. Lors d'actions ciblées, une collaboration est mise sur pied avec l'Institut belge des services postaux et des télécommunications (IBPT), compétent pour le repérage des détecteurs de radars. Une zone de police locale dispose d'un appareil de ce type dans le cadre d'un projet pilote qui est actuellement en cours. Après l'évaluation de ce projet, je jugerai avec la police fédérale et les zones de police de l'opportunité d'acquérir de tels appareils. Nous ne pouvons en effet perdre de vue l'objectif : si un conducteur respecte les règles grâce à l'utilisation de son détecteur de radar, c'est une bonne chose.

Le RDD est un dispositif de dépistage des détecteurs de radar, un détecteur de détecteur de radars donc. Il s'agit d'un simple récepteur qui n'est pas soumis à autorisation. Le dispositif doit néanmoins répondre à la directive RTT européenne et doit dès lors afficher le traditionnel marquage CE. Il ne peut par ailleurs pas perturber le fonctionnement d'autres appareils radio. Ce sont les seules exigences et l'appareil a pour unique but de détecter les détecteurs de radars.

moet voldoen aan alle voorwaarden opgelegd door de Europese richtlijn terzake, 1999/5/EG, de zogenaamde RTT-richtlijn. Het toestel moet bijgevolg onder meer voorzien zijn van de gebruikelijke markering van de Europese Unie. De toestellen moeten immers voldoen aan de voorwaarden die geldig zijn voor het op de markt brengen van commerciële toestellen, teneinde de markt niet te verstoren door een eventueel commercieel voordeel te verlenen. De conformiteit met de RTT-richtlijn garandeert tevens dat het toestel geen andere toestellen stoort. Voor de rest zijn er geen bijzondere vereisten. De bedoeling is natuurlijk dat men detecteert wie een radartoestel in zijn wagen heeft. Iets anders hoeft er niet te worden gedetecteerd. Men moet gewoon ervoor zorgen dat het materiaal op de markt mag komen, dat het mag gebruikt worden en dat het geen andere radiosignalen verstoort.

Wat uw vierde vraag betreft, om volledig te zijn, verwijs ik naar mijn antwoorden op vragen twee en drie. Ik zal terzake alert blijven.

05.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord en uw engagement om alert te blijven. Ik heb niet zo goed begrepen of u nu al dan niet cijfers hebt, of dat u ze verwacht van het ministerie van Justitie.

05.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Le ministre dispose-t-il de données chiffrées?

05.04 Minister Renaat Landuyt: Ik heb die in bijlage mee. Ik kan u zeer gedetailleerde cijfers geven per regio en per jaar. U mag dat hebben.

05.04 Renaat Landuyt, ministre: Oui, je puis immédiatement vous fournir les chiffres par Région et par année.

05.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Alvast bedankt daarvoor.

Ik heb nog een klein vraagje. U verwees naar gerichte acties bij bepaalde evenementen. De Gumball Race is dan een evident voorbeeld. Bestaan er andere voorbeelden of was dat eenmalig?

05.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Existe-t-il d'autres actions ciblées hormis celle de la Gumball Race?

05.06 Minister Renaat Landuyt: Nee, dat is het meest bekende voorbeeld. Als men grote acties doet, vooral naar aanleiding van evenementen waarvan men voelt dat er aan hoge snelheid zal worden gereden en die apparaatjes dus gebruikt zullen worden, zorgt men dat er iemand van het BIPT aanwezig is om dat effectief te kunnen inschatten.

05.06 Renaat Landuyt, ministre: Oui, lors de tous les événements à l'occasion desquels ce type d'appareils est censé être utilisé, l'IBPT envoie un agent.

05.07 Jef Van den Bergh (CD&V): De hele discussie gaat over de vraag of bestuurders zich daardoor aan de snelheden houden. Moeten camera's worden aangekondigd? Moeten controles worden aangekondigd? Wij zijn ervan overtuigd dat er een combinatie van beide nodig is: enerzijds sensibilisering door zichtbare camera's en anderzijds stiekeme controles. Om dat tweesporenbeleid mogelijk te houden, is het volgens mij wenselijk dat men probeert die detectoren uit het verkeer te houden. Ik ben blij dat u attent zal zijn.

05.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Pour conserver l'effet combiné de la sensibilisation et des contrôles inopinés, l'interdiction des détecteurs doit être maintenue.

05.08 Minister Renaat Landuyt: De enige nuance die ik aanbreng, is dat iemand met een dergelijke radar in de auto de intentie heeft om boetes te omzeilen. Dat wijst op een zekere intentie. Anderzijds is de hoofdzorg van het verkeersveiligheidsbeleid het bewaken van de snelheid en niet het vinden van die radars.

05.08 Renaat Landuyt, ministre: Le contrôle de la vitesse reste bien entendu la principale préoccupation de la politique de sécurité routière, non la recherche de ces détecteurs.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de Mme Talbia Belhouari au ministre de la Mobilité sur "la transposition en droit belge des sanctions applicables aux compagnies de voyage en cas d'infraction au règlement européen" (n° 8471)

06 Vraag van mevrouw Talbia Belhouari aan de minister van Mobiliteit over "de omzetting in Belgisch recht van de sancties voor reisbureaus in geval van niet-naleving van de Europese verordening" (nr. 8471)

06.01 Talbia Belhouari (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, cette question aurait pu être jointe à celle posée par ma collègue Mme Burgeon puisqu'elle porte sur le même objet.

En mars dernier, j'ai posé une question concernant les droits des voyageurs à votre collègue Mme Van den Bossche. Elle portait sur la protection des droits des voyageurs et les moyens mis à leur disposition par le ministère de l'Economie en cas de litige. En effet, un règlement européen sur cette matière est effectif depuis le 17 février 2004. Il établit les règles précises qui doivent être appliquées en cas de surréservation, d'annulation ou de retard important d'un vol. J'ai interpellé le 20 septembre dernier votre collègue M. Verwilghen, qui a précisé que les applications de ce règlement relèvent de vos compétences et non des siennes, et qui s'est engagé devant la commission à vous faire part de mon interpellation.

Monsieur le ministre, sachant que la Commission européenne a établi une procédure d'infraction contre les pays en retard de remplir leurs obligations en regard de ce règlement, dans quels délais envisagez-vous de prendre les mesures pour transposer le règlement européen sur l'indemnisation des passagers aériens en droit belge?

Deuxième question: si cela est déjà fait, quelles sont les mesures que vous avez prises pour informer le public des voyageurs sur l'adoption de ce règlement et des démarches qu'ils peuvent entreprendre en cas de litige?

Sur base de ce que vous avez dit tout à l'heure, je voudrais ajouter qu'il est dommage que le gros coup de pub de février 2005 - quand l'Union européenne a distribué des dépliants à l'aéroport de Zaventem - ne se soit pas poursuivi à la veille et au cours de l'été, qui est le moment de "rush" par excellence et le moment où l'on rencontre le plus de problèmes.

J'ai constaté qu'il y avait dans certains aéroports un grand panneau qui reprend les informations utiles pour les voyageurs. A mon sens, cela manque à Zaventem.

A la lecture du rapport, j'ai constaté une diminution des plaintes. On pourrait s'en réjouir, mais je suis sûre et certaine que bon nombre de voyageurs, découragés par avance, ne prennent pas la peine de faire toutes les démarches nécessaires. Je pense que notre Etat pourrait faire davantage de publicité à ce niveau, surtout dans les moments surchargés.

06.02 Renaat Landuyt, ministre: Je vous renvoie premièrement à la réponse à la question de Mme Burgeon mais j'ajoute et je souligne, en ce qui concerne les règles européennes, que la Belgique n'a fait l'objet d'aucune critique. Il y a une instance nationale chargée de

06.01 Talbia Belhouari (PS): Wanneer zal u een wetgevend initiatief nemen om de Europese verordening inzake de vergoeding van vliegtuigpassagiers in Belgisch recht om te zetten? Indien dit al gebeurd is, hoe heeft u het publiek op de hoogte gesteld van de procedure die het bij een geschil moet volgen?

In sommige luchthavens werden grote borden met de gewenste informatie voor de reizigers aangebracht. In Zaventem is dat niet het geval. Ik ben er zeker van dat de vastgestelde daling van het aantal klachten te wijten is aan het feit dat tal van reizigers ertegen opzien om alle nodige stappen te ondernemen. We zouden er meer ruchtbaarheid aan moeten geven.

06.02 Minister Renaat Landuyt: België heeft geen opmerkingen gekregen in verband met de Europese regels. Een nationale

surveiller le respect des droits, c'est notamment notre direction générale des transports qui assume cette tâche. D'un autre côté, il y a encore un problème à régler concernant les sanctions. La loi doit encore être changée, comme je l'ai déjà dit.

Vu que je dispose d'un rapport, son évaluation consistera en une comparaison ou une combinaison avec une autre réglementation qui est de la compétence de M. Verwilghen, notamment pour ce qui concerne les voyages organisés pour lesquels beaucoup de consommateurs doivent s'orienter vers une autre instance. Nous devons donc nous concerter pour mieux les informer car il faut être conscient du contexte dans lequel nous sommes actuellement en ce qui concerne les plaintes déposées. Je comprends donc bien que la situation soit un peu complexe pour l'instant.

instantie ziet toe op de naleving van de rechten. De wet moet op het stuk van de sancties nog worden aangepast.

Ik zal samen met minister Verwilghen, bevoegd voor de georganiseerde reizen, onderzoeken hoe we het publiek beter kunnen voorlichten. De huidige context zit nogal ingewikkeld in elkaar.

06.03 Talbia Belhouari (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. J'ai moi aussi découvert en me penchant davantage sur cette matière qu'elle est complexe en ce qui concerne la répartition des compétences puisque pas moins de trois ministres doivent intervenir au niveau de cette problématique. Pensons dès lors à l'usager qui se trouve complètement perdu et, en plus, affolé! Je ne peux que vous encourager vivement à travailler ensemble pour simplifier les choses.

06.03 Talbia Belhouari (PS): Het feit dat drie ministers voor die materie bevoegd zijn, maakt de zaak niet eenvoudiger. De gebruiker weet niet meer van welk hout pijlen maken. Laten we samen de zaken vereenvoudigen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "la loi modifiant les lois coordonnées du 16 mars 1968 relative à la police de circulation routière" (n° 8474)

07 Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de wet tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer" (nr. 8474)

07.01 François Bellot (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, lors des débats que nous avons eus aux mois de mai et juin, lorsque nous examinions le projet de loi modifiant les lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de circulation routière ayant abouti au vote de la loi du 30 juin, nous avons attiré votre attention sur l'insécurité juridique de certaines dispositions qui nous paraissaient contraires soit au Code pénal, soit aux pratiques des cours et tribunaux.

07.01 François Bellot (MR): In twee recente arresten heeft het Arbitragehof bevestigd dat een aantal bepalingen uit de nieuwe verkeersveiligheidswet van 2003 ongrondwettig zijn. In zijn huidige vorm lijkt ons artikel 31 van de wet van 30 juni 2005 hetzelfde lot beschoren.

La Cour d'arbitrage a confirmé récemment dans deux arrêts sa position concernant la nouvelle loi sur la sécurité routière de 2003. La Cour estime que certaines de ces dispositions violent la Constitution.

In afwijking van artikel 2 van het Strafwetboek stelt artikel 31 van voornoemde wet de rechters namelijk niet in de mogelijkheid de dader van het misdrijf de minst zware straf op te leggen indien de oude en de nieuwe wetten in verschillende strafmaten voorzien. Is u van plan dit artikel 31 te herschrijven? Meer bepaald zou ik willen vernemen of u die bepaling via het ontwerp van programmawet wil verbeteren?

Rédigé comme il l'est, il nous apparaît que l'article 31 de la loi du 30 juin 2005 subira le même sort.

M. le ministre peut-il nous indiquer ses intentions quant à la correction de cet article 31 qui ne permet pas aux juges, conformément à l'article 2 du Code pénal, de faire bénéficier l'auteur de l'infraction de la condamnation la moins sévère entre l'ancienne et la nouvelle loi? Plus précisément, comptez-vous corriger cette disposition notamment par le biais de la loi-programme?

07.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, monsieur Bellot, l'article 31 de la nouvelle loi sur la circulation routière du 20

07.02 Minister Renaat Landuyt: Met artikel 31 van de nieuwe

juillet évite que les avocats ralentissent délibérément les affaires en cours en vue de l'entrée en vigueur de la nouvelle réglementation.

Différents juges de police ont insisté sur l'insertion d'un tel article. En ce qui concerne la légalité, conformément à la hiérarchie des normes, l'article 2 du Code pénal ne prédomine pas sur l'article 31 de la nouvelle loi sur la circulation routière du 20 juillet 2005. Dans les deux cas, il s'agit d'une loi approuvée à la majorité simple au parlement. Etant donné que nous avons affaire à des normes du même niveau, les adages "lex posterior derogat legi priori" et "lex specialis derogat legi generali" sont donc valables.

Par ailleurs, l'article 31 de la loi sur la circulation routière n'est pas en contradiction avec l'article 7 de la Convention européenne des droits de l'homme. L'article 7 de la Convention européenne ne contient qu'une interdiction d'introduire des peines plus lourdes de manière rétroactive.

L'article 31 de la nouvelle loi sur la circulation routière n'introduit pas de peines plus lourdes avec rétroactivité.

verkeerswet van 20 juli willen we voorkomen dat de advocaten de lopende dossiers opzettelijk vertragen totdat de nieuwe reglementering in werking treedt.

Verscheidene politierechters hebben erop aangedrongen dat een dergelijke bepaling in de wet zou worden opgenomen. Overeenkomstig de normenhiërarchie heeft artikel 2 van het Strafwetboek geen voorrang op artikel 31 van de nieuwe verkeerswet. In beide gevallen gaat het om een wet die het Parlement met een gewone meerderheid heeft aangenomen.

Artikel 31 van de verkeerswet is trouwens niet strijdig met artikel 7 van het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens dat enkel verbiedt zwaardere straffen met terugwerkende kracht op te leggen.

07.03 François Bellot (MR): J'ose espérer que la Cour d'arbitrage l'interprétera de cette façon mais je n'en suis pas certain. En effet, des juges des tribunaux de police sont prêts à utiliser les dispositions reprises dans la nouvelle loi pour appliquer des peines relatives à des faits constatés avant l'adoption de la loi.

Selon moi, on rencontrera certains soucis. S'agira-t-il de recours devant la Cour d'arbitrage ou de recours en appel pour indiquer que des faits constatés avant la nouvelle loi ont été sanctionnés en application de la nouvelle loi? Je l'ignore. Sur le plan juridique, les juges des tribunaux de police se posent des questions.

07.03 François Bellot (MR): Ik durf te hopen dat het Arbitragehof de tekst zal interpreteren, maar dat is niet zeker. De politierechters zijn immers bereid de bepalingen van de nieuwe wet aan te wenden om feiten die vóór de goedkeuring van de wet werden vastgesteld, te bestraffen.

Zal er beroep worden ingesteld bij het Arbitragehof, of zal er in hoger beroep gegaan worden om duidelijk te maken dat feiten die vóór de inwerkingtreding van de nieuwe wet vastgesteld werden, al overeenkomstig de nieuwe wet bestraft werden? De politierechters hebben hier toch een aantal juridische vragen over.

07.04 Renaat Landuyt, ministre: En tant que législateur, vous devez les soulager!

07.04 Minister Renaat Landuyt: Als wetgever moet u hun vraagtekens wegnemen.

07.05 François Bellot (MR): Ils ne se sentent pas soulagés!

07.05 François Bellot (MR): Ze blijven anders nog altijd met vraagtekens zitten.

07.06 Renaat Landuyt, ministre: Dans une démocratie, le

07.06 Minister Renaat Landuyt:

parlement, composé de représentants du peuple, a le dernier mot.

In een democratie heeft het Parlement, dat uit vertegenwoordigers van het volk bestaat, het laatste woord.

07.07 François Bellot (MR): C'est la Cour d'arbitrage qui a le dernier mot.

07.07 François Bellot (MR): En het is het Arbitragehof dat het laatste woord heeft.

07.08 Renaat Landuyt, ministre: Seulement sur la question qui lui est posée.

07.09 François Bellot (MR): Nous verrons en fonction des situations.

Je ne vais pas recommencer le débat que nous avons eu au mois de mai. Je ne suis pas juriste; je suis réaliste. Quand j'observe parfois la manière dont nos lois sont détricotées ...

07.10 Renaat Landuyt, ministre: Dans une démocratie, on ne peut pas demander au parlement d'être une assemblée de juristes.

07.10 Minister Renaat Landuyt: In een democratie kan je niet van het Parlement verwachten dat het een assemblee van juristen is.

07.11 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, tel est pourtant le cas!

07.12 Renaat Landuyt, ministre: Non, puisque vous n'êtes pas juriste.

Dire qu'une loi doit être un "machin" juridique n'est pas correct. Une loi doit être un "machin" démocratique. Cela signifie que le texte est la transposition de ce que vous pensez, en tant que représentant du peuple. Il faut s'inquiéter si le juridique bloque la démocratie.

07.12 Minister Renaat Landuyt: Je mag niet zeggen dat een wet een juridisch "ding" moet zijn. Een wet moet een democratisch "ding" zijn. Dat wil zeggen dat de wettekst de omzetting is van uw zienswijze als volksvertegenwoordiger. Als het recht de democratie in de wielen gaat rijden, moeten we ons zorgen beginnen te maken.

07.13 François Bellot (MR): Je suis pour des règles simples, compréhensibles pour tout le monde. Pas simplistes, simples!

07.13 François Bellot (MR): Ik ben voorstander van eenvoudige, voor iedereen begrijpelijke regels.

07.14 Renaat Landuyt, ministre: Les juristes ne sont pas toujours simples!

07.15 François Bellot (MR): Si vous le désirez, je vous expliquerai un jour en aparté comment des règlements communaux qui s'écrivaient sur 300 pages sont devenus des règlements communaux de 50 pages. Tout le monde les comprend et nous ne recevons plus de contestations. Quand quelqu'un se fait prendre, il sait qu'il n'y a pas de virgule, ni de ligne qui lui permettra de s'en sortir.

07.15 François Bellot (MR): Wat erg eenvoudig kan worden verwoord, kan ook op een erg eenvoudige manier worden toegepast! Ik zie wat er in de praktijk gebeurt.

Ce qui s'énonce très simplement, s'applique très simplement! Je l'observe sur le terrain.

Le **président:** Et les mots pour le dire viennent aisément aussi.

07.16 François Bellot (MR): Au niveau communal, nous sommes parfois confrontés à des règlements communaux insupportables. Nous avons réduit les mêmes règlements à peu de choses. Auparavant, pour expliquer que des haies ne peuvent pas couper la visibilité, il fallait trois pages; aujourd'hui, quatre lignes suffisent!

07.16 François Bellot (MR): We stellen vast dat sommige gemeentelijke reglementen onverteerbaar zijn. Die reglementen hebben we drastisch ingeperkt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Ook is er nog de vraag van mevrouw van Gool, wiens vraag niet op de agenda staat. Dat was evenwel een vergissing en we hebben haar beloofd dat ze haar vraag alsnog vandaag kan stellen.

07.17 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, die vraag stond niet op de agenda waardoor wij geen antwoord hebben kunnen samenstellen.

07.18 Greet van Gool (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, wanneer vergadert deze commissie volgende week?

De **voorzitter**: Volgende week maandag. Mijnheer de minister, bent u er zeker van dat u de elementen niet bij hebt?

07.19 Greet van Gool (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik wil mijn vraag wel uitstellen, maar wil ook graag weten wanneer de volgende vergadering gepland is.

07.20 Minister Renaat Landuyt: Mevrouw van Gool, ik ben ermee verveeld dat mijn antwoord onvolledig is.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, u zult de vraag van mevrouw van Gool dus woensdag beantwoorden?

Mijn vraag nr. 8558 stond ook aan de agenda, maar werd reeds drie tot vier maanden geleden ingediend. Als u mij het antwoord schriftelijk bezorgt, ben ik ook tevreden.

07.21 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, dat zal ik doen. Mevrouw van Gool, hebt u ook liever een schriftelijk antwoord op uw vraag?

07.22 Greet van Gool (sp.a-spirit): Ik ben woensdag toch aanwezig in het Parlement. U mag mij echter ook schriftelijk antwoorden, zolang ik maar snel over uw antwoord beschik.

08 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de overrijdbare busbeddingen" (nr. 8507)

08 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les sites franchissables réservés aux bus" (n° 8507)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dit is een behoorlijk technische vraag. We hadden het daarnet over juridische zaken. Dit is hiervan een voorbeeld.

Artikel 72, punt 6 van het Verkeersreglement stelt dat andere voertuigen een overrijdbare busbedding slechts mogen dwarsen op een kruispunt of om een eigendom te bereiken. Over dat artikel is blijkbaar discussie ontstaan. Volgens bepaalde politiediensten mag iedereen die gelijk welke eigendom wil bereiken, zo'n bedding

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V): L'article 72, point 6, du code de la route dispose que les véhicules autres que les bus ne peuvent traverser un site propre franchissable qu'aux carrefours ou pour accéder à une propriété. L'interprétation de la notion de 'propriété' suscite un débat.

oversteken. Volgens Vlaams minister Van Brempt moet een andere interpretatie worden gegeven aan het artikel. Zij stelt dat alleen degenen die zijn eigen erf wil oprijden, de overrijdbare busbedding mag dwarsen buiten het kruispunt.

In de tekst spreekt men van "een eigendom" met onbepaald lidwoord. Daarop afgaand kan men stellen dat iedereen de overrijdbare busbedding mag dwarsen voor het bereiken van gelijk welk eigendom. Die interpretatie wordt nog versterkt door het feit dat, als men de interpretatie van mevrouw Van Brempt volgt, de busbedding wel zou mogen worden gedwarst indien men eigenaar is, maar niet als men de eigendom huurt. Dat is ook onzin.

We kunnen minister Van Brempt evenwel begrijpen, omdat een ruime interpretatie van het begrip overrijdbare busbedding het systeem dreigt uit te hollen.

Daarom wens ik van de minister te vernemen hoe hij, als eminent jurist en democraat, punt 6 van artikel 72 interpreteert. Is het nodig de betreffende tekst helderder te formuleren?

08.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, collega's, busstroken mogen er niet toe leiden dat eigendommen – in termen van de wet erven - niet meer bereikbaar zouden zijn noch voor de eigenaar, noch voor de gebruikers van het erf.

Ik verwijs daarvoor naar artikel 682 van het Burgerlijk Wetboek dat elke eigenaar en gebruiker het recht geeft op voldoende toegang tot de openbare weg. Eigenaar en gebruiker hebben het recht een uitweg te vorderen voor het normale gebruik van hun eigendom, uiteraard volgens de bestemming ervan.

Datzelfde principe ligt aan de grondslag van artikel 72, 6 van het wegverkeersreglement, waarin bepaald wordt dat voertuigen de bedding mogen dwarsen om een aanpalende eigendom te verlaten of te bereiken.

Dat is geen vrijgeleide om honderden meters lang op een busstrook te rijden. Het is enkel een vrijgeleide om een busstrook te dwarsen, teneinde het erf op of af te rijden. Dat geldt zowel voor de eigenaars als voor de gebruikers van het erf.

De tekst van artikel 72, 6 lijkt mij duidelijk en behoeft geen herformulering.

08.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

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

09 Question de M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur "l'absence de mention du projet Eurocap-Rail dans la contribution de la Belgique à l'évaluation de la politique européenne des transports" (n° 8564)

09 Vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit over "het niet opnemen van het project Eurocap-Rail in de Belgische bijdrage tot de evaluatie over het Europees vervoerbeleid" (nr. 8564)

Certains en déduisent que tout un chacun peut donc traverser un site propre pour accéder à une propriété, quelle qu'elle soit. Cette interprétation vide de son sens la notion de site propre franchissable.

D'après la ministre flamande, Mme Van Brempt, seul le conducteur souhaitant accéder à sa propriété est autorisé à franchir le site propre. Elle précise d'ailleurs que cette autorisation ne concerne que les propriétaires et non les locataires. Comment le ministre interprète-t-il le point 6 de l'article 72?

08.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Les sites propres ne peuvent empêcher la personne qui possède ou occupe un bien d'y accéder.

Conformément à l'article 682 du Code civil, le propriétaire et l'utilisateur ont le droit d'exiger un passage pour l'usage normal de leur propriété. Ce même principe figure également sous le point 6 de l'article 72. Cela ne veut pas dire pour autant qu'il est autorisé de rouler plusieurs centaines de mètres sur une bande réservée au bus.

09.01 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, la présidence britannique de l'Union européenne aurait pris l'initiative de consulter les Etats membres afin de faire le point sur la politique des transports au sein de l'Union, à mi-terme sur le Livre blanc relatif à la politique européenne des transports à l'horizon 2010 via un site internet accessible aux ministres des Transports. La contribution de la Belgique devait être remise pour la mi-septembre 2005.

Il nous revient que la contribution de la Belgique que vous avez rédigée met l'accent sur deux objectifs: la mobilité durable par le rééquilibrage modal et la résorption de congestion et la sécurité des transports. Toutefois, elle n'aborde pas la question des investissements d'infrastructure.

Bien qu'une demande en ce sens vous ait été faite par le ministre wallon des Transports, vous n'avez pas fait mention de votre contribution au projet Eurocap-Rail, qui est pourtant un projet ferroviaire d'intérêt européen qui a été retenu dans la liste des trente-cinq projets prioritaires du réseau de transport transeuropéen.

Il me semble pourtant essentiel que la Belgique présente un tel projet comme une priorité en matière de transports et ce, en vue de permettre à ce projet d'obtenir des aides provenant du budget communautaire à travers le budget des réseaux transeuropéens.

Monsieur le ministre, je souhaiterais connaître les raisons qui justifient qu'il n'ait pas été fait mention, dans la contribution de la Belgique, du caractère prioritaire du projet Eurocap-Rail, alors qu'une demande en ce sens vous avait été adressée par le ministre wallon des Transports.

Pourriez-vous me confirmer que la Commission européenne soutient le projet Eurocap-Rail auprès des instances européennes ainsi que des autres Etats de l'Union? Pourriez-vous également me faire connaître la situation exacte de ce dossier au niveau du gouvernement fédéral et des gouvernements régionaux?

09.02 Renaat Landuyt, ministre: Merci, monsieur le président, de me donner la parole tout en téléphonant à quelqu'un d'autre.

Cher collègue, le 31 juillet 2005, la Belgique a transmis à la Commission sa contribution pour l'évaluation à mi-parcours du Livre

09.01 Joseph Arens (cdH): Op initiatief van het Britse voorzitterschap van de Europese Unie zouden de lidstaten worden geraadpleegd om het Europese transportbeleid in kaart te brengen. België diende zijn bijdrage tegen half september 2005 in te dienen.

Ons land zou twee doelstellingen in de kijker zetten: duurzame mobiliteit via het beter op elkaar afstemmen van de verschillende vervoerswijzen en het terugdringen van de verkeersoverlast en daarnaast de veiligheid van de transporten. De investeringen in infrastructuur komen in de bijdrage echter niet aan bod.

Ondanks het verzoek van de Waalse minister van Vervoer heeft u uw bijdrage tot het project Eurocap-rail niet vermeld. Dit belangrijk Europees spoorproject werd onder de 35 prioritaire projecten voor het transeuropees vervoersnet uitgekozen.

Het is absoluut noodzakelijk dat ons land een dergelijk project in de schijnwerpers plaatst zodat het aanspraak kan maken op communautaire hulp uit de begroting voor de transeuropese netten.

Waarom wordt in de Belgische bijdrage het project Eurocap-rail niet als een prioriteit voorgesteld hoewel de Waalse minister van Vervoer hierom heeft verzocht?

Steunt de Europese Commissie dit project bij de Europese instellingen en de andere lidstaten?

Hoe staan de federale regering en de gewestregeringen tegenover dit dossier?

09.02 Minister Renaat Landuyt: Op 31 juli 2005 bezorgde België zijn bijdrage tot de beoordeling van het Witboek Transport aan de Commissie. Het Waals Gewest

blanc sur le transport. La Région wallonne a alors fourni une courte contribution. Le projet Eurocap-Rail n'était pas mentionné dans la contribution wallonne. La présidence britannique a ensuite lancé une nouvelle initiative, à savoir un débat ministériel sur internet. Pour la première fois, il y a eu un débat sur internet entre ministres. Cette discussion a eu lieu du 12 au 16 septembre 2005. L'objet de cette discussion ministérielle était d'insister encore sur les grandes lignes de la contribution introduite auparavant. À cette occasion, la Belgique a mis l'accent sur la mobilité durable, la sécurité et la sûreté. Le 30 août, la Région wallonne a demandé d'inscrire le projet Eurocap-Rail dans cette discussion en tant que projet prioritaire pour la Belgique. J'ai alors fait savoir que ma contribution au débat s'était limitée aux principales priorités telles que mentionnées plus haut.

Le projet Eurocap-Rail reste inscrit dans la liste des 30 projets prioritaires en vue de la réalisation d'un "réseau transeuropéen pour le transport". La Belgique et le Luxembourg mettront tout en œuvre pour recevoir autant de subventions européennes que possible pour ce projet Eurocap-Rail.

Lors du comité de concertation du 11 octobre, il a été confirmé que les travaux pour la modernisation de la ligne 161/162 et pour l'augmentation de la vitesse de la ligne Bruxelles-Luxembourg à 160 km/h, comme prévu dans le plan d'investissement 2005-2007, commenceront au plus tard en 2007.

Le comité de concertation a également pris connaissance de l'étude relative à la faisabilité d'une collaboration privé/public pour la ligne Bruxelles-Luxembourg, dans laquelle il était indiqué que les conditions pour une collaboration privé/public n'avaient pas été réunies. Il a donc été décidé de revenir à la formule de préfinancement par la Région wallonne, comme décidé lors du comité de concertation de septembre 2003. La modernisation de cette ligne coûterait 459 millions d'euros.

En outre, des enquêtes ont aussi été effectuées par rapport à une extension potentielle de ce projet avec un train à grande vitesse entre Ciney et Libramont. Une étude récente a montré que l'augmentation des passagers serait plutôt limitée.

On peut donc se poser la question de la rationalité économique de ces investissements.

Cette décision fera encore l'objet de discussions dans le cadre d'un nouveau plan d'investissement pour la SNCB pour la période 2008-2012.

leverde een korte bijdrage waarin het Eurocap-Railproject niet was vermeld. Het Britse voorzitterschap lanceerde vervolgens een nieuw initiatief: een ministerieel debat via het internet van 12 tot 16 september, over de krachtlijnen van de bijdrage van elk land. België onderstreepte het belang van de duurzame mobiliteit, de beveiliging en de veiligheid. Op 30 augustus vroeg het Waals Gewest om het Eurocap-Railproject als prioritaair project voor België in te schrijven. Ik heb dan laten weten dat mijn bijdrage tot de voornoemde voornaamste prioriteiten beperkt was gebleven.

Het Eurocap-Railproject blijft behouden als een van dertig prioritaire projecten in het kader van de uitbouw van een "transeuropees transportnetwerk". België en Luxemburg zullen alles in het werk stellen om zoveel mogelijk Europese subsidies voor dit project te verkrijgen.

Tijdens het overlegcomité van 11 oktober werd bevestigd dat de werken met het oog op de modernisering van de lijn 161-162 en de verhoging van de snelheid op de lijn Brussel-Luxemburg tot 160 km/u ten laatste in 2007 van start zullen gaan.

Het overlegcomité heeft tevens kennis genomen van een haalbaarheidsstudie inzake de samenwerking tussen de privé- en de openbare sector voor de lijn Brussel-Luxemburg. Uit die studie blijkt dat niet aan de voorwaarden was voldaan om die samenwerking tot een goed einde te brengen. Er werd beslist om opnieuw voor de prefinanciering door het Waals Gewest te opteren; de modernisering van die lijn zou 459 miljoen euro kosten.

Bovendien werd onderzoek gevoerd naar de mogelijke uitbreiding van dit project met een hogesnelheidstrein tussen Ciney

en Libramont. Uit een recente studie is gebleken dat de toename van het aantal passagiers eerder beperkt zou zijn.

Men kan zich dus afvragen of die investeringen rationeel zijn.

Die beslissing zal nog worden besproken in het kader van het nieuwe investeringsplan 2008-2012 van de NMBS.

09.03 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, je remercie le ministre pour cette réponse, en insistant quand même sur le fait que cette ligne relie Strasbourg et Luxembourg à Bruxelles, en passant par Arlon, Namur, etc. Nous comptons sur la priorité donnée tant par l'Europe que par la Belgique, ainsi que par le Grand-Duché de Luxembourg qui insiste pour la modernisation.

09.04 Renaat Landuyt, ministre: J'ai eu un contact le 5 octobre dernier.

09.05 Joseph Arens (cdH): Avec le ministre Lux, d'après ce que j'ai pu lire dans les journaux de ce pays. J'espère que ces contacts seront fructueux et qu'on verra évoluer ce dossier plus rapidement qu'il n'a évolué jusqu'à présent.

09.06 Renaat Landuyt, ministre: Je ferai tout mon possible en la matière.

09.03 Joseph Arens (cdH): Die lijn verbindt Straatsburg, Luxemburg en Brussel en gaat via Aarlen, Namen, enz. Wij rekenen erop dat er voorrang aan wordt gegeven.

09.04 Minister Renaat Landuyt: Ik heb op 5 oktober jongstleden een gesprek gehad.

09.05 Joseph Arens (cdH): Ik hoop dat uw gesprekken vruchten zullen afwerpen en dat het dossier in de toekomst sneller kan evolueren.

09.06 Minister Renaat Landuyt: Ik zal doen wat ik kan.

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

*La réunion publique de commission est levée à 16.23 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.23 uur.*