



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

11-01-2006

Après-midi

woensdag

11-01-2006

Namiddag

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

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

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

SOMMAIRE

Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "la sécurité aux abords des passages à niveau" (n° 8641)

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

Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "la limitation des zones 30 aux jours et aux heures d'école" (n° 8940)

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

Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "le contrôle des poids lourds" (n° 9480)

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

Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "les critiques émises au sujet de la réforme de la formation à la conduite" (n° 9609)

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

Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "la réforme du contrôle technique" (n° 9676)

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

Question de Mme Inga Verhaert au ministre de la Mobilité sur "la libéralisation de l'entretien du matériel roulant des chemins de fer" (n° 9331)

Orateurs: **Inga Verhaert, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la répression de la récidive dans la circulation" (n° 9378)

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

Interpellation de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la limitation à 80 km/h de la vitesse des camions sur les autoroutes" (n° 742)

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

Motions

Orateur: **Olivier Maingain**

Question de Mme Talbia Belhouari à la vice-première ministre et ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les droits des passagers" (n° 9507)

Orateurs: **Talbia Belhouari, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

INHOUD

Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de veiligheid ter hoogte van de overwegen" (nr. 8641)

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

Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de beperking van de zone 30-regeling tot de schooldagen en -uren" (nr. 8940)

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

Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de controle van de vrachtwagens" (nr. 9480)

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

Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de kritiek op de hervorming van de rijopleiding" (nr. 9609)

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

Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de hervorming van de technische controle" (nr. 9676)

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

Vraag van mevrouw Inga Verhaert aan de minister van Mobiliteit over "de liberalisering van het onderhoud van het rollend spoor materieel" (nr. 9331)

Sprekers: **Inga Verhaert, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de aanpak van de recidive in het verkeer" (nr. 9378)

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

Interpellatie van de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "de snelheidsbeperking tot 80 km per uur voor vrachtwagens op de autosnelwegen" (nr. 742)

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

Moties

Spreker: **Olivier Maingain**

Vraag van mevrouw Talbia Belhouari aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Consumentenzaken over "de rechten van de passagiers" (nr. 9507)

Sprekers: **Talbia Belhouari, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le contrôle de la vitesse tout au long d'un trajet" (n° 9570) <i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	22	Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de trajectcontrole" (nr. 9570) <i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	22
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la plaque d'immatriculation obligatoire pour les cyclomoteurs" (n° 9571) <i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	23	Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de verplichte nummerplaat voor bromfietsen" (nr. 9571) <i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	23
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'arrêté royal relatif au paiement des perceptions immédiates au moyen d'un bulletin de versement" (n° 9616) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	27	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het koninklijk besluit over de betaling van onmiddellijke inningen met een stortingsformulier" (nr. 9616) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	27
Question de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "la répartition linguistique des demandes d'immatriculation des véhicules automobiles, motos et remorques, introduites par des personnes physiques domiciliées dans une des six communes périphériques bruxelloises" (n° 9055) <i>Orateurs:</i> Olivier Maingain, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	27	Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de verdeling volgens taalrol van de inschrijvingsaanvragen voor auto's, motorfietsen en aanhangwagens, ingediend door natuurlijke personen die in één van de zes Brusselse randgemeenten gedomicilieerd zijn" (nr. 9055) <i>Sprekers:</i> Olivier Maingain, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	28
Question de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "les déclarations du ministre relatives aux plaintes des riverains de l'aéroport de Bruxelles-National concernant les nuisances sonores" (n° 9679) <i>Orateurs:</i> Olivier Maingain, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	29	Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de verklaringen van de minister over de klachten van de buurtbewoners van de luchthaven van Brussel-Nationaal inzake geluidsoverlast" (nr. 9679) <i>Sprekers:</i> Olivier Maingain, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	29

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

du

MERCREDI 11 JANVIER 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 11 JANUARI 2006

Namiddag

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

01 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "la sécurité aux abords des passages à niveau" (n° 8641)

01 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de veiligheid ter hoogte van de overwegen" (nr. 8641)

01.01 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous présente mes meilleurs vœux.

Voici quelques semaines, un bus scolaire a été fauché par un train à proximité de la gare d'Antoing. Ce bus était tombé en panne sur la voie ferrée en plein milieu d'un passage à niveau. Par chance, son conducteur et ses deux jeunes passagers ont été évacués grâce à un automobiliste présent sur les lieux.

Le bus a été emporté et broyé par le train qui se dirigeait vers Tournai. Si le bus avait été rempli d'écoliers et si les quais de la gare n'avaient pas été déserts à ce moment, nous aurions pu compter les morts et les blessés par dizaines.

Il y a eu 13 morts victimes d'accidents à des passages à niveau en 2005, 8 en 2004, 12 en 2003 et 14 en 2002. Ces chiffres peuvent paraître minimes en regard du nombre de morts sur les routes mais leur constance m'interpelle. Je rappelle toujours qu'un mort est toujours un mort de trop.

D'après d'autres chiffres que j'ai lus, 2.249 passages à niveau ont été recensés en 2004 en Belgique. La plupart sont équipés de feux clignotants et de barrières qui ferment le passage au moins sur la moitié de la chaussée ou entièrement. 350 sont signalés uniquement par des feux clignotants, ce qui me semble insuffisant. 425 n'ont ni barrière ni feux clignotants mais sont seulement signalés par une croix. Même s'il s'agit là de lignes industrielles parcourues par des trains moins rapides, cette signalisation est beaucoup trop discrète par rapport au danger encouru par les usagers de la route.

J'insiste sur le manque de signalisation parce que la plupart des accidents sont dus à des imprudences de la part des usagers de la voie publique. Par exemple, il n'est pas rare de voir des

01.01 Annick Saudoyer (PS): 425 van de 2.249 spooroverwegen die in 2004 werden geteld hebben geen slagbomen of knipperlichten. Sinds 2005 schommelt het aantal ongevallen aan overwegen tussen acht en veertien per jaar. Niet langer dan enkele weken geleden kon nog nipt een ongeval in Antoing worden voorkomen.

De NMBS streeft ernaar het aantal overwegen te verminderen, maar bij gebrek aan de nodige middelen is het tijdschema dat werd vooropgesteld te lang. Welke maatregelen zal de regering treffen om de veiligheid aan de overwegen op korte termijn te verbeteren?

automobilistes démarrer quand le train est passé, même si les feux clignotent encore, sans se rendre compte qu'un second train peut arriver dans l'autre sens.

Monsieur le ministre, j'ai appris que l'objectif de la SNCB est de réduire le nombre de passages à niveau mais l'échéancier, forcément calculé en fonction des budgets, me semble trop long.

Quelles sont les mesures prévues par le gouvernement pour améliorer à très court terme la sécurité aux abords des passages à niveau?

01.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, madame Saudoyer, les chiffres que vous avez énoncés concernent aussi bien les passages à niveau publics que privés situés sur des lignes en exploitation touristique et hors exploitation. Au 1^{er} janvier 2005, le réseau ferroviaire exploité par Infrabel comptabilisait 1.802 passages à niveau publics répartis comme suit:

- 17 passages à niveau équipés de feux clignotants et de barrières coupant entièrement la voirie;
- 1.308 passages à niveau équipés de feux clignotants et d'une demi-barrière;
- 308 passages à niveau équipés de feux clignotants;
- 169 passages à niveau munis de croix de Saint-André.

En d'autres termes, plus de 90% des passages à niveau publics sont équipés d'une signalisation annonçant l'approche d'un train. Les 10% restants connaissent un trafic ferroviaire ou routier marginal.

Les statistiques d'accidents montrent que 98,5% des accidents ont lieu à des passages à niveau munis de feux ou de barrières.

Le contrat de gestion conclu entre l'Etat et Infrabel, le 27 mai dernier, prévoit dans son article 17 qu'Infrabel doit soumettre pour approbation au ministre de la Mobilité un nouveau plan stratégique en matière de passages à niveau. Des accidents ont également eu lieu de l'autre côté du pays. Nous avons donc veillé à ce que la politique stratégique sur ce point soit revue.

Ce plan doit comporter les points sensibles du réseau et un planning d'exécution de mesures visant l'échéance du contrat de gestion, soit 2008, comme année d'achèvement de la sécurisation maximale de l'ensemble du réseau.

Infrabel a fait une proposition de plan stratégique, mais je souhaite la voir renforcée par un accord avec l'IBSR afin de mener des campagnes de sensibilisation à la problématique des passages à niveau. En effet, beaucoup d'accidents sont dus au non-respect des règles par les usagers. Je pense ici, notamment aux feux clignotants.

Cet accord doit être bientôt finalisé. S'il ne l'est pas encore, c'est surtout en raison d'un désaccord de ma part. J'aimerais encore examiner quelques points de discussion en la matière.

01.02 Minister Renaat Landuyt: De cijfers die u hebt bekendgemaakt betreffen zowel openbare als privé-overwegen.

Op 1 januari 2005 telde het door Infrabel beheerde net 1 802 openbare overwegen, waarvan 17 met knipperlichten en volledige slagbomen, 1.308 met knipperlichten en halve slagbomen, 308 met knipperlichten en 169 met Andreaskruisen.

Minder dan 10 procent van de openbare overwegen is niet voorzien van een signalisatie die een naderende trein aankondigt. Op die plaatsen is er weinig verkeer. Bovendien doet 98,5 procent van de ongevallen zich voor op openbare overwegen die met lichten of slagbomen zijn beveiligd.

Het op 27 mei jongstleden gesloten beheerscontract bepaalt dat Infrabel een nieuw strategisch plan met betrekking tot de overwegen dient voor te leggen met het oog op het afwerken van de maximale beveiliging van het hele spoorwegnet tegen 2008.

Infrabel heeft een voorstel van strategisch plan uitgewerkt, maar ik wil dat een en ander nog wordt aangescherpt via een akkoord met het BIVV met het oog op het voeren van sensibiliseringscampagnes. Tal van ongevallen zijn immers te wijten aan het feit dat de gebruikers zich niet aan de regels houden.

Dat akkoord moet binnenkort rond

zijn. Ik zou nog enkele discussiepunten ter zake willen onderzoeken.

01.03 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse complète et son objectif d'améliorer encore la sécurité aux abords des passages à niveau. Serait-il possible d'obtenir une note lorsque vous serez d'accord avec vos partenaires?

01.03 Annick Saudoyer (PS): Zou u ons een nota kunnen bezorgen zodra u een akkoord met uw partners heeft bereikt?

01.04 Renaat Landuyt, ministre: La note corrigée!

01.05 Annick Saudoyer (PS): Pouvez-vous éventuellement la faire parvenir à la commission?

01.06 Renaat Landuyt, ministre: J'en transmettrai une copie.

01.06 Minister Renaat Landuyt: Ja.

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

02 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "la limitation des zones 30 aux jours et aux heures d'école" (n° 8940)

02 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de beperking van de zone 30-regeling tot de schooldagen en -uren" (nr. 8940)

02.01 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le ministre, j'ai bien noté votre intention de circonscrire par arrêté royal les zones 30 aux abords des établissements scolaires aux jours d'école de 7 à 19 heures. Comme vous, je suis favorable à l'idée d'adapter les limitations de vitesse aux réalités du terrain. Mais justement dans cette optique, je trouve que cette limitation dans le temps aux journées et heures d'école n'est pas assez souple par rapport à certaines particularités. Je pense que vous avez quelque peu oublié des activités qui peuvent se dérouler dans les écoles qui accueillent des participants à des activités sportives ou culturelles le soir, pendant les week-ends ou les congés. Je pense également aux fêtes d'école ou aux journées portes ouvertes qui se déroulent un jour férié ou pendant le week-end et qui provoquent davantage d'effervescence et d'insouciance chez les élèves à la sortie de ces établissements.

02.01 Annick Saudoyer (PS): Ik heb nota genomen van uw voornemen om de zones 30 in de omgeving van scholen bij koninklijk besluit enkel op de schooldagen van 7 tot 19 uur te laten gelden. Ik vind dat die beperking in de tijd tot de schooldagen en -uren niet soepel genoeg is. Zou men het tijdsbestek waarbinnen die bepalingen gelden niet kunnen uitbreiden wanneer dat nodig blijkt, met name tijdens het weekend?

Votre arrêté royal prévu pour 2006 tient-il compte du fait que des écoles restent en activité en dehors des journées et des heures d'école habituelles? Si non, serait-il possible d'élargir ces dispositions aux week-ends lorsqu'il y a des manifestations dans les écoles?

02.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chère collègue, pour instaurer une règle générale, il faut toujours choisir. La bonne solution serait le panneau variable. C'est la seule solution pour sécuriser selon les lieux et les circonstances variables. J'ai réalisé un premier pas. De longues discussions ont eu lieu et des constatations ont été effectuées, y compris pendant la nuit. On s'est demandé si une modification des dispositions plaiderait en faveur du respect de la règle; en effet, on n'était pas certain que tous les procureurs étaient sur la même longueur d'onde.

02.02 Minister Renaat Landuyt: De echte oplossing zou erin bestaan variabele verkeersborden te plaatsen, ...

02.03 Annick Saudoyer (PS): Qu'entendez-vous exactement par "panneau variable"?

02.04 Renaat Landuyt, ministre: Non, je dis que la vraie solution est l'installation de panneaux variables, mais ce n'est pas à moi qu'il incombe de le faire: c'est le rôle des gestionnaires de la route.

La seule chose qu'il m'est possible de faire, c'est d'adapter les règles générales aux réalités, donc de limiter la constatation d'infractions durant la nuit pour des situations où ces constatations n'ont aucune raison d'être. Pour éviter de telles situations et sauvegarder les règles, j'ai décidé d'appliquer cette solution.

Comme je ne peux pas prévoir toute la panoplie des situations concrètes, tellement variables, j'ai dit que la vraie solution d'avenir sera l'utilisation de panneaux variables.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "le contrôle des poids lourds" (n° 9480)

03 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de controle van de vrachtwagens" (nr. 9480)

03.01 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai interrogé en juillet dernier le ministre de l'Intérieur à propos du contrôle des camions. Sa réponse m'avait paru moyennement satisfaisante.

Il s'agit d'une des priorités du plan d'action de la police fédérale en matière de sécurité routière mais je ne suis pas certaine que les contrôles sont suffisants. Des contrôles en la matière sont organisés au moins une fois par mois dans chaque province et sont coordonnés par la cellule spéciale du SPF Mobilité.

Le ministre m'a aussi appris que les moyens consacrés à ces opérations avaient été augmentés par rapport à 2004. Cependant, alors que le nombre d'accidents de la route est globalement à la baisse, il est regrettable de voir celui des accidents impliquant des poids lourds en augmentation. Au premier semestre 2005, le nombre de décès provoqués par un accident impliquant un poids lourd est passé de 50 à 65. Le nombre de ces accidents doit être d'urgence diminué du fait de la gravité des dommages physiques qu'ils causent.

Par ailleurs, il n'existe pas de banque de données spécifique pour les infractions commises par les conducteurs de poids lourds. Comme je l'avais dit au ministre de l'Intérieur, il serait intéressant de disposer d'une telle banque de données pour, d'une part, ouvrir valablement le débat sur la vitesse maximum sur autoroute – en son temps, la ministre flamande de la Mobilité voulait ramener la vitesse de 90 à 80 km/heure – et, d'autre part, cibler plus efficacement les actions de contrôle et ainsi réduire le nombre d'accidents.

Dès lors, monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes.

Quand pourra-t-on disposer des statistiques spécifiques aux infractions et aux accidents de la route impliquant des poids lourds sur le territoire belge?

Les contrôles vont-ils être renforcés en 2006 et dans les années à

02.04 Minister Renaat Landuyt: ...maar dat valt onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerders. Het enige wat ik kan doen, is de algemene regels aan de werkelijkheid aanpassen, en dus de vaststelling van overtredingen 's nachts beperken voor situaties waarvoor die vaststellingen totaal overbodig zijn.

03.01 Annick Saudoyer (PS): Ik ben niet zeker dat de controles van de vrachtwagens volstaan. De minister heeft in juli jongstleden geantwoord dat de aan die activiteiten gewijde middelen ten opzichte van 2004 werden verhoogd. Toch stijgt het aantal ongevallen met zware vrachtwagens. Er bestaat echter geen specifieke gegevensbank voor de overtredingen van vrachtwagenbestuurders. Het zou nuttig zijn om over een dergelijke gegevensbank te beschikken. Wanneer kunnen we beschikken over specifieke statistieken betreffende overtredingen en verkeersongevallen met vrachtwagens op Belgisch grondgebied? Zullen de controles in 2006 en de volgende jaren worden verscherpt?

venir?

03.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chère collègue, le 23 décembre 2005, le gouvernement fédéral a décidé d'installer un groupe de travail ministériel pour globaliser tout ce qui concerne la sécurité routière à propos des poids lourds.

J'espère que nous pourrions nous mettre d'accord sur une méthode d'enregistrement des chiffres que vous demandez car, en ce qui me concerne, je ne possède que les données recensées par mon administration; je ne dispose pas des données recensées par la police. Pour avoir une vue globale, il faudrait s'adresser au ministre de l'Intérieur, en charge de la police, ou encore à la ministre de la Justice, pour ce qui concerne les parquets.

Les conclusions du groupe de travail seront reprises dans un rapport qui doit être remis au gouvernement au mois de mars.

Quant aux contrôles pour 2006, il s'agit d'une priorité pour mon administration ainsi que pour la police fédérale de la route. Nous allons intégrer cette politique de contrôle dans la note qui sera remise au gouvernement au mois de mars.

03.03 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le président, je félicite le ministre et le gouvernement d'avoir pris cette initiative de créer un groupe de travail. Nous attendrons donc le mois de mars pour en avoir les résultats.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

04 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "les critiques émises au sujet de la réforme de la formation à la conduite" (n° 9609)

04 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de kritiek op de hervorming van de rijopleiding" (nr. 9609)

04.01 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le ministre, par rapport à la réforme de la formation à la conduite en cours, je voudrais réagir sur certains points. Je voudrais encourager votre volonté de faire entrer les bases théoriques du Code de la route dans l'enseignement secondaire. Je vous avais d'ailleurs déjà interrogé à l'époque sur ce sujet et j'espère que les concertations prévues avec les Communautés porteront leurs fruits. Je salue également votre décision de chercher à rendre l'accès au permis le plus démocratique possible sur le plan financier.

En ce qui concerne la sécurité, il est important de limiter les risques d'accidents dus à l'inexpérience. La conduite durant les nuits de week-end et de jours fériés est, en effet, dangereuse. Cette limitation doit toutefois permettre aux étudiants qui vivent en kot la semaine de s'exercer à la conduite. Les samedis et dimanches sont les seuls jours où ils en ont souvent la possibilité. Je pense aussi aux candidats au permis qui doivent le week-end se rendre sur leur lieu de travail.

En règle générale, les modalités de la formation que vous proposez sont plus simples et plus accessibles, mais ayant pris connaissance de certaines critiques dans la presse, je tiens à vous demander dans

03.02 Minister Renaat Landuyt: De federale regering heeft beslist een ministeriële werkgroep op te richten betreffende alles wat met de verkeersveiligheid van de vrachtwagens te maken heeft. Ik hoop dat we het eens raken over een registratiemethode voor de door u gevraagde cijfers. De besluiten van de werkgroep zullen in maart worden meegedeeld.

De controles voor 2006 zijn een prioriteit. Dat punt zal in de nota die de regering in maart zal worden bezorgd, worden opgenomen.

03.03 Annick Saudoyer (PS): Ik juich dit initiatief van de minister en de regering toe. Het is nu wachten op de resultaten, die in maart bekend zullen zijn.

04.01 Annick Saudoyer (PS): Ik zou willen reageren op de aan gang zijnde hervorming van de rijopleiding. Ik sta achter uw bedoeling om de theoretische kennis van het verkeersreglement in de leerstof van de middelbare school op te nemen, enerzijds, en om het behalen van het rijbewijs goedkoper te maken, anderzijds. Daarnaast moet het risico op ongevallen als gevolg van een gebrek aan rijervaring worden beperkt: jonge chauffeurs vormen immers een risicogroep. We moeten maatregelen nemen om de statistieken betreffende de door hen veroorzaakte ongevallen te doen dalen.

Uw hervorming maakt de toegang

un but constructif votre avis concernant ces critiques.

Comme vous le savez, les jeunes au volant forment une population à risque. Dans notre pays, un quart des tués et blessés graves ont moins de 24 ans; 40% d'entre eux ont moins de 29 ans. Il s'agit donc d'une catégorie qu'il faut soigner pour arriver à faire chuter les statistiques d'accidents entraînant la mort.

Touring affirme qu'aux Pays-Bas, un des pays les plus sûrs d'Europe, une formation de base de 40 heures d'auto-école est imposée.

Votre réforme va sans aucun doute faciliter l'accès au permis. Qu'en est-il réellement pour promouvoir un meilleur apprentissage de la conduite? Je voulais également faire remarquer qu'à ma connaissance, rien n'est entrepris pour rehausser le niveau de formation des instructeurs dans les auto-écoles.

04.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chère collègue, le 23 décembre 2005, le gouvernement a bien travaillé. Il a pris une première décision importante: le cadre juridique général a été prévu en ce qui concerne la formation pour l'obtention du permis de conduire. Il prévoit qu'à 17 ans, une personne a la possibilité de présenter son examen théorique.

Il a été demandé au ministre de la Mobilité de prendre contact avec ses collègues de l'Enseignement des Communautés afin de savoir si le concept de préparer les jeunes aux examens théoriques est déjà intégré dans les écoles.

Ceci doit être décidé en concertation avec les Communautés.

Deuxième principe, il faut faire en sorte qu'à 18 ans, le jeune ait la possibilité de passer son examen pratique. Cela signifie qu'entre 17 et 18 ans, on laisse le choix de la filière au jeune. Pourquoi? Il se peut que la majorité du gouvernement ne soit pas convaincue de l'efficacité du système actuel des écoles. De fait, aucun chiffre ne prouve que ce nouveau système garantit la qualité demandée, certains chiffres prouvent même le contraire. Actuellement, on ne peut faire la différence entre les deux types d'apprentissages.

En outre, il faut faire en sorte que la concurrence puisse fonctionner par la transparence. Dans ce but, un site a été créé <http://www.reussiteaupermis.be> où sont reprises toutes les informations utiles. On y retrouve notamment les prix transmis par les écoles et les résultats, école par école, communiqués par les centres d'examen indépendants mais liés au centre de contrôle. Ce premier pas est une manière de prouver une certaine qualité.

Les écoles seront tenues de donner la possibilité aux jeunes de suivre six heures de formation technique, de manière à ce que, par la suite, ils puissent s'entraîner en présence d'un formateur privé. Celui-ci devra dorénavant avoir huit ans d'expérience au lieu de six. En effet, nous avons constaté que les risques d'accident sont les plus élevés dans les six ans qui suivent l'obtention du permis de conduire.

Nous ne touchons pas au système des vingt heures qui existe actuellement dans les écoles. Par contre, contrairement aux autres systèmes, après avoir suivi vingt heures de cours pratiques, il est

tot het rijbewijs misschien wel laagdrempeliger, maar welke maatregelen zijn er om de opleiding zelf te verbeteren? Moet het opleidingsniveau van de rij-instructeurs niet worden opgetrokken?

04.02 Minister Renaat Landuyt: Op 23 december 2005 heeft de regering het algemene juridische kader voor de rijopleiding geschetst. Dat bepaalt dat jongeren vanaf 17 jaar het theoretische examen kunnen afleggen.

Ik moet nu contact opnemen met mijn gemeenschapscollega's bevoegd voor Onderwijs, om te horen of de voorbereiding op de theoretische examens al deel uitmaakt van het onderwijsprogramma.

Tussen 17 en 18 jaar mag de kandidaat tussen een autorijsschool en de vrije begeleiding kiezen om het praktische examen af te leggen. Er bestaan namelijk geen cijfers die bewijzen dat het nieuwe systeem de vereiste kwaliteit waarborgt.

Bovendien moet met de grootste transparantie voor de nodige concurrentieruimte worden gezorgd. Daarom is een webstek met alle nuttige informatie gecreëerd.

De scholen zullen verplicht worden zes uur technische opleiding te geven opdat jongeren daarna met een privé opleider kunnen oefenen. Deze laatste zal voortaan acht jaar ervaring moeten hebben in plaats van zes; deze wijziging komt er op basis van de

permis de conduire sans formateur.

Mais, dans ce cas, il est stipulé que l'on ne peut rouler seul avant l'âge de 18 ans. C'est la seule différence. Pour le reste, nous avons voulu supprimer la règle qui fait en sorte que les personnes concernées, faute de temps, laissent passer des périodes et sont ainsi obligées de reprendre des cours. Il s'agit donc d'un système assez simple mais qui n'est peut-être pas idéal. Le grand problème réside dans le fait que nous ne sommes pas certains de la qualité des écoles de conduite.

ongevallenstatistieken.

We veranderen niets aan het twintig uursysteem dat vandaag door de scholen wordt toegepast, maar het is voortaan toegelaten om na twintig uur praktische lessen zonder begeleider te rijden.

Op de leeftijd van zeventien jaar kan men het theoretisch examen afleggen, en op de leeftijd van achttien jaar het praktijkexamen. Tussen zeventien en achttien jaar laat men de jongere vrij om de opleidingsvorm te kiezen. Men moet er tevens voor zorgen dat er dankzij een grotere doorzichtigheid concurrentie kan bestaan. Daartoe werd een website opgericht: <http://slaagpercentagerijbewijs.be>. De scholen zullen jongeren de mogelijkheid moeten bieden om zes uur opleiding te volgen. De begeleider moet voortaan acht in plaats van zes jaar rijervaring hebben. Het huidige systeem met twintig uur opleiding wordt behouden.

04.03 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse très intéressante.

Il est regrettable qu'il n'y ait qu'un 23 décembre dans une année car le gouvernement réfléchit bien ce jour-là!

Par ailleurs, il serait intéressant de pouvoir disposer des résultats de cette "enquête" relative aux autos-écoles. En effet, j'ai le sentiment que l'on pourrait avoir une inspection des instructeurs plus importante.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "la réforme du contrôle technique" (n° 9676)

05 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de hervorming van de technische controle" (nr. 9676)

05.01 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le président, je tiens encore à remercier mes collègues de m'avoir permis de poser toutes mes questions en une fois.

Monsieur le ministre, l'an dernier à cette époque, vous annonciez qu'une réforme du contrôle technique allait sortir, dans le cadre d'une modification de l'arrêté royal du 15 mars 1998. A ma connaissance, ce projet est toujours en phase de travail. Vous venez de le dire, il n'y a pas de réforme à ce sujet.

05.01 Annick Saudoyer (PS): Hoe ver staat het met het ontwerp tot hervorming van de technische controle in het kader van de wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1998? Welke criteria hebt u gehanteerd om een geldigheid van twee jaar in te voeren? Hoe ver staat het met de onderhandelingen met het

Je voudrais vous demander plus de précisions sur ce projet.

Par rapport à la durée du certificat de visite, je suis a priori favorable à l'idée de le rendre valable deux ans au lieu d'un an actuellement. Dans certains cas, le passage au contrôle technique peut être une contrainte superflue qui coûte en temps et surtout en argent. Mais, vous serez d'accord avec moi: un véhicule bien entretenu est important pour la sécurité des occupants mais également pour la sécurité des autres usagers de la route. De plus, le passage annuel oblige le propriétaire d'un véhicule à effectuer un minimum d'entretien. Il s'agit donc de bien définir les conditions dans lesquelles les véhicules pourraient être contrôlés une année sur deux.

- Sur quels critères vous êtes-vous basé en proposant de rendre le certificat de visite valable deux ans au lieu d'un an actuellement?
- Disposez-vous d'une étude sur le sujet ou d'un rapport établi par des spécialistes?
- Où en sont les négociations avec le GOCA?
- Avez-vous prévu une lutte contre la fraude? Je pense notamment aux véhicules d'occasion sur lesquels certains garagistes remontent des pièces usées, après leur passage réussi aux centres de contrôle.

05.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chère collègue, je fais référence à la décision du Conseil des ministres du 26 octobre 2005. Nous nous sommes alors mis d'accord sur le principe qu'une voiture de quatre ans ne doit passer au contrôle technique que tous les deux ans, à la condition qu'elle n'ait pas plus de 100.000 kilomètres au compteur.

Pour le reste, nous attendons les réactions des Régions et ensuite l'avis du Conseil d'Etat.

Entre-temps, nous avons des contacts avec le GOCA pour l'organisation pratique du nouveau système.

Le critère des 100.000 kilomètres au compteur a été décidé en concertation avec les experts du GOCA, ayant constaté le fait que les voitures sont de plus en plus fiables.

En ce qui concerne la fraude dans tous les sens du terme, il est convenu de tout faire pour augmenter les contrôles et surtout leur suivi. En effet, constater les fraudes ne pose aucun problème, mais bien leur suivi, qui n'est pas toujours une priorité pour les parquets.

C'est pour cette raison que j'envisage un bon accord avec la ministre de la Justice; elle pourrait inspirer les procureurs généraux en ce sens.

05.03 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le ministre, une petite précision: au bout de quatre ans, la voiture passe au contrôle technique. On attendra ensuite deux ans si la voiture n'atteint pas les 100.000 kilomètres. Mais ensuite, le contrôle reprendra annuellement?

05.04 Renaat Landuyt, ministre: Le gouvernement a simplement voulu simplifier les résultats de la concertation avec le GOCA. Le seul critère retenu sera donc les 100.000 kilomètres.

technisch controleorganisme
GOCA? Hebt u er ook aan
gedacht om de fraude te
beteugelen?

05.02 Minister Renaat Landuyt: Tijdens de ministerraad van 26 oktober 2005 hebben wij beslist dat een vier jaar oud voertuig maar om de twee jaar technisch moet worden gecontroleerd op voorwaarde dat de teller niet meer dan 100.000 kilometer aangeeft. Wij wachten op de reacties van de Gewesten en het advies van de Raad van State.

Wij staan in contact met GOCA voor de praktische organisatie van het nieuwe systeem.

Wat de fraude betreft, doet vooral het toezicht op de voortgang van fraudedossiers problemen rijzen. Ik ben dan ook voornemens om tot een degelijk akkoord te komen met de minister van Justitie.

05.05 Annick Saudoyer (PS): Lorsque la voiture a dépassé les 100.000 kilomètres, elle doit être représentée chaque année au contrôle technique?

05.06 Renaat Landuyt, ministre: Oui, elle devra repasser le contrôle chaque année.

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

06 Vraag van mevrouw Inga Verhaert aan de minister van Mobiliteit over "de liberalisering van het onderhoud van het rollend spooormaterieel" (nr. 9331)

06 Question de Mme Inga Verhaert au ministre de la Mobilité sur "la libéralisation de l'entretien du matériel roulant des chemins de fer" (n° 9331)

06.01 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag is ingegeven door een tweetal elementen. Ten eerste heb ik een tijd geleden de gelegenheid gehad om een bezoek te brengen aan de tractiewerkplaats Noord, net boven Antwerpen Centraal gelegen richting Antwerpse haven. Ik was bijzonder onder de indruk van de inzet, de kwaliteitszorg en de opleiding die ervoor zorgen dat een zeer hoge kwaliteitsgarantie kan worden geboden. Ik neem aan dat dit op andere werkplaatsen van de NMBS niet anders is. Men gaat verder dan strikt noodzakelijk is. Men spant zich in om bepaalde ISO-normeringen te behalen, onder meer ISO-normering 9001 en 14001. Het zijn kwaliteitslabels die te maken hebben met de zorg die men draagt voor het milieu. Dat heeft implicaties voor het materiaal dat onderhouden mag worden. Het is perfect mogelijk dat in de tractiewerkplaats materiaal onderhoudt van de Nederlandse Spoorwegen. Dat is niet zo vanzelfsprekend, omdat de Nederlandse overheid heel strikte beperkingen en bepalingen oplegt waaraan voldaan moet worden om onderhoud te mogen doen van Nederlands spoorweginfrastructuur. Dat is een eerste zaak waar ik sterk onder de indruk van was.

Een tweede element is de berichtgeving die we deze zomer te lezen hebben gekregen, over de vraag van een aantal andere spelers in het spoorweginfrastructuur om zelf een werkplaats te mogen oprichten op een boogschiet van de NMBS-werkplaats Noord. Dat is wat het is. Het is vanzelfsprekend dat in het kader van de liberalisering van het spoorweginfrastructuur nog meer van dat soort vragen zullen komen. Ik weet niet hoe dat intussen gelopen is en men de concessie reeds heeft toegestaan. Er zullen ongetwijfeld nog meer van dat soort vragen gesteld worden.

Mijn vraag is de volgende. Hoe zit het met de controle op veiligheid van het rollend materiaal dat wordt onderhouden in de nieuwe werkplaatsen van andere bedrijven dan de NMBS? Wordt hierop controle uitgevoerd? Wie houdt zich daarmee bezig of moet dat nog geregeld worden? Wie moet garanderen dat het rollend materiaal en het onderhoud in de nieuwe werkplaatsen veilig zijn?

06.02 Minister Renaat Landuyt: Collega Verhaert, uw vragen zijn een beetje voorbarig. Er rest ons nog enige tijd om de zaak te beslechten.

Het is zo dat de verordening 2004/881 tot oprichting van het Europees Spoorweginfrastructuurbureau nog enige tijd geeft na de oprichting van het bureau

06.01 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Après avoir visité l'atelier de traction d'Anvers-Nord, j'ai été impressionnée par l'engagement, la gestion de la qualité et la formation des personnes qui font en sorte que les ateliers de la SNCB puissent offrir une garantie de très haut niveau. Ils font bien plus que ce qui est strictement nécessaire. Ainsi, ils s'efforcent d'atteindre certaines normes ISO, des labels de qualité pour la protection de l'environnement.

L'été dernier, en raison de la libéralisation des chemins de fer, une entreprise a demandé l'autorisation d'installer un atelier à proximité de l'atelier d'Anvers-Nord. Il est vraisemblable que des demandes similaires nous parviendront à l'avenir.

Qu'en est-il du contrôle de la sécurité du matériel roulant entretenu dans les nouveaux ateliers d'autres entreprises que la SNCB?

06.02 Renaat Landuyt, ministre: Cette question est prématurée.

Le règlement 2004/881 portant création de l'Agence ferroviaire européenne nous laisse un certain

om een aanvang te nemen inzake certificatie van onderhoudswerkplaatsen voor rollend materieel. De aanbevelingen zullen in de richting gaan van een gestructureerd beheersysteem, personeel met de nodige bekwaamheden, faciliteiten en instrumenten, technische documentatie en onderhoudsvorschriften.

Ik zit dus een klein beetje verveeld met het feit dat uw vragen beantwoorden ver vooruitlopen is op de uitwerking van een systeem dat nog moet aanvatten.

06.03 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn bekommernis is vooral dat wij dat mee sturen. De NMBS heeft hier een zeer goede reputatie en wij moeten haar als voorbeeld stellen.

Ik neem aan dat in het zog van die verordening op Europees niveau wij een soort van uniformisering zullen krijgen met dat Spoorwegbureau. Dat lijkt mij een goede zaak. Wij moeten dan alleen wel zorgen dat als er een soort van nivellering komt, die nivellering zeker naar boven gaat en dat men niet minder goede voorbeelden als norm gaat stellen.

Ik zou willen vragen dat er daarop zeer nauwlettend wordt toegekeken. Ik zal ook spreken met mijn collega's in het Europees Parlement om daar zeker een oogje in het zeil te houden. Wij kunnen daar immers absoluut een goed voorbeeld stellen, niet alleen hoe men de nodige kwaliteitszorg gaat bieden in het onderhoud van rollend materieel, maar ook hoe men omgaat met de mensen die daar werken en hoe men de nodige garanties kan bieden inzake milieuzorg. De veiligheid van mens en milieu moet zeker voorop staan.

Hebt u enig idee van de timing? Wanneer zal dat Spoorwegbureau opgericht worden?

06.04 Minister Renaat Landuyt: Ik durf u geen timing te geven. Ik kan u alleen geruststellen in het feit dat wij voldoende betrokken zijn en sterk zullen vertegenwoordigd zijn in het Spoorwegbureau.

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

07 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de aanpak van de recidive in het verkeer" (nr. 9378)

07 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la répression de la récidive dans la circulation" (n° 9378)

07.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in een artikel in De Gazet van Antwerpen van 5 december 2005 zegt u dat de recidive in het verkeer wilt aanpakken. Uit een eerste analyse van de ongevallencijfer wordt geconcludeerd dat bij ongevallen vaak mensen zijn betrokken die reeds eerder een ongeval hadden, zo staat in het artikel. Het artikel vermeldt geen concrete actiepunten, maar wel dat u wenst dat Justitie deze recidivisten extra

délai, après cette création, avant d'entamer la certification des ateliers de maintenance du matériel roulant. Les recommandations préconiseront un système de gestion structuré en mettant l'accent sur les facilités et les outils, la documentation technique, les prescriptions d'entretien et la compétence du personnel.

06.03 Inga Verhaert (sp.a-spirit): J'espère surtout que les pouvoirs publics pourront jouer un rôle à cet égard. La SNCB ne peut perdre la bonne réputation dont elle bénéficie. Je comprends l'exigence d'uniformisation au niveau européen mais j'espère qu'elle ne correspondra pas à un nivellement par le bas. Je demande au ministre d'être particulièrement attentif à ce point. Nous pouvons servir d'exemple en matière de maintenance, de gestion du personnel et de protection de l'environnement.

Existe-t-il déjà un échéancier?

06.04 Renaat Landuyt, ministre: Non, mais je puis rassurer Mme Verhaert: notre représentation au sein de l'Agence ferroviaire sera forte.

07.01 Guido De Padt (VLD): Le ministre a déclaré dans la "Gazet van Antwerpen" du 5 décembre 2005 qu'il comptait réprimer la récidive en matière de circulation. Il ressort d'une première analyse des statistiques d'accidents que

zwaar zou aanpakken.

Mijnheer de minister, ik heb hierover een aantal vragen.

Ten eerste, welke acties en of wetgevende initiatieven zult u nemen tegen de recidive in het verkeer? Tegen welke tijdspanne mogen wij die verwachtten? Is er reeds overleg geweest of gepland met de minister van Justitie?

Ten tweede, kunt u ons de cijfers bezorgen waaruit blijkt dat, ik citeer uit het artikel: "bij ongevallen vaak mensen betrokken zijn die reeds eerder een ongeval hadden?"

Ten derde, is het juist dat u wil dat Justitie de recidivisten strenger bestraft? Zo ja, kan men dan alle recidivisten over een kam scheren? Dient er geen onderscheid te worden gemaakt tussen de mensen die voorzichtig zijn in het verkeer, maar veeleer toevallig meer dan een ongeluk veroorzaken en de verkeerscriminelen die, zoals u het in het artikel omschrijft "zich weinig of niets aantrekken van verkeersreglementen en vroegere veroordelingen en gewoon voortdoen"? Hebt u daarover concrete voorstellen?

07.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, het is zo dat wij in ons systeem pas kunnen spreken van recidive wanneer iemand voor de rechtbank verschijnt. Momenteel beschikken wij immers over een onvoldoende geschikt systeem van bewaring en centralisering van gegevens van alles wat gebeurt voordat iemand voor de rechtbank verschijnt. Naar aanleiding van de afschaffing van de boetezegels zal dat verbeteren. Dan zal een gemakkelijker systeem voor het betalen van boetes worden geïntroduceerd, dat ons ook zal toelaten de gegevens te centraliseren. Dat zal ons ooit de mogelijkheid geven om daadwerkelijk over te gaan naar een systeem van een rijbewijs met punten. Dan kan worden bepaald wie recidivist is en wie niet. Wie te weinig punten overhoudt, is misschien uiteindelijk een recidivist, maar die zal geen rijbewijs meer hebben. Dat is geen probleem van wil, maar van gegevensverzameling. Wij zijn dat stap na stap aan het oplossen. Terwijl wij het ene coördineren, kunnen wij ook de rest coördineren.

Ondertussen wordt alles wat verkeerscriminaliteit betreft - wat eigenlijk een stap verder is dan de gewone overtreding van de regels door de burgers -, alsmaar vaker geordend door de verschillende parketten.

Samen met de minister van Justitie kijken we uit naar goede afspraken inzake richtlijnen betreffende verkeersreglementnaleving van de procureurs-generaal, zodat daarin veel meer dan vandaag gestalte kan worden gegeven aan een politiek die erop gericht is de effectieve recidivisten uit het verkeer te halen. Uiteindelijk zorgt die groep ervoor dat we strenger moeten zijn voor iedereen, terwijl we efficiënter zouden kunnen zijn, mochten we veel meer gericht kunnen werken tegen de overtreders van kwade wil.

Wij staan nog maar aan het begin van het verhaal. In samenspraak met de procureurs-generaal verzamelen we veel meer gegevens dan vroeger.

les mêmes personnes sont souvent impliquées à plusieurs reprises dans un accident. Le ministre pourrait-il transmettre ces chiffres à la commission de l'Infrastructure?

Quelles actions ou initiatives législatives le ministre compte-t-il prendre pour réprimer la récidive en matière de circulation? Dans quel délai? Une concertation a-t-elle déjà eu lieu avec la ministre de la Justice? Compte-t-on pénaliser plus sévèrement l'ensemble des récidivistes? Ne convient-il pas d'établir une distinction entre les personnes qui occasionnent fortuitement plusieurs accidents et les véritables criminels de la route?

07.02 **Renaat Landuyt**, ministre: À l'heure actuelle, il ne peut être question de récidive que lorsqu'une personne est condamnée à plusieurs reprises par le tribunal. Notre système de conservation et de centralisation des données sur les autres infractions ou accidents est tel qu'il ne saurait être question de récidive dans de tels cas. La situation va s'améliorer avec la suppression des timbres-amendes et le nouveau système de paiement des amendes. Ces mesures permettront de centraliser les données. Finalement, ce système permettra l'instauration du permis de conduire à points. Nous tentons de résoudre progressivement le problème de la collecte des données.

Les différents parquets vont enregistrer de manière plus systématique les véritables cas de criminalité routière, les infractions graves et intentionnelles. Nous travaillons avec la ministre de la Justice à l'élaboration de directives précises pour les procureurs-généraux, dans le but d'empêcher les récidivistes de reprendre la route. Nous obtiendrons des résultats plus concrets si nous

nous concentrons sur les infractions intentionnelles. Mais ces nouvelles mesures doivent encore faire l'objet de développements.

07.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik ben eigenlijk niet veel wijzer geworden.

07.03 Guido De Padt (VLD): Vous ne nous en avez pas appris beaucoup plus.

07.04 Minister Renaat Landuyt: Dat kan te maken hebben met het feit dat ik het niet goed uitleg.

07.05 Guido De Padt (VLD): Het heeft wellicht met mij te maken. Mijnheer de minister, u spreekt van het rijbewijs met punten.

07.06 Minister Renaat Landuyt: Uit uw vraag leid ik af dat u voorstander bent van het rijbewijs met punten.

07.07 Guido De Padt (VLD): Neen, neen. Ik heb naar uw intenties gepeild, mijnheer de minister.

07.07 Guido De Padt (VLD): Le permis à points va-t-il devenir une réalité?

Is het rijbewijs met punten al een uitgemaakte zaak?

07.08 Minister Renaat Landuyt: Het staat in de wet.

07.08 Renaat Landuyt, ministre: En fait, la loi le prévoit déjà.

07.09 Guido De Padt (VLD): Inderdaad, maar het is nog niet van toepassing.

07.10 Minister Renaat Landuyt: Men kan daar uren over praten. Het betreft een praktisch probleem. Het is zoals bij de fiscale fraude. Hoe vaker men fiscale fraude aanpakt, hoe meer men de belastingen kan verlagen. Welnu, hoe meer we de verkeersfraude aanpakken, hoe meer vertrouwen we kunnen scheppen in het spontaan naleven door de doorsnee bevolking van de verkeersregels. We moeten verstrengen voor de recidivisten om beter met de rest van de bevolking te kunnen omgaan.

07.11 Guido De Padt (VLD): Het rijbewijs met punten staat wel in de wet, maar er is daaraan nog geen uitvoering gegeven.

07.12 Minister Renaat Landuyt: Inderdaad.

07.13 Guido De Padt (VLD): Is er al zicht op een tijdspad?

07.14 Minister Renaat Landuyt: Tijdspad? Het is zoals in de liefde: men kan dat allemaal niet zo timen.

07.15 Guido De Padt (VLD): Men kan de gevolgen ervan niet altijd timen. (*Hilariteit*)

07.16 Minister Renaat Landuyt: Nu denkt men dat ik dat zeg ter afleiding.

07.16 Renaat Landuyt, ministre: Son exécution pose néanmoins des problèmes d'ordre pratique. Je suis incapable de vous communiquer un calendrier précis

Wat ik wou zeggen, is dat met de afschaffing van de boetezegel automatisch een systeem van betere centralisering van de gegevens

tot stand is gekomen, wat ons wellicht op termijn - ik kan niet zeggen wanneer - zicht zal geven op de betrouwbaarheid van de centralisering van gegevens van inbreuken tegen personen.

Vergeet niet, bijvoorbeeld wat de anonieme camera's betreft, dat er een systeem bestaat van bescherming van de gegevens van de betrokken persoon, waardoor wij zelf regels hebben opgesteld, waardoor we de punten voor de mensen moeilijker zullen kunnen verzamelen.

Er vindt in onze politieke en maatschappelijke wereld een discussie plaats tussen degenen die vinden dat we iedereen maar streng en goed moeten straffen, en dan ook meteen vergeten, en degenen die oordelen dat we niet mogen vergeten, maar dat we rekening zouden moeten kunnen houden met herhaling. We voelen dat die discussie zowat overal binnensluipt.

We gaan erop vooruit. De dag dat de gegevens echt gecentraliseerd zijn, is het een kwestie van effectief beslissen om het systeem in uitvoering te brengen. Voordien erover praten, is eigenlijk slechts praten.

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

08 Interpellatie van de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "de snelheidsbeperking tot 80 km per uur voor vrachtwagens op de autosnelwegen" (nr. 742)

08 Interpellation de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la limitation à 80 km/h de la vitesse des camions sur les autoroutes" (n° 742)

08.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer de minister, deze interpellatie werd ingediend tijdens de tweede helft van december. Rekening houdend met de krantenartikels van de voorbije dagen en het interview in het weekblad Humo van gisteren, moet ik toegeven dat het ondertussen een beetje een achterhaalde discussie begint te lijken.

08.02 Minister **Renaat Landuyt**: Wat vond u van dat interview in Humo?

08.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): U kwam er nog redelijk sympathiek uit.

Dat neemt niet weg dat ik mijn interpellatie toch wil aanhouden, ook omdat ik er een aantal andere elementen met betrekking tot de transportsector heb ingebracht. Ik denk dat het goed is dat we daarover even van gedachten wisselen.

De hele discussie is eigenlijk begonnen met het ballonnetje van uw Vlaamse collega, minister Van Brempt, wiens werk voorlopig erin bestaat te zorgen dat zij de pers haalt. Haar pendelplan bijvoorbeeld, staat vol met ideeën die reeds in de jaren negentig werden geopperd en waarvan er enkele reeds werden afgeblokt, zelfs door de federale kamerfractie van uw partij. Denk maar aan het voorstel van de verplichte bedrijfsvervoerplannen, een voorstel dat oorspronkelijk goedgekeurd was maar waarover uiteindelijk nooit gestemd werd.

Thans staan we weer voor zo'n ballonnetje, met name de

pour le permis à points. La suppression des timbres-amendes constitue un pas dans cette direction car elle permettra une meilleure collecte des données. Des problèmes subsistent néanmoins en ce qui concerne la protection de la vie privée. Si nous parvenons à sanctionner efficacement les criminels routiers, nous pourrions mieux nous concentrer sur les usagers normaux.

08.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): La ministre flamande Van Brempt a lancé il y a quelque temps l'idée d'une limitation de vitesse pour les camions sur les autoroutes. A mon avis, elle cherchait surtout à faire parler d'elle dans la presse.

snelheidsbeperking tot 80 kilometer per uur op de autosnelwegen voor vrachtwagens, een idee waarvoor zij niet eens de bevoegdheid heeft, maar waarvan de lancering blijkbaar past in de strategie van het sp.a-hoofdkwartier waarbij ieder om de beurt toch eens moet kunnen scoren.

08.04 Minister **Renaat Landuyt**: U maakt zich illusies over de organisatie. (...)

08.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De vraag gaat over de snelheid van 80 kilometer per uur: Moet dat er al dan niet komen?

Wat onze fractie betreft, is het duidelijk. Er bestaat voorlopig geen enkele reden en geen enkele prioriteit om deze maatregel in te voeren. Op de eerste plaats is het niet evident dat zo'n maatregel de verkeersveiligheid ten goede zou komen. Enerzijds is er natuurlijk wel de kortere remafstand bij lagere snelheid zodat een aantal botsingen ofwel een kleinere vernielingsimpact zullen hebben ofwel zelfs nipt vermeden kunnen worden. Anderzijds neemt het snelheidsverschil tussen vrachtwagens en andere motorvoertuigen uiteraard toe, dat verscherpt volgens ons de conflicten tussen de verschillende soorten voertuigen en kan dus ook een grotere onveiligheid creëren en een grotere ongevalleenoorzaak worden.

Het is allesbehalve duidelijk hoe de eindbalans dan uiteindelijk luidt. Ook de studie van de Stichting Verkeerskunde in Diepenbeek heeft zich niet uitgesproken over de gevolgen van het groeiende snelheidsverschil op de autosnelwegen. Ik denk dan ook dat het een goede zaak is dat de Vlaamse regering of de federale regering – het is niet altijd even duidelijk – de zaak verder zal laten bestuderen. Eenzelfde twijfel kunnen we ook uitspreken over de milieueffecten. Op bepaalde punten zijn er positieve effecten volgens de studie van het VITO, op andere punten zijn er mogelijk ook negatieve gevolgen. Op de milieueffecten wil ik echter in deze context niet verder ingaan. Ik wil het bekijken vanuit de verkeersveiligheid.

Naast de maatregel op zichzelf is er een tweede en veel belangrijker reden waarom wij de maatregel niet prioritair vinden. Het beleid kan nog niet lopen, om het met een boutade te zeggen, en het wil al gaan vliegen. Daarmee bedoel ik dat wij toch wel wat vraagtekens plaatsen bij het bestaande vrachtwagenbeleid. Er bestaat al een hoop regelgeving die eigenlijk nauwelijks of veel te weinig wordt afgedwongen of gevolgd. Wij denken dat het onzinnig is om dan nieuwe regels op te leggen.

Ik geef hiervan enkele voorbeelden. Tot op heden moeten de vrachtwagens, voorlopig enkel nog degenen van plus 12 ton, uitgerust worden met een snelheidsbegrenzer tot 90 km/uur. Dat is een belangrijke Europees geldende verplichting om de snelheid van de vrachtwagens naar beneden te halen. Uiteraard geldt dat alleen maar als de regel ook effectief wordt nageleefd en als de naleving wordt gecontroleerd en afgedwongen. Volgens een wetenschappelijke enquête evenwel van het Centrum voor Duurzame Ontwikkeling van de Gentse universiteit zou ongeveer 20% van alle vrachtwagens in ons land zodanig uitgerust zijn dat de snelheidsbegrenzer elektronisch uitgeschakeld kan worden. Automobilisten zoals u wellicht en ik weten uit ervaring hoe veelvuldig dat in werkelijkheid ook gebeurt op de autosnelwegen. Als men achter een vrachtwagen rijdt, gebeurt het

08.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Le CD&V ne voit aucune raison d'introduire une telle limitation de vitesse et n'estime certainement pas qu'il s'agit d'une priorité. Une vitesse moins élevée diminue effectivement les distances de freinage mais elle entraîne également une augmentation de la différence de vitesse par rapport aux autres usagers, ce qui engendre aussi des situations dangereuses. La question devra en tout état de cause être étudiée plus avant. Les avis sont également partagés quant aux effets sur l'environnement.

Nous nous posons d'ailleurs déjà des questions sur la politique telle que menée actuellement en ce qui concerne les camions. Toute une série de règles, comme l'installation obligatoire de limiteurs de vitesse sur les véhicules utilitaires lourds, ne sont pratiquement pas mises en oeuvre. Cela n'a dès lors guère de sens d'imposer encore de nouvelles règles. Les contrôles sont d'ailleurs très peu nombreux.

En vertu d'une directive européenne, tous les grands camions et autocars doivent être équipés d'un tachygraphe digital depuis le 1er janvier 2006. Cela devrait permettre de réduire autant que possible les fraudes au tachygraphe. L'instrument doit bien entendu être entretenu régulièrement mais la police fédérale ne dispose pas d'un équipement ad hoc lui permettant de contrôler le nouvel appareil. Selon une source anonyme, la police fédérale de la route n'aurait pour ainsi dire pas reçu de

meermaals dat de kilometerteller over de 100 km/uur gaat. Wat nog veel erger is, de onderbreking van de snelheidsbegrenzer bij zware vrachtwagens komt volgens het onderzoek eveneens voor bij de gevaarlijke ADR-transporten, waarbij de gevolgen natuurlijk nog veel dramatischer kunnen zijn. De kernvraag hier is dan of die inbreuk op de Europese regelgeving gecontroleerd wordt. De controles terzake lijken erg marginaal te zijn.

Wij hebben eens wat mensen bij de federale politie gecontacteerd en zij zeggen dat terzake nauwelijks wordt gecontroleerd. Ik heb enkele dagen geleden bijvoorbeeld nog een mail gekregen van een politieofficier van de autosnelwegenpolitie. In die mail stond te lezen: "Er wordt bij ons weten tot op heden nooit gericht gecontroleerd op de onderbreking van de snelheidsbegrenzer van vrachtwagens. Er zijn uiteraard wel enkelingen die dit bij gelegenheid wel eens doen, als ze er de tijd voor hebben, maar dat kan je op een hand tellen. Er is daarover ook nog nooit enig onderricht gegeven. Er zijn binnen de wegpolitie zeker ook helemaal geen directieven terzake". Hieruit kan men alleen controleren dat zoiets niet wordt gecontroleerd. Vrachtwagenchauffeurs met zo'n onderbreker van de snelheidsbegrenzer kunnen gerust voortrijden. Zij hoeven zich geen zorgen te maken.

Mijnheer de minister, ik heb dan ook een aantal concrete vragen. Wordt de bestaande regel al dan niet gehandhaafd? Kunt u terzake enige toelichting geven? Zijn er bijvoorbeeld in 2005 terzake vaststellingen gedaan? Kunt u daarover cijfers geven?

Een andere verplichting waarmee de transportsector, terecht, wordt geconfronteerd, betreft de rij- en rusttijden. Sinds 1 januari 2006 moet elke grote vrachtwagen en autocar, krachtens een Europese richtlijn, uitgerust zijn met een digitale tachograaf. Wij hebben het hierover eerder al eens gehad. Dankzij dat nieuwe apparaat zal er minder gefraudeerd kunnen worden, wat natuurlijk positief is. Ook hier geldt weer dat de digitale tachograaf moet worden gecontroleerd. We zien echter dat de federale politie nog steeds niet opgeleid is om het nieuwe, verbeterde apparaat te controleren. Ik citeer opnieuw een andere politieofficier op het terrein: "De cursus voor controle van de nieuwe digitale tachograaftoestellen kan in heel Brabant nog maar door één Nederlandstalig persoon worden gevolgd. Er wordt verondersteld dat die persoon zijn kennis verder doorgeeft aan zijn collega's. Wij weten uit ondervinding dat dit weer ten dode is opgeschreven." Die politieofficier wordt nog sterker in zijn uitspraken: "Er is nog niets verbeterd inzake opleiding en bijscholing van de wegpolitie. Het is gewoonweg een schande. Wij zijn vragende partij, maar extern mogen wij niets volgen, tenzij op eigen kosten en buiten de uren. Intern bakken ze er niets van", om vervolgens te eindigen met: "Ik kan alleen maar toevoegen dat het federaal momenteel enorm slecht is en dat heel veel mensen van de wegpolitie gedemotiveerd zijn of gedemotiveerd worden. Bij de lokale verkeerssecties kan alles en binnen de federale wegpolitie kan blijkbaar niets."

Ik geef toe dat het een boodschap is van één getuige. U kunt hierop straks reageren, maar ik denk dat het toch een klacht is die we niet zomaar mogen negeren, zeker niet omdat het gaat om essentiële controles voor de verkeersveiligheid in ons land en vooral wanneer u wilt focussen op de verkeersveiligheid van de transportsector.

formation. Selon la même source, la police fédérale de la route est d'ailleurs confrontée à une foule d'autres problèmes, ce qui engendre une démotivation du personnel.

Comment va se dérouler concrètement le contrôle de la vitesse des camions? Les radars des autoroutes sont réglés sur une vitesse maximale de 120 km/h. Comment va-t-on contrôler les camions, qui ne peuvent dépasser 90 ou 80 km/h?

Quand la directive européenne imposant l'installation d'un limiteur de vitesse sur les camions de 3,5 à 12 tonnes sera-t-elle appliquée dans notre pays? La date du 1^e janvier 2006, initialement avancée par le ministre, est déjà dépassée. Le ministre impute ce retard à l'administration, mais également à un secteur peu enthousiaste. Ce dernier point a pourtant été fermement démenti par le secteur.

Comment notre pays respecte-t-il les obligations minimales de l'Europe en matière de contrôle des temps de conduite et de repos?

Combien de camions entre 3,5 et 12 tonnes roulant à plus de 100 km/h a-t-on surpris sur les autoroutes depuis 2000?

Quelles mesures le gouvernement a-t-il prises en matière de lutte contre la déconnexion illégale du limiteur de vitesse dans les camions, en particulier dans les camions qui effectuent des transports ADR de substances dangereuses?

Comment contrôle-t-on le respect de la réglementation relative au chargement des camions?

Quand entrera en vigueur la directive relative au limiteur de vitesse pour les véhicules entre trois tonnes et demie et douze tonnes?

Als we zien dat in het korps de ontmoediging met de dag toeneemt en dat men zonder de nodige opleiding en bijscholing de digitale tachograaf moet controleren, terwijl er ondertussen wel wordt aangekondigd dat de maximumsnelheid op de autosnelwegen zal worden verlaagd tot 80 kilometer per uur, vragen wij ons toch af waarmee de regering bezig is.

Mijnheer de minister, in het licht hiervan wil ik u uitdagen ons te zeggen welke maatregelen de regering reeds heeft genomen om de politie een opleiding te geven om hen op zijn minst in staat te stellen de digitale tachograaf te controleren. Bovendien wil ik graag weten of ons land aan de minimale Europese verplichtingen inzake de controles op de rij- en rusttijden voldoet. Graag kreeg ik hierover enkele cijfers.

Een derde element in het verkeersveiligheidsbeleid ten aanzien van de transportsector betreft de daadwerkelijke snelheidscontroles op de vrachtwagens. Wij vragen ons vaak af hoe de reële snelheid van vrachtwagens wordt gecontroleerd. We hebben het daarnet al gehad over de categorie +12 ton, maar ook voor vrachtwagens lichter dan 12 ton gelden bepaalde maximumsnelheden. We zien bijvoorbeeld dat de flitstoestellen die op de autosnelwegen worden gebruikt voor de snelheidscontroles, afgesteld staan op iets meer dan 120 kilometer per uur. Wij vragen ons af hoe u dan specifiek de snelheid van vrachtwagens kunt controleren. Kunt u daarover wat meer zeggen? Zijn er wat de snelheidsverplichtingen voor vrachtwagens betreft specifieke controles op de autosnelwegen en op de andere wegen?

Ik zal een deel van mijn uiteenzetting overslaan, maar wil toch nog een punt aanraken dat vorige week in de media kwam, met name het in werking treden van de Europese richtlijn voor de verplichte snelheidsbegrenzers voor vrachtwagens tussen 3,5 en 12 ton. Die snelheidsbegrenzers zouden volgens de Europese richtlijn verplicht worden vanaf 1 januari 2005. U kondigde vorige zomer aan dat die maatregel in werking zou treden op 1 januari 2006. We zijn ondertussen 11 januari 2006 en die maatregel is nog steeds niet in werking getreden aangezien het besluit nog steeds niet is verschenen in het Belgisch Staatsblad.

Uw reactie in de pers luidt dat het enerzijds de schuld is van de administratie, waarvan u nochtans eindverantwoordelijke bent, dacht ik, en anderzijds de schuld van de transportsector, die zou tegenstribbelen.

De sector, of toch tenminste een gedeelte ervan, was absoluut niet tevreden met die uitspraak van u, omdat zij stelt dat zij zeker niet het koninklijk besluit tegenhoudt, wel integendeel, dat zij allang op dat koninklijk besluit zit te wachten. Maar de sector vraagt wel, eens het koninklijk besluit is verschenen, enige tijd om hun vrachtwagens of bestelwagens aan te passen aan de criteria die in het koninklijk besluit zouden worden opgenomen.

Mijnheer de minister, concreet en samenvattend wil ik de volgende vragen voorleggen.

Ten eerste, ik zou graag cijfergegevens verkrijgen in verband met het voldoen van ons land aan de minimale Europese verplichtingen

inzake rij- en rusttijden.

Ten tweede, wat is de evolutie, jaar per jaar, sinds 2000, van het aantal vaststellingen van vrachtwagens op autosnelwegen die de toegelaten snelheid van 100 km per uur overtreden? Het gaat dan over vrachtwagens van 3,5 tot 12 ton.

Ten derde, welke zijn de maatregelen die de regering heeft genomen in verband met de praktijk van de illegale onderbreking van de snelheidsbegrenzer door vrachtwagens en specifiek ook voor de ADR-transporten?

Ten vierde, welke zijn de maatregelen die reeds werden genomen in verband met de naleving van de bepalingen van artikel 45 van het verkeersreglement dat betrekking heeft op de algemene voorschriften in verband met de lading van voertuigen? Dat hoofdstukje heb ik overgeslagen wegens de tijdsbeperking, maar u hebt er vroeger al over gecommuniceerd.

Ten vijfde, wat is de reden waarom de richtlijn 2002/85/EG betreffende de snelheidsbegrenzer voor lichte vrachtwagens tussen 3,5 en 12 ton nog een tijdje zal uitblijven?

Ik concludeer. De aanleiding was heel de discussie over de snelheidsbeperking voor vrachtwagens tot 80 km per uur. Dat is een discussie met een grote symboolwaarde. Er zijn echter nog heel wat aantal maatregelen uit te werken en concreet op het terrein af te dwingen, denken wij, vooraleer er dergelijke nieuwe maatregelen uitgevaardigd moeten worden.

Mijnheer de voorzitter, mijn excuses voor de tijdsoverschrijding.

08.06 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega, uw inleiding staat een beetje haaks op uw vragen, die overeenstemmen met de tekst die u doorgegeven hebt. U hebt drie bijkomende vragen gesteld in uw overwegingen, maar u hebt de tekst misschien niet zo goed gevolgd.

Ik wil wel eens nagaan hoe de controle op snelheidsbegrenzers gebeurt.

De vraag in verband met de digitale tachograaf en de opleidingen daartoe wil ik ook even nagaan. Ik veronderstel dat de commentaren van het anoniem lid van de federale politie, die zo gefrustreerd is dat de zonale politie het zo veel beter heeft dan de federale politie, genoteerd staan, zodat ik die ook eens kan voorleggen om na te gaan of die opmerkingen ernstig zijn.

Ik wil wel verwijzen naar het rapport. De beste planning inzake verkeersveiligheidspolitik heb ik nu gelezen bij de federale politie in een rapport dat helemaal niet getuigde van enige frustratie, integendeel: van een groot pak gezonde ambitie met vooral de nadruk op controle wat de transportsector betreft, gebaseerd op de meest gedetailleerde cijfers die ik ooit gezien heb. Dus, ondanks de frustraties bij uw contactpersoon blijkt de federale politie een en ander enorm goed te verwerken in zeer goede rapporten en zelfs in een zeer ambitieuze planning wat de transportsector betreft. Dus, ik raad u die literatuur zeker aan.

08.06 **Renaat Landuyt**, ministre: M. Van den Bergh a posé trois questions supplémentaires qui ne figurent pas dans son texte initial. Je vais donc faire vérifier comment le contrôle des limiteurs de vitesse est effectué concrètement et comment la formation pour être capable de contrôler le tachygraphe digital est organisée. Je constate que les déclarations anonymes de ce membre de la police fédérale des routes sont contredites par l'excellent rapport que cette police a publié récemment et qui témoigne d'une haute et saine ambition.

La question de la mesure de vitesse effective des camions sera forcément évoquée lors de la discussion à venir sur la limitation de la vitesse des poids lourds à 80 kilomètres à l'heure.

U hebt nog een bijkomende vraag gesteld, met name over de reële snelheidsmeting van vrachtwagens. Eigenlijk lopen wij dan op onze werkzaamheden inzake het invoeren van de snelheidsbeperking tot 80 kilometer per uur voor vrachtwagens. Uiteraard zal daarbij de vraag rijzen naar de noodzaak om de vaststellingsmiddelen op die snelheid af te stellen. Dat is nogal evident. Maar dat is al een vraag naar de uitvoering.

Ik kom nu tot het antwoord op de vragen die mij wel werden doorgegeven. Ten eerste vroeg u naar cijfergegevens betreffende de naleving van de minimale verplichtingen inzake rij- en rusttijden door België. Volgens de jongste aangifte is het minimaal aantal te controleren voertuigen volgens de richtlijn van 1988 – met name 1% van het aantal dagen waarop de onder de Europese verordening vallende voertuigenbestuurders werkzaam zijn geweest – 360.140. Het aantal langs de weg gecontroleerde vervoerders bedraagt 340.525. Het aantal in de ondernemingen gecontroleerde vervoerders is 6.917. Het aantal langs de weg gecontroleerde werkdagen bedraagt 232.280. Het aantal in de ondernemingen gecontroleerde werkdagen bedraagt 139.321. In totaal zijn er 371.601 controles, dat is dus meer dan het ene procent dat ik genoemd heb en wat overeenkomt met 360.140 controles.

Dus, volgens de Europese normen lijkt het, wat België betreft, in orde te zijn.

Wat uw tweede vraag betreft, over de evolutie, jaar per jaar sinds 2000, van het aantal vaststellingen van snelheidsovertredingen door vrachtwagens op autosnelwegen spreken wij voor het jaar 2000 over 3.042 opgetekende overtredingen, voor 2001 over 9.845 overtredingen, voor 2002 over 10.437, voor 2003 over 6.056 en voor 2004 over 2.263.

De cijfers van 2005 werden nog niet bijgevoegd. De cijfers hebben betrekking op de categorie van vrachtwagens met een snelheidsbeperking van 90 km/uur.

Wat de maatregelen betreft die de regering heeft genomen in verband met de praktijk van het illegaal onderbreken van de snelheidsbegrenzer door vrachtwagens waaronder ADR-transporten, kan ik meedelen dat om de fraudes inzake het onderbreken van snelheidsbegrenzers en van de tachograaf efficiënter te kunnen aanpakken, de controleurs van de dienst wegcontrole uitgerust zijn met apparatuur om deze manipulaties op te sporen. Tevens werd de toe te passen boete verhoogd in het KB van 14 juli 2005, tot een boete van 3750 euro.

Wat de vierde vraag betreft inzake de maatregelen die reeds werden genomen in verband met de naleving van de bepaling van artikel 45 van het verkeersreglement dat betrekking heeft op de algemene voorschriften in verband met de lading van voertuigen, kan ik meedelen dat we op grond van de ervaringen van de federale wegpolitie en op hun vraag, een regel in het verkeersreglement zullen invoeren die veel preciezer is en even precies als de Duitse regel die toelaat om per aard van de lading veel beter preventieve vaststellingen te doen dat effectief niet veilig werd geladen. Volgens de politie laat de algemene regel die thans geldt niet toe om zonder

A propos des contrôles relatifs aux temps de conduite et de repos, la directive de 1988 dispose que le nombre minimum de véhicules à contrôler doit s'élever à 1 pour cent du nombre de jours de travail accomplis par les conducteurs de véhicules tombant sous l'application de la directive européenne. Selon ce critère, il fallait procéder à 360.140 contrôles dans notre pays alors qu'il y en a eu 371.601, ce qui représente un peu plus de la moyenne européenne.

Le nombre d'excès de vitesse constatés commis par des conducteurs de poids lourds sur les autoroutes a évolué comme suit, ces dernières années: 3.042 en 2000, 9.845 en 2001, 10.437 en 2002, 6.056 en 2003 et 2.263 en 2004. Il s'agit en l'occurrence de camions dont la vitesse maximum est de 90 kilomètres à l'heure.

Les contrôleurs du service du Contrôle routier ont été équipés de dispositifs permettant de détecter l'interruption illégale du limiteur de vitesse des camions. Par ailleurs, en cas de flagrant délit, les amendes ont été portées à 3.750 euros.

Les contrôles des chargements seront améliorés étant donné que le code de la route comprend à présent une nouvelle disposition qui, à l'exemple de ce qui existe en Allemagne, est beaucoup plus précise et permet d'effectuer des contrôles à titre préventif en fonction la nature du chargement. Cette nouvelle disposition doit permettre de réduire le nombre d'accidents qui impliquent des camions dont le chargement est excessif ou mal arrimé.

Une distinction doit être faite entre ce qui est obligatoire et ce qui concerne uniquement la transposition juridique de la directive. La directive n'impose le limiteur de vitesse qu'à partir du

discussies preventief op te treden. Wij gaan in op hun verzoek om het reglement op dat punt te specificeren.

In het verleden is terzake enorm veel overleg gepleegd. De sector – die dit wellicht alweer zal tegenspreken – pleit voortdurend om ruimere internationale normen te gebruiken, in de hoop dat er minder gecontroleerd kan worden. Wij stappen over op een veel duidelijker, maar door de sector voor streng ervaren, Duits systeem. Dit systeem is wellicht het enige dat er kan voor zorgen dat er heel wat minder ongevallen gebeuren ingevolge slecht laden.

De vijfde vraag was of er een onderscheid moet worden gemaakt tussen hetgeen effectief verplicht is en hetgeen de juridische omzetting van de richtlijn is. De richtlijn op zich is omgezet. De richtlijn voorzag er niet in dat vrachtwagens vanaf 1 januari 2005 – die van 3,5 ton – over een snelheidsbegrenzer moesten beschikken. Volgens de richtlijn moet dit slechts tegen 1 januari 2007. Wij hebben beslist om dit in werking te stellen op 30 juni 2006 zodat de sector die duidelijk verwittigd is, de tijd krijgt om zich hierop voor te bereiden.

Daarmee heb ik een einde gesteld aan de rustige gesprekken tussen mijn administratie en de sector om eens te kijken wanneer zij die datum eventueel zouden bepalen. Ik heb nu zelf de discussie stopgezet en duidelijk gezegd dat wij het vroeger zullen doen dan Europees is voorgeschreven zodanig dat wij veel gemakkelijker dan voordien kunnen overstappen van 90 km/uur naar 80 km/uur, omdat tachtig prachtig is.

08.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben enigszins verrast door uw laatste zinsnede. U blijft erbij om die 80 km/uur toch in te voeren op termijn terwijl u, had ik de indruk, in de artikels en het interview van gisteren eerder op een meer rationele manier wilde omgaan met de transportsector, meer de nadruk wilde leggen op de huidige maatregelen, de huidige regels, om die af te dwingen, dat u eerder iets wilde doen aan het laden van de vrachtwagens - het is een terechte maatregel om het Duitse boekje daar ook te gaan toepassen en ik denk niet dat de transportsector daar zoveel moeilijkheden mee heeft - en dat u wilde afstappen van die symboolmaatregel van het invoeren van 80 km/uur.

Blijkbaar klopt de indruk die werd gegeven in alle gesprekken en interviews niet. Mijnheer de minister, ik wil u nog eens vragen of u dat al dan niet wilt bevestigen.

Voor de andere antwoorden wil ik u alvast bedanken. Ik hoop dat ik een kopie kan krijgen van het antwoord, gezien het aantal cijfers dat daarin vermeld wordt. Anders zal ik moeten wachten op het verslag terzake om dat nog eens allemaal goed na te kijken en goed na te lezen.

Ik zou echter toch nog graag even verduidelijking krijgen over uw houding ten opzichte van die 80 km/uur, want dat is toch niet onbelangrijk in dit debat.

08.08 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, in verband met die laatste vraag is er een officieel standpunt van de federale regering verwoord in de beslissing van 23 december laatstleden. Dat stelt dat er een werkgroep onder mijn leiding opgericht wordt met de

1^{er} janvier 2007 alors que nous l'instaurons dès le 30 juin 2006. J'ai mis un terme aux discussions avec le secteur à ce sujet et pris ma décision. Le secteur a le temps de se préparer.

08.07 Jef Van den Bergh (CD&V): A l'occasion d'interviews, le ministre a semblé dire qu'il se concentrerait surtout sur les dispositions actuelles, qu'il interviendrait essentiellement en ce qui concerne le problème du chargement et que l'instauration de la vitesse maximale de 80 km/heure n'était pas acquise. Ce n'est pas le sentiment que j'ai aujourd'hui. Le ministre peut-il expliquer cette contradiction?

08.08 Renaat Landuyt, ministre: Le 23 décembre 2005, le gouvernement a décidé de constituer un groupe de travail

verschillende ministers die op een of andere manier te maken hebben met de transportsector om alle regels inzake problematiek van verkeersveiligheid samen te nemen en een rapport voor te leggen in maart van dit jaar zodat wij dan kunnen zien welke stappen wij zetten in de richting van 80 km/uur.

sous ma supervision et réunissant tous les ministres compétents en matière de transport pour fixer ensemble les règles de sécurité routière. En mars, le groupe de travail fournira un rapport à ce sujet. Nous verrons alors si nous optons pour la limite de 80 km à l'heure.

Moties **Motions**

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Jef Van den Bergh en luidt als volgt:

“De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Jef Van den Bergh

en het antwoord van de minister van Mobiliteit,

vraagt de regering

1. in het beleid, inzake de impact van vrachtwagens op de verkeersveiligheid, prioriteit te geven aan
 - een tijdige implementatie in Belgisch recht van Europese richtlijnen en voorschriften die betrekking hebben op het wegtransport;
 - een consequente en doorgedreven handhaving van de bestaande regels, alvorens nieuwe ideeën te lanceren;
2. in functie van de verkeersveiligheid meer bijscholing en permanente vorming te voorzien voor de politiediensten in ons land inzake de handhaving van technische reglementen inzake wegtransport;
3. de nodige maatregelen te nemen teneinde elke mogelijke demotivatie bij het personeel van de federale politie inzake de handhaving van verkeersregels te voorkomen.”

Une motion de recommandation a été déposée par M. Jef Van den Bergh et est libellée comme suit:

“La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Jef Van den Bergh

et la réponse du ministre de la Mobilité,

demande au gouvernement

1. d'accorder la priorité, dans le cadre de la politique relative à l'incidence des camions sur la sécurité routière,
 - à une transposition en droit belge, dans le délai imparti, des directives et règles européennes ayant trait au transport par route;
 - à une application cohérente et accentuée des règles existantes, avant de lancer de nouvelles idées;
2. de prévoir, en fonction de la sécurité routière, davantage de recyclage et de formation permanente pour les services de police de notre pays dans le domaine de la répression des infractions aux règlements techniques en matière de transport routier;
3. de prendre les mesures nécessaires afin d'éviter toute démotivation éventuelle du personnel de la police fédérale sur le plan de la répression des infractions aux règles du code de la route.”

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Inga Verhaert en door de heer Guido De Padt.

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Inga Verhaert et par M. Guido De Padt.

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

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

En ce qui concerne l'ordre des travaux, je propose de donner, dans un instant, la parole à Mme Belhouari, puis à M. De Padt pour poser ses deux questions. Monsieur Maingain, je vous donnerai ensuite la parole pour poser à votre tour vos deux questions.

08.09 **Olivier Maingain** (MR): Cela prendra combien de temps,

monsieur le président?

Le **président**: Environ vingt minutes.

08.10 Olivier Maingain (MR): Je suis à votre disposition, monsieur le président.

09 Question de Mme Talbia Belhouari à la vice-première ministre et ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les droits des passagers" (n° 9507)

09 Vraag van mevrouw Talbia Belhouari aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Consumentenzaken over "de rechten van de passagiers" (nr. 9507)

09.01 Talbia Belhouari (PS): Monsieur le ministre, la Commission européenne a décidé, le 14 décembre dernier, de citer quatre pays européens, dont la Belgique, devant la Cour européenne de justice pour des lacunes dans l'application européenne de défense des droits des passagers aériens. L'Autriche, le Luxembourg, la Suède et notre pays n'ont, en effet, pas encore rempli toutes les obligations en vertu du règlement européen offrant aux passagers européens une protection renforcée en cas de refus d'embarquement, d'annulation de vol ou de retard important.

Il est plus spécifiquement reproché à ces pays de ne pas avoir encore établi de système de sanctions efficace à l'égard des compagnies en infraction.

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes:

- Pourquoi notre pays n'applique-t-il pas le règlement européen entré en vigueur voici bientôt un an? Il s'agit pourtant d'un bon règlement qui défend les droits des passagers aériens.

- Quelles mesures avez-vous déjà prises en éventuelle collaboration avec vos collègues de l'Economie et de la Protection des consommateurs pour remédier à cette situation?

09.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, madame Belhouari, soyez rassurée, toute cette problématique a été réglée.

Un seul point relatif aux sanctions reste en suspens en raison de l'avis de la Région flamande qui se fait attendre.

Quant au point concernant les plaintes, il est également définitivement réglé. Ainsi, les passagers aériens, qui se sentent lésés, peuvent déposer une plainte auprès de notre administration. Il fallait seulement encore désigner l'instance responsable si la conciliation menée par notre administration n'aboutit pas. J'ai donc décidé que c'est le juge de paix qui serait compétent en cette matière, même si cela n'était pas tout à fait nécessaire. Toutefois, pour éviter toute discussion, le projet de loi stipule que le juge de paix est compétent.

Il s'agit maintenant d'une question de semaines. En effet, nous attendons la réponse de la Région flamande pour poursuivre la procédure relative au projet de loi portant sur des sanctions. Il n'y est pas seulement question des passagers aériens, la navigation maritime et les routes étant également concernées.

Après coup, je constate qu'il aurait été plus intéressant d'avoir

09.01 Talbia Belhouari (PS): Op 14 december jongstleden besliste de Europese Commissie om vier lidstaten, waaronder België, te dagvaarden wegens hun onvolledige toepassing van de verordening die ertoe strekt luchtreizigers een betere bescherming te bieden bij instapweigering, annulering van een vlucht of langdurige vertraging.

Waarom past ons land die Europese verordening niet toe? Welke maatregelen hebt u genomen?

09.02 Minister Renaat Landuyt: Er is geen probleem.

Er moest een bevoegde instantie worden aangewezen na de verzoeningspoging door de administratie. We hebben de vrederechter aangewezen. Eigenlijk was die precisering overbodig maar we hebben dat gedaan om elke discussie te vermijden.

De vertraging kan worden verklaard door het feit dat die bepaling werd opgenomen in een algemene tekst over vervoer en dat we over een ander punt – dat geen verband houdt met het luchtvervoer – op het advies van het Vlaams Gewest wachten. Wij zouden dat advies in de komende

plusieurs projets de loi au lieu d'un seul. C'est la seule complication. Je ne m'attends donc pas à des problèmes devant la Cour européenne.

weken moeten ontvangen.

09.03 Talbia Belhouari (PS): Je vous remercie, monsieur le ministre, me voilà rassurée.

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

10 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de trajectcontrole" (nr. 9570)
10 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le contrôle de la vitesse tout au long d'un trajet" (n° 9570)

10.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de trajectcontrole is een relatief nieuwe manier om snelheden te meten en overtreders te bekeuren. Kenmerkend is dat de snelheid niet op een punt wordt gemeten, maar dat het om de gemiddelde snelheid over een langere afstand gaat. De pakkans – en dat zal u wellicht verheugen – is 100%.

Nederlandse weggebruikers blijken zich met trajectcontrole goed aan de snelheidslimiet te houden. Op trajecten waar aanvankelijk vaak de snelheid werd overschreden, is het overtredingspercentage teruggebracht naar enkele procenten. Volgens wat men in Nederland heeft geleerd komt de trajectcontrole de verkeersveiligheid, de doorstroming van het verkeer en het milieu ten goede.

Het Nederlands Bureau Verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie heeft op dit moment 6 operationele systemen. Het is de bedoeling om in Nederland over ongeveer 10 jaar 20 systemen operationeel te hebben. De Nederlandse Hoge Raad heeft bepaald dat trajectcontrole een wettig meetmiddel is. Het voordeel van de trajectcontrole is – ik heb het reeds gezegd – dat de snelheid niet op een punt wordt gemeten, maar dat het om de gemiddelde snelheid over een langere afstand gaat.

Vele mensen vinden om die redenen de trajectcontrole eerlijker dan bijvoorbeeld meting met behulp van een flitspaal. Een ander voordeel voor de weggebruiker is dat het verkeersbeeld rustiger wordt doordat de onderlinge snelheidsverschillen kleiner worden. Met de trajectcontrole kan 7 dagen per week en 24 uren per dag gecontroleerd worden, zonder dat er fotorolletjes moeten gewisseld worden. De verwerking van de bekeuringen gebeurt vrijwel geautomatiseerd.

Mijnheer de minister, ik heb twee vragen.

Welke visie en welk standpunt houdt u erop na betreffende de invoering van een dergelijke trajectcontrole op ons grondgebied?

Zijn in ons land de wettelijke instrumenten voorhanden om aan trajectcontrole te doen? Kan een politiezone al overgaan tot trajectcontrole op bepaalde gedeelten van haar grondgebied? Zo ja, welke zijn de na te leven procedures? Zo nee, wordt er een initiatief genomen om dat in de toekomst mogelijk te maken? Wordt er in dat verband overleg gepleegd met de dienst Metrologie?

10.01 Guido De Padt (VLD): Le contrôle de la vitesse tout au long d'un trajet est un nouveau procédé pour constater les excès de vitesse. Le système présente de nombreux avantages: le risque d'être verbalisé est de 100% et les contrôles peuvent être effectués sept jours sur sept et 24 heures sur 24. Les conducteurs ont davantage tendance à respecter les limitations de vitesse grâce à ce système, ce qui ne peut être que bénéfique pour la sécurité, la fluidité du trafic et l'environnement. Il est déjà utilisé aux Pays-Bas.

Quelle est la position du ministre à propos de l'instauration d'un tel contrôle de trajet dans notre pays? Dispose-t-on de suffisamment d'instruments légaux? Des procédures particulières doivent-elles être observées? Une concertation a-t-elle lieu à ce sujet avec le service de Métrologie?

10.02 Minister **Renaat Landuyt**: Over het persoonlijke punt dat ik blij zou zijn dat de pakkans verhoogt: dat weet ik nog zo niet. Maar ik zal mijn persoonlijke standpunt daaromtrent maar niet uiten.

Uiteraard is een vorm van trajectcontrole een ideale manier om de vaststellingen te doen. Het zou bovendien een sfeer scheppen waarbij men weet dat men betrapt kan worden en waardoor men zich aan de regels houdt. Alleen al om die sfeer te scheppen, is een trajectcontrole wellicht de beste manier van werken.

Wat de controle-instrumenten betreft: strikt genomen zouden dezelfde meetinstrumenten die vandaag worden gehanteerd ook daarvoor moeten worden aangewend. Noodzakelijk is echter dat een en ander reglementair wordt geregeld. Het is immers niet de gemiddelde snelheid die de overtreding is, maar men gaat uit van de veronderstelling dat wanneer men een bepaald traject in een bepaalde tijd heeft afgelegd, het dan niet anders kan dan dat er op een bepaald moment van het traject te snel werd gereden.

Die redenering is een bewijsredenering. Die bewijsredenering kan men juridisch nog versterken door ze in een KB als een juridische bewijsredenering te formuleren. Strikt genomen kan men met dezelfde wapens als vandaag een vaststelling doen: dan moet men filmen bij het begin en het einde van het traject en moet men een tijdsmeting hebben. De sfeer in ons land is er niet naar om dit zomaar ongereguleerd te doen. Er zullen dan veel discussies zijn. Niet iedereen is zoals u immers geneigd om de reglementen na te leven.

Wat is de praktische werkwijze? Wij moeten samen met de politie en het parket nagaan of wij hiervan voorstander zijn. Dan moeten er investeringen door de wegbeheerder gebeuren en moet er een reglementering worden opgesteld om dit een iets strakkere juridische omkadering te geven. De eerste stap is echter de afspraak met de wegbeheerder over investeringen terzake.

10.03 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

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

11 **Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de verplichte nummerplaat voor bromfietsen" (nr. 9571)**

11 **Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la plaque d'immatriculation obligatoire pour les cyclomoteurs" (n° 9571)**

11.01 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ook hiervoor ben ik de mosterd gaan halen in Nederland. Sinds 1 september 2005 moeten brommers, scooters en snorfietsen daar een eigen kenteken hebben.

Een eigen kentekenbewijs en kentekenplaat voor brom- en snorfietsen was een lang gekoesterde wens van de Nederlandse overheid, de politie, de verzekeraars, de fabrikanten en de verkopers daar. Met de kentekenregistratie worden van alle Nederlandse brom- en snorfietsen de kentekens van het voertuig en de persoonsgegevens van de eigenaar/houder geregistreerd. Daarmee

10.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Le contrôle de la vitesse tout au long d'un trajet constitue un instrument idéal pour constater les infractions. Il est extrêmement positif de constater que ce système crée un climat qui incite les gens à respecter les règles.

Lors des contrôles de trajet, on mesure le temps mis pour se déplacer du point de départ au point d'arrivée. Si ce temps est trop court, on peut supposer que le trajet a été effectué à une vitesse trop élevée. Il s'agit d'un raisonnement de preuve qui diffère du système actuel.

Le contrôle de trajet pourrait théoriquement être instauré dans notre pays avec les instruments et règles dont nous disposons actuellement mais il n'est pas dans les habitudes belges d'agir ainsi sans fixer une réglementation. Il est donc indispensable d'élaborer un arrêté royal conférant un fondement juridique à un tel système. Il convient par ailleurs d'étudier la question des investissements à réaliser par les gestionnaires de voirie et à mener une concertation avec la police et le parquet.

11.01 **Guido De Padt** (VLD): Depuis le 1er septembre 2005 aux Pays-Bas, les cyclomoteurs, les scooters et les mobylettes doivent être munis d'une plaque d'immatriculation spécifique. Les plaques du véhicule et les données personnelles de leur titulaire sont enregistrées, ce qui devrait être bénéfique pour la sécurité routière, la lutte contre la

wil de overheid de verkeersveiligheid verhogen, de criminaliteit beter aanpakken, de aansprakelijkheid duidelijker vaststellen en de verzekeringsplicht beter laten handhaven. Veel Europese landen, waaronder Duitsland, hebben ook een nationale kentekenregistratie gehad. Ik meen mij trouwens te herinneren dat ook België dat in het verleden heeft gehad.

Vanaf 1 september 2005 worden in Nederland nieuwe brom- en snorfietsen alleen nog maar verkocht met kentekenbewijs en bijbehorende kentekenplaat. 1 september was ook het startmoment voor registratie van het bestaande park. Alle eigenaren kunnen vanaf dat moment hun brom- en snorfiets laten schouwen bij de erkende brom- en snorfietshandelaren, een kentekenbewijs aanvragen op het postkantoor en een kenteken laten maken bij een erkende kentekenplaatfabrikant. De laatste dag dat het postkantoor nog een eerste aanvraag accepteert in Nederland, is dinsdag 31 oktober 2006. Daarna kan een eerder gebruikte bromfiets enkel nog via een keuringsstation een kentekenbewijs krijgen na keuring. Vanaf 1 januari 2007 is in Nederland voor alle brom- en snorfietsen een eigen kentekenbewijs en kentekenplaat verplicht.

Ook in ons land gaan stemmen op om dit verplicht te maken. Er is onder meer Dirk Verstuyft, rechter bij de politierechtbank in Gent, die er in een interview voor gepleit heeft om opnieuw de kentekenplaat voor bromfietsen in te voeren. Bromfietsen moeten in België verzekerd zijn, maar omdat inschrijvingsplaten niet vereist zijn, is controle op de verzekeringsplicht van de bestuurders onmogelijk. Zoals gezegd dringt men ook vanuit de magistratuur op verplichte registratie aan, al was het maar om het opfokken van bromfietsen tegen te gaan.

Ik ben eens nagegaan welke voordelen een verplichte nummerplaat zou kunnen hebben voor bromfietsen. Een eerste voordeel is dat men de verzekeringsplicht zou kunnen controleren. Sinds 2003 controleert het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds of wagens verzekerd zijn, enkel als het fonds de nummerplaten van de Dienst voor Inschrijving van Voertuigen kan vergelijken met de contracten van de verzekeraars. Omdat bromfietsen geen nummerplaat hebben, is de vergelijking dus niet mogelijk.

Ten tweede gebeuren er dagelijks ongelukken met bromfietsen zonder nummerplaat. Behoorlijk vaak plegen de bestuurders vluchtmisdrijf en alleen de kleur van helm en bromfiets en een persoonsbeschrijving maken dan de opsporing mogelijk. Met een kenteken kunnen de daders volgens de politie beter worden opgespoord.

Ten derde, voor de politie wordt het ook gemakkelijker om bromfietsbestuurders te controleren op overtredingen. Een kenteken maakt bijvoorbeeld flitsen mogelijk, wat het ook mogelijk maakt om het opfokken van bromfietsen beter een halt toe te roepen.

Derhalve heb ik twee vragen.

Mijnheer de minister, wat is uw visie en uw standpunt over de invoering van een verplichte registratie en een verplichte nummerplaat voor bromfietsen? Bent u voor- of tegenstander? Op welke wijze en met welk tijdspad zou u eventueel te werk willen gaan?

criminalité, la détermination des responsabilités et le respect de l'obligation de s'assurer. Je pense que la Belgique a déjà connu, dans le passé, un tel système d'immatriculation.

Dans notre pays, des voix s'élèvent pour rendre obligatoire l'immatriculation. Les cyclomoteurs doivent être assurés mais les plaques d'immatriculation n'étant pas requises, tout contrôle s'avère impossible. L'immatriculation permettrait également de lutter contre l'augmentation illégale de la puissance des cyclomoteurs, rendrait plus difficiles les délits de fuite et faciliterait le contrôle des infractions.

Que pense le ministre de l'idée de rendre obligatoire l'immatriculation des cyclomoteurs grâce à une plaque minéralogique? Comment conçoit-il les choses dans la pratique? Combien de cyclomoteurs seraient concernés par une telle mesure?

Ten tweede, hebt u een zicht op het aantal bromfietsen waarop een dergelijke, verplichte registratie in voorkomend geval van toepassing zou zijn?

11.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega, aangezien u zo duidelijk vraagt of ik voor- of tegenstander ben van een verplichte nummerplaat voor bromfietsen, moet ik duidelijk antwoorden dat ik tegenstander ben. Daardoor moet ik uw tweede vraag niet eens beantwoorden.

11.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Je ne suis pas favorable à la plaque d'immatriculation obligatoire pour les cyclomoteurs.

11.03 **Guido De Padt** (VLD): Wellicht bestaat in de Kamer ook nog een motiveringsplicht.

De **voorzitter**: De minister was aan het wachten op die vraag.

11.04 Minister **Renaat Landuyt**: U hebt op alle punten gelijk.

Met een nummerplaat kan veel beter worden gecontroleerd. Als we de voetgangers ook van een nummer zouden voorzien, zouden we nog beter kunnen controleren. Op het punt van de controle kan ik het dus niet halen. Hoe meer er wordt geregistreerd en gecontroleerd, hoe beter kan worden gecontroleerd. Een en ander gaat echter in tegen mijn spontaan vrijheidsgevoel.

11.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Cela faciliterait certes les contrôles policiers mais si nous poussions ce raisonnement, nous doterions également les piétons d'une marque d'immatriculation.

De **voorzitter**: Als dat geen liberale reactie is.

11.05 Minister **Renaat Landuyt**: Ik ben dus geen vorstander van dergelijke controle. Ik ben er zeker van dat, als we de nummerplaat kunnen zien in plaats van de kleur van de brommer, we een stap verder zijn in het geval van vluchtmisdrijf.

11.05 **Renaat Landuyt**, ministre: L'idée d'un numéro d'immatriculation obligatoire heurte mon sens de la liberté. Le coût est disproportionné par rapport aux avantages. Commençons par mieux enregistrer et mieux contrôler les voitures.

Ik durf het aantal vluchtmisdrijven onderschatten. Als de politie de verzekering wil controleren, moet ze maar aan de eigenaar van de brommer vragen dat hij zijn verzekeringscontract voorlegt. In de weinige gevallen van personen die tientallen brommers bezitten, kan dan worden gediscussieerd over de vraag of de echte brommer effectief al dan niet verzekerd is.

De kosten wegen, wat mij betreft, niet op tegen de baten. Ik herhaal dat ik tegenstander ben van een verplichte nummerplaat voor bromfietsen. Ik ben voorstander van een betere en efficiëntere registratie van onze auto's.

Laten we daarmee beginnen. Laten we zorgen dat de Car-Pass goed functioneert, zodat we op dat vlak een goede registratie krijgen.

11.06 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik vind de motivering van de minister eerder zwak omdat ik vind dat men moeilijk kan vergelijken met voetgangers. Ik denk dat de problemen waarmee de mensen en de samenleving worden geconfronteerd door brom- en snorfietsen, niet van dezelfde aard zijn als de problemen die voetgangers kunnen veroorzaken. Ik maak het als burgemeester dagelijks mee dat mijn politiemensen mij zeggen dat ze weinig of geen mogelijkheden hebben om op een adequate manier op te treden tegen diegenen die zich constant schuldig maken aan overtredingen met hun bromfietsen. Men heeft, op het ogenblik dat men vaststellingen wil doen van snelheidsovertredingen, geen enkele mogelijkheid om dat te gaan registreren, als men die registratie dan

11.06 **Guido De Padt** (VLD): Les motivations du ministre me paraissent bien faibles. La police prétend ne pas pouvoir intervenir efficacement à l'encontre des cyclomotoristes en infraction. Des magistrats, par exemple le juge de police Verstuyft à Gand, plaident eux aussi en faveur d'une plaque d'immatriculation pour les cyclomoteurs.

toch zo hoog in het vaandel voert.

Wat doen degenen die te kwader trouw zijn en als ze iets mispeuteren? Ze tonen "dit" naar de politieagenten, mijnheer de minister. Dat gebeurt dagelijks. Ze gaan langs kleine wegeltjes rijden zodat de politie hen hoegenaamd niet meer kan betrappen of kan snappen.

Ik stel vast dat er vanuit de magistratuur een bepaalde vraag is om dat te doen, dat de verzekeringsplicht voor de bromfietsen een bepaald probleem is en dat vele, over het algemeen jongere mensen zich schuldig maken aan het opfokken van hun bromfiets, wat ook heel moeilijk controleerbaar is.

Ik neem akte van uw stelling, mijnheer de minister, dat u ook geen nummerplaat op een voetganger kan of wil kleven. Het vrijheidsgevoel kleef ik uiteraard ook persoonlijk erg aan, maar ik wil dat toch stellen tegenover de veiligheid en de verzekering die mensen moeten hebben wanneer ze anderen schade toebrengen. Daar komt het toch op neer. Vele mensen blijven in de kou staan wanneer ze aangereden worden door bromfietsen omdat er geen mogelijkheid van herkenning is.

11.07 Minister **Renaat Landuyt**: Ik ga er nog iets aan toevoegen. Ik doe niets af aan de bestaande problemen, maar we moeten ervan leren afstappen om de problemen die we hebben met specifieke groepen, op te lossen door extra administratieve en andere lasten op te leggen aan de grote groep van de bevolking.

Het vergemakkelijkt het politiewerk als men iedereen verplicht een nummerplaat te hebben voor een bromfiets. Maar op die manier legt men de last ook op de brave burgers. Ik behoor niet tot die politici die voortdurend de mensen, die de regels wel naleven, zwaardere lasten willen opleggen omdat we dan op een gemakkelijkere manier onze politiecontroles kunnen uitvoeren. Ik wil wel investeren in efficiëntere politiecontrole, maar dan niet ten koste van de gewone, doorsnee burger want daarvoor is mijn vrijheidsgevoel te groot.

De **voorzitter**: Na deze akte van geloof in de vrijheid...

(...): (...)

11.08 Minister **Renaat Landuyt**: De echte socialist is eigenlijk de echte liberaal van vroeger, maar dan met de juiste idealen. Vrijheid voor de firma's, goed, maar geen vrijheid voor de mens die met zijn brommertje rijdt? Pepe moet zijn brommer laten registreren omdat er een of andere pipo iets verkeerd doet. Ik ben daar tegen.

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

11.09 Minister **Renaat Landuyt**: Nog zo'n betuttelende uitspraak! U ziet dat we via misbegrepen liberalisme vervallen in louter katholicisme. Geef mij dan maar het socialisme!

De **voorzitter**: U zou dat ook DDR-socialisme kunnen noemen. Nee, ik mag hier als voorzitter niets zeggen!

Het incident is gesloten.

11.07 **Renaat Landuyt**, ministre: Je ne crois pas qu'il faille résoudre les écarts de conduite de certains en imposant à chacun des charges administratives supplémentaires. Nous devons investir dans un contrôle de police plus efficace.

L'incident est clos.

12 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het koninklijk besluit over de betaling van onmiddellijke inningen met een stortingsformulier" (nr. 9616)

12 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'arrêté royal relatif au paiement des perceptions immédiates au moyen d'un bulletin de versement" (n° 9616)

12.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik heb de vraag niet bij me.

De **voorzitter**: U vraagt, wij draaien. Het secretariaat van deze commissie zal daarvoor zorgen.

12.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Dank u wel, voorzitter.

Mijnheer de minister, het is de bedoeling van de regering om de boetezegels als betaalmiddel voor de onmiddellijke inning te vervangen door een stortingsformulier. Deze doelstelling is evenwel nog niet opgenomen in het koninklijk besluit van 30 september 2005 over de onmiddellijke inning. Daaromtrent moet er nog een KB verschijnen. We hebben het hierover ook al kort gehad tijdens de begrotingsbesprekingen.

Mijnheer de minister, ten eerste, wat is de stand van zaken in dit dossier? Is het ontwerp van koninklijk besluit klaar? Voor wanneer wordt de publicatie verwacht?

Een tweede, niet onbelangrijke vraag is of de betaling van de onmiddellijke inning met overschrijving via de bank ook toepasselijk is op buitenlandse bestuurders die niet staande gehouden kunnen worden bij de vaststelling van de overtreding. Zo niet, waarom? Het is een praktische modaliteit die denk ik niet onbelangrijk is omdat ik via een schriftelijke vraag aan uw collega Onkelinx heb kunnen vaststellen dat buitenlanders meestal nog steeds kunnen ontsnappen aan de boetes of aan de vaststelling van overtredingen. Zij moeten die boetes quasi nooit betalen.

12.03 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega, wat betreft uw eerste vraag, over de stand van zaken, de Vlaamse regering moet nog haar standpunt mededelen, in het kader van de betrokkenheidsprocedure. Als dat gebeurd is, op een voldoende grondige en zakelijke wijze, kunnen wij opnieuw vooruit. Een en ander zal tijdig in orde zijn, verzekert men mij.

Wat betreft de problematiek van de buitenlandse bestuurders, de nieuwe betalingswijze verandert in se niets aan de bestaande situatie. Ik dien dus te verwijzen naar het antwoord van minister Onkelinx, waarnaar u ook reeds hebt verwezen. De problematiek van de internationale verhoudingen wordt op de Europese raden voortdurend aangekaart, omdat een gezamenlijk repressief en vervolgend optreden de ultieme oplossing is voor dergelijke problemen bij onwillige, buitenlandse bestuurders.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

12.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Nous avons en fait l'intention de remplacer les timbres-amendes pour la perception immédiate par un bulletin de versement. Le projet d'arrêté royal est-il prêt? Quand sera-t-il publié? Le paiement par virement sera-t-il aussi d'application pour les chauffeurs étrangers?

12.03 **Renaat Landuyt**, ministre: Cet arrêté royal requiert de connaître le point de vue du gouvernement flamand, ce qui, m'assure-t-on, ne devrait plus tarder. Concernant les conducteurs étrangers, la situation reste inchangée. Le problème de leur impunité doit être résolu au niveau européen.

13 Question de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "la répartition linguistique des demandes d'immatriculation des véhicules automobiles, motos et remorques, introduites par des personnes physiques domiciliées dans une des six communes périphériques bruxelloises" (n° 9055)

13 Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de verdeling volgens taalrol van de inschrijvingsaanvragen voor auto's, motorfietsen en aanhangwagens, ingediend door natuurlijke personen die in één van de zes Brusselse randgemeenten gedomicilieerd zijn" (nr. 9055)

13.01 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 8 juin 2005, je vous interrogeais par voie de question écrite afin de connaître la répartition linguistique pour les années 2000 à 2002 en ce qui concerne les demandes d'immatriculation des véhicules automobiles, motos et remorques, introduites par des personnes physiques domiciliées dans une des six communes périphériques visées par l'article 7 des lois sur l'emploi des langues en matière administrative.

Vous m'avez répondu que, pour le traitement des demandes d'immatriculation, vos services ne faisaient pas de différence quant à la langue utilisée (français, néerlandais ou allemand) et que vous ne pouviez pas fournir de statistiques faisant une subdivision sur la base de ce critère. Or, en réponse à une question écrite similaire du 13 avril 2004 relative aux demandes d'immatriculation introduites pour les mêmes années de référence par les personnes physiques domiciliées dans l'agglomération bruxelloise, votre prédécesseur m'avait pourtant fourni des statistiques ad hoc.

Dès lors, au vu de ce précédent, il n'apparaît pas que vous puissiez arguer de ce critère technique pour refuser de me fournir les statistiques souhaitées.

En conséquence, pouvez-vous me préciser, monsieur le ministre, quelles sont les justifications liées à ce refus et si ce refus n'a vraiment pas d'autre motivation que des raisons purement techniques?

13.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur Maingain, ce refus n'est pas justifié par une raison technique mais par une raison pratique. Cela n'a rien à voir avec notre travail. Les voitures n'ont pas de langue!

13.03 Olivier Maingain (MR): Les demandeurs d'immatriculation, eux, ont une langue! Ce ne sont pas les voitures qui s'adressent au service d'immatriculation.

13.04 Renaat Landuyt, ministre: Il n'y a pas de différence. Tout le monde a les mêmes droits. Mon administration a tellement de travail qu'elle ne s'occupe que de ce dont elle doit s'occuper et pas d'autre chose. C'est une instruction formelle de ma part.

13.05 Olivier Maingain (MR): J'entends bien qu'il s'agit d'une instruction formelle de votre part, mais c'est une première!

A l'Office national des Pensions, les demandeurs de pensions s'adressent dans l'une ou l'autre langue et on peut obtenir les

13.01 Olivier Maingain (MR): In antwoord op mijn vraag om me de statistieken betreffende 2002, 2001 en 2000 inzake de verdeling volgens taalrol van de inschrijvingsaanvragen ingediend door natuurlijke personen die in één van de zes Brusselse randgemeenten gedomicilieerd zijn, te bezorgen, antwoordde u me enerzijds dat geen onderscheid wordt gemaakt op grond van de taalrol en anderzijds dat u me geen statistieken op grond van dat criterium kan bezorgen.

In antwoord op een soortgelijke vraag bezorgde uw voorganger me nochtans zulke gegevens. Uw weigering op grond van technische redenen lijkt in het licht daarvan dan ook niet gerechtvaardigd.

Kan u me derhalve de gevraagde statistieken bezorgen? Zoniet, mag ik u vragen de redenen voor uw weigering uiteen te zetten?

13.02 Minister Renaat Landuyt: De weigering berust niet op technische, maar op praktische redenen. Bij de uitvoering van onze opdrachten gaan we er immers van uit dat voertuigen geen taal hebben.

13.03 Olivier Maingain (MR): De personen de een inschrijvingsaanvraag indienen, hebben echter wel een taal.

13.04 Minister Renaat Landuyt: Mijn administratie heeft het erg druk en ik heb haar de formele opdracht gegeven zich niet met zulke aangelegenheden bezig te houden.

13.05 Olivier Maingain (MR): Het gaat dus om een formele opdracht vanwege de minister. Dat is een première!

statistiques pour savoir dans quelle langue sont introduites les demandes de pensions.

Les demandes d'immatriculation sont traitées dans l'une ou l'autre langue, conformément à la loi sur l'emploi des langues en matière administrative. Il n'y a aucune demande qui le soit sur la base d'un formulaire bilingue puisque la loi sur l'emploi des langues en matière administrative impose - et c'est vrai tant pour les citoyens néerlandophones que francophones - l'usage de la langue du particulier dans les rapports avec les administrations concernées.

Nous sommes donc en droit de connaître cette information administrative. Il suffit à vos services d'appuyer sur une touche de leur ordinateur pour nous apprendre les statistiques de la répartition des volumes des affaires traitées. D'ailleurs, vous devez les communiquer à la Commission permanente de contrôle linguistique quand vous élaborez les cadres linguistiques de vos services.

Dès lors, dire à votre administration que vous refusez formellement le relevé statistique sur base d'un critère d'appartenance linguistique du demandeur est contraire à la loi sur l'emploi des langues en matière administrative et à la répartition des agents sur base du volume des affaires traitées. Vous vous mettez alors en infraction par rapport aux lois sur l'emploi des langues en matière administrative.

Ma demande n'a d'autre but que de faire constater ce qui a été une pratique courante chez tous les ministres précédents: connaître la répartition linguistique. Je ne peux comprendre votre refus. Votre refus pratique est un refus politique.

13.06 Renaat Landuyt, ministre: Tout ce que je fais est de la politique, c'est certain. Je ne suis pas ministre pour me soumettre à des pratiques courantes.

13.07 Olivier Maingain (MR): Je reviendrai à la charge avec d'autres initiatives. Franchement, c'est une première! Je ne connais aucun ministre qui refuse. Pourtant, j'interroge les ministres pour connaître les répartitions linguistiques dans des tas de domaines, ce qui est logique puisque c'est conforme à l'emploi des langues en matière administrative. C'est la première fois que je me heurte à un tel refus.

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

14 Question de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "les déclarations du ministre relatives aux plaintes des riverains de l'aéroport de Bruxelles-National concernant les nuisances sonores" (n° 9679)

14 Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de verklaringen van de minister over de klachten van de buurtbewoners van de luchthaven van Brussel-Nationaal inzake geluidsoverlast" (nr. 9679)

14.01 Olivier Maingain (MR): Monsieur le ministre, cette question porte également sur des statistiques. Nous verrons que, dans ce cas, vous les traitez plus diligemment, comme par hasard! C'est curieux,

Overeenkomstig de wet op het gebruik van de talen in bestuurszaken, worden de inschrijvingsaanvragen in één van de landstalen behandeld, aangezien diezelfde wet voorschrijft dat in de betrekkingen met die besturen de taal van de particulier moet worden gebruikt.

Wij hebben het recht over die administratieve informatie te beschikken. U bent trouwens verplicht die informatie aan de Vaste Commissie voor Taaltoezicht te bezorgen. Uw weigering is dan ook in strijd met de wet op het gebruik der talen in bestuurszaken en met de spreiding van het personeel op grond van het volume van de behandelde zaken. Mijn verzoek was een courante praktijk ten tijde van de vorige ministers en ik beschouw uw weigering dan ook als een politieke weigering.

13.06 Minister Renaat Landuyt: Ik bedrijf inderdaad politiek en ik ben geen minister om mij bij courante praktijken neer te leggen.

13.07 Olivier Maingain (MR): Ik kom later op dit dossier terug. Dit is werkelijk een première! Ik ondervraag de ministers regelmatig in verband met de taalopsplitsing op allerlei vlakken en het is de eerste keer dat een minister weigert op mijn verzoek in te gaan.

14.01 Olivier Maingain (MR): De verenigingen van de omwonenden van de luchthaven Brussel-

l'esprit pratique prend une autre orientation.

Les associations de riverains de l'aéroport de Bruxelles-National ont fermement contesté vos récentes déclarations selon lesquelles les quelque 205.000 plaintes introduites par ceux-ci devaient être relativisées car la plupart d'entre elles auraient un caractère automatique. A bien lire certaines de vos déclarations, notamment dans un quotidien de la capitale, seulement 400 adresses de courrier électronique auraient été utilisées pour adresser ces plaintes.

Selon les associations, ces plaintes ont bel et bien un caractère personnel et émanent de riverains perturbés dans leur tranquillité par les nuisances sonores et qui adressent dès lors une plainte au médiateur de l'aéroport de Bruxelles-National ainsi qu'à vos services ou à ceux du premier ministre.

En conséquence, M. le ministre peut-il me faire savoir si une bonne raison justifie la diligence avec laquelle sont traitées et communiquées ces statistiques pour tenter de les relativiser? D'ailleurs, celles-ci sont sûrement communiquées sur de fausses bases.

Quel est le nombre précis de plaintes effectivement enregistrées auprès du service du médiateur depuis l'application du plan de dispersion (plan Anciaux), dans ses versions successives et ce, commune par commune?

Quelle est la répartition linguistique des plaintes susvisées? Il serait intéressant de connaître cette donnée.

Sur quels faits principaux portent les plaintes ainsi enregistrées?

14.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, cher collègue, il faut savoir que le service de médiation est un service indépendant. J'ai constaté dans la presse qu'il y a une discussion entre les deux médiateurs en ce qui concerne les chiffres. Je dispose uniquement des chiffres de l'année passée qui m'ont été transmis par M. De Baerdemaeker, qui est le collègue de M. Touwaide.

J'ai reçu un compte rendu de M. De Baerdemaeker, dont j'ai appris l'année passée qu'il s'occupait des statistiques du service. Il a fait une certaine analyse avec laquelle M. Touwaide n'est pas d'accord.

Les chiffres parus dans la presse viennent de M. De Baerdemaeker mais son collègue Touwaide dit qu'il ne sait pas compter!

Je peux vous transmettre ce que j'ai reçu de M. De Baerdemaeker.

14.03 Olivier Maingain (MR): Cela m'intéresse vivement, je vous en remercie.

14.04 Renaat Landuyt, ministre: Je suppose que vous possédez les chiffres de M. Touwaide.

14.05 Olivier Maingain (MR): Non. Je n'ai reçu aucune statistique de sa part.

14.06 Renaat Landuyt, ministre: Il m'a expliqué l'année passée qu'il

Nationaal betwisten uw verklaringen dat de draagwijdte van de 25.000 ingediende klachten relatief zou zijn vanwege hun automatisch karakter. Voor die klachten zouden slechts 400 elektronische adressen zijn gebuikt.

De verenigingen bevestigen dat de klachten aan de ombudsman van de luchthaven, aan u en aan de premier wel degelijk klachten van afzonderlijke individuen zijn en dat ze afkomstig zijn van omwonenden die door geluidsoverlast worden geplaagd.

Waarom minimaliseert de minister het aantal klachten? Hoeveel zijn het er juist en hoe is taalverdeling? Op welke feiten hebben die klachten vooral betrekking?

14.02 Minister Renaat Landuyt: De ombudsdienst is onafhankelijk. De twee ombudsmannen zijn het niet eens over de cijfers. Ik beschik enkel over de cijfers met betrekking tot vorig jaar die me werden bezorgd door de heer De Baerdemaeker. Zijn collega Touwaide gaat echter niet akkoord met die cijfers. Ik kan u wel de cijfers die ik van de heer De Baerdemaeker kreeg, bezorgen.

14.06 Minister Renaat Landuyt:

fallait demander les chiffres à M. De Baerdemaeker, car il n'était pas assez compétent en informatique.

Aujourd'hui, il dit dans la presse que les chiffres de M. De Baerdemaeker ne sont pas corrects. J'ai des doutes quant à la manière dont le service de médiation fonctionne actuellement. Il y a vraiment un problème.

14.07 Olivier Maingain (MR): Puisque vous êtes si prompt à donner des instructions à propos de statistiques, ne pourriez-vous donner une instruction pour demander aux deux médiateurs de se mettre d'accord sur la méthodologie de comptabilisation? Ce serait déjà bien.

14.08 Renaat Landuyt, ministre: Non, car premièrement, ce service est indépendant et deuxièmement, je ne demande pas un accord sur les comptes. Je demande simplement les comptes corrects.

Avant de se mettre d'accord sur les chiffres, il faut pouvoir avoir des comptes.

14.09 Olivier Maingain (MR): Les chiffres sont toujours très intéressants, mais le rapport du service de médiation pourrait contenir l'exposé des données chiffrées, une méthodologie quant à leur évaluation par commune, par nature des plaintes, etc.

Soyons clairs! Le rapport est établi unilatéralement. Or, lorsqu'un service de médiation compte deux médiateurs, toute communication sur des données enregistrées par le service de médiation doit, je le suppose, faire l'objet de l'accord des deux médiateurs, sinon nous allons vivre ce que nous avons connu pour le service fédéral des médiateurs auprès de nos dignes assemblées. On sait ce que cela a donné comme carnaval!

Ici, j'ose espérer que l'on pourra faire comprendre au médiateur qui s'est si rapidement et de manière si désintéressée empressé de communiquer des statistiques que, peut-être à l'avenir, il lui appartiendra de travailler en bonne entente avec son collègue et de faire en sorte de nous livrer des données complètes, détaillées, précises et objectives. C'est tout ce que nous demandons. Nous ne demandons pas une interprétation des données dans un sens ou dans un autre. Les politiques s'en chargeront.

14.10 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur Maingain, votre demande correspond à la mienne. J'ai sous les yeux une petite note de M. De Baerdemaeker. Il ne s'agit pas d'un rapport mais d'une note. Les chiffres y figurent en tant que tels. Le texte est en néerlandais. Pas de problème? En voici une copie!

De heer Touwaide verklaart vandaag in de pers dat de cijfers van de heer De Baerdemaeker niet kloppen. Ik heb mijn twijfels bij de werking van de ombudsdienst. Er doet zich werkelijk een probleem voor.

14.07 Olivier Maingain (MR): Zou u de ombudsmannen niet de opdracht kunnen geven het eens te worden over de berekeningswijze?

14.08 Minister Renaat Landuyt: Neen, want het gaat om een onafhankelijke dienst en wat ik wil, zijn correcte cijfers.

14.09 Olivier Maingain (MR): De cijfers zijn altijd zeer interessant maar het verslag van de ombudsdienst zou een overzicht van de cijfergegevens, een methodologie over de evaluatie ervan per gemeente, naargelang van de aard van de klachten, enz. kunnen omvatten.

Ik hoop dat men de ombudsman zal kunnen doen inzien dat hij in samenspraak met zijn collega moet werken en ons nauwkeurige en objectieve gegevens moet bezorgen. Wij vragen geen interpretatie van de cijfers.

14.10 Minister Renaat Landuyt: Uw vraag stemt overeen met de mijne (*de minister overhandigt de heer Maingain een kopie van de voor het jaarverslag 2005 bestemde nota 'cijfermateriaal' van de heer Raf De Baerdemaeker, Nederlandstalig ombudsman van de luchthaven van Brussel-Nationaal*).

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

La réunion publique de commission est levée à 16.08 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.08 uur.