



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

20-03-2006

Après-midi

maandag

20-03-2006

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 M. Roel Deseyn au ministre de la Fonction publique, de l'Intégration sociale, de la Politique des grandes villes et de l'Égalité des chances sur "le tarif social pour l'internet à haut débit" (n° 10596)

Orateurs: **Roel Deseyn, Christian Dupont**, ministre de la Fonction publique, de l'Intégration sociale, de la Politique des grandes villes, de l'Égalité des chances, **Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "la suppression de la 'version papier' du permis de conduire" (n° 9193)

Orateurs: **Roel Deseyn, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Questions jointes de
- M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "la sécurisation du chargement des camions" (n° 10505)

- Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "le groupe de travail ministériel chargé de la sécurité des poids lourds" (n° 10765)

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

Questions jointes de
- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "les manoeuvres aériennes dangereuses qui se sont produites dans la périphérie Est de Bruxelles le 19 février dernier" (n° 10568)

- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "les chiffres fournis par Belgocontrol quant aux incidents aériens constatés en 2005 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 10750)

Orateurs: **Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité, **Olivier Maingain**

Questions jointes de
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le maintien des critères de répartition du fonds de la sécurité routière" (n° 10541)

- Mme Katrien Schryvers au ministre de la Mobilité sur "les directives relatives au fonds de sécurité routière adressées aux zones de police" (n° 10841)

- Mme Colette Burgeon au ministre de la Mobilité sur "les actions financées dans le cadre du fonds des amendes routières" (n° 10872)

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

Question de Mme Inga Verhaert au ministre de la Mobilité sur "l'avion de SN Brussels Airlines immobilisé sur l'aéroport de Kigali, Rwanda"

INHOUD

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Ambtenarenzaken, Maatschappelijke Integratie, Grootstedenbeleid en Gelijke Kansen over "het sociaal tarief op snel internet" (nr. 10596)

Sprekers: **Roel Deseyn, Christian Dupont**, minister van Ambtenarenzaken, Maatschappelijke Integratie, Grootstedenbeleid en Gelijke Kansen, **Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "de afschaffing van het papieren rijbewijs" (nr. 9193)

Sprekers: **Roel Deseyn, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van
- de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de ladingbeveiliging van vrachtwagens" (nr. 10505)

- mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de ministeriële werkgroep die belast is met de veiligheid van vrachtwagens" (nr. 10765)

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

Samengevoegde vragen van
- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de gevaarlijke luchtmanoeuvres boven de Oostrand van Brussel op 19 februari jongstleden" (nr. 10568)

- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de cijfers van Belgocontrol in verband met de luchtincidenten die zich in 2005 op de luchthaven van Brussel-Nationaal voordeden" (nr. 10750)

Sprekers: **Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit, **Olivier Maingain**

Samengevoegde vragen van
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het behoud van de verdeelcriteria van het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 10541)

- mevrouw Katrien Schryvers aan de minister van Mobiliteit over "de richtlijnen voor de politiezones met betrekking tot het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 10841)

- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Mobiliteit over "de acties die worden gefinancierd met middelen van het verkeersboetefonds" (nr. 10872)

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

Vraag van mevrouw Inga Verhaert aan de minister van Mobiliteit over "het vliegtuig van SN Brussels Airlines aan de grond gehouden op de

(n° 10542)			
<i>Orateurs:</i> Inga Verhaert, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité		luchthaven van Kigali, Rwanda" (nr. 10542)	
		<i>Sprekers:</i> Inga Verhaert, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit	
Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "les nouvelles règles relatives au tuning" (n° 10555)	20	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "nieuwe regels voor tuning" (nr. 10555)	19
<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit	
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le service défaillant de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules" (n° 10635)	24	Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de gebrekkige dienstverlening van de Dienst voor Inschrijving van Voertuigen" (nr. 10635)	24
<i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit	
Question de M. Ortwin Depoortere au ministre de la Mobilité sur "les indemnités d'expropriation à octroyer à des propriétaires riverains de la ligne de chemin de fer 50A" (n° 10916)	29	Vraag van de heer Ortwin Depoortere aan de minister van Mobiliteit over "de onteigeningsvergoedingen aan eigenaars langs de spoorlijn 50A" (nr. 10916)	29
<i>Orateurs:</i> Ortwin Depoortere, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Ortwin Depoortere, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit	
Question de M. Francis Van den Eynde au ministre de la Mobilité sur "la non-conformité éventuelle des coussins berlinois à Gand" (n° 10857)	30	Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Mobiliteit over "de mogelijke niet-conformiteit van de rijbaankussens in Gent" (nr. 10857)	30
<i>Orateurs:</i> Francis Van den Eynde, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité		<i>Sprekers:</i> Francis Van den Eynde, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit	

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

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

du

van

LUNDI 20 MARS 2006

MAANDAG 20 MAART 2006

Après-midi

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.02 uur door de heer Roel Deseyn, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.02 heures par M. Roel Deseyn, président.

01 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Ambtenarenzaken, Maatschappelijke Integratie, Grootstedenbeleid en Gelijke Kansen over "het sociaal tarief op snel internet" (nr. 10596)

01 Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Fonction publique, de l'Intégration sociale, de la Politique des grandes villes et de l'Égalité des chances sur "le tarif social pour l'internet à haut débit" (n° 10596)

01.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de minister, u hebt al diverse malen gecommuniceerd om ook te voorzien in een sociaal tarief op breedbandinternet. Ik was persoonlijk bijzonder verheugd over die communicatie omdat wij het punt al diverse malen in de commissie hebben aangebracht. Het is eigenlijk een basisvoorwaarde. In de evolutie van de technologie, zeker met de gedachte aan het dichten van de digitale kloof, kan men eigenlijk geen technologieën uitsluiten. Daarom verdient ook het sociaal breedbandinternettarief een plaats in een globaal insluitingsplan voor de digitale kloof.

01.01 Roel Deseyn (CD&V): Pour combler la fracture numérique, le ministre Dupont souhaite instaurer un tarif social pour l'internet à large bande. Il ressort d'une réponse précédente de la ministre de la Protection de la consommation qu'un tel tarif existe en fait déjà, dès lors que le tarif internet social s'applique également à l'internet à large bande par le biais de la ligne téléphonique (UMTS).

Als we daarover de regering en de diverse leden van de regering ondervragen, zegt men dat men op Europa wacht. Men wacht op een herdefinitie van de universele dienst. Uw collega Van den Bossche heeft ook verklaard dat het sociaal tarief op internet van toepassing is op een breedbandinternetverbinding via de telefoon, UMTS, omdat er nu ook een sociaal tarief bestaat voor mobiele telefonie. Binnen het kader van een dergelijk abonnement kan een connectie gemaakt worden met het worldwide web. Eigenlijk is dat een verschrikkelijk vreemde paradox. Men gaat via een dure technologie toch een sociale incentive doen of de mogelijkheid creëren om te surfen, terwijl er via de meer reguliere, te verwachten procédés geen sociale tariefsetting bestaat, zeker wetende dat wij in de internationale benchmark langs de dure kant zijn.

Mijnheer de voorzitter, ik verleen u meteen uw stoel. Dan kan ik de vraag verder stellen.

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

Président: Francis Van den Eynde.

Dan is het zeker op zijn plaats dat er een inspanning, zoals u ook wenst, gebeurt.

Tous les abonnés sociaux potentiels actuels entrent-ils en

Uitgaande van de verschillende manieren van communiceren en uitgaande van de vreemde paradox zoals die nu op het terrein bestaat, heb ik toch vragen.

Zullen alle huidige potentiële sociale abonnees, zoals die ook gedefinieerd zijn voor de toekenning van het sociaal telefoontarief voor de vaste lijn en voor de mobiele telefonie, in aanmerking komen of mikt u op een meer afgebakend doelpubliek?

Er is een prijskaartje aan verbonden. U weet – dat was ook een beetje het argument van sommige van uw collega's om het niet te doen – dat we de lasten niet kunnen doorschuiven naar de sector. We kunnen het natuurlijk wel doen als overheid met een eigen financiering. Ik denk dat we daarin het goede voorbeeld zullen moeten geven, in afwachting van een eventuele bijsturing van de Europese kaders.

Ten slotte, hoe verklaart u dat er een sociaal tarief op de dure mobiele breedband wordt toegekend, maar niet op de minder dure gewone breedband? Wenst u daaraan iets te doen en brengt uw plan een correctie aan aan die situatie?

01.02 Minister **Christian Dupont**: Mijnheer Deseyn, in januari van dit jaar heeft de regering een lijst opgesteld van prioritaire werven, die tegen het einde van de legislatuur moeten afgewerkt zijn. Een ervan heeft rechtstreeks betrekking op de internetverbinding, en meer bepaald op de breedband. De titel ervan kan niet duidelijker zijn: "De informatiesnelweg, breedband voor iedereen".

Hoewel het noodzakelijk is dat de privé-sector evolueert naar een echte open markt en dat de prijzen eindelijk op een redelijk niveau worden gebracht, moet de overheid het voortouw nemen.

In die context heb ik in mijn hoedanigheid van coördinator samen met Peter Vanvelthoven in het kader van het nationaal actieplan tegen de digitale kloof voorgesteld dat er een sociaal tarief voor snel internet zou worden ingevoerd om te vermijden dat internet een bron van uitsluiting wordt. Een van de opmerkingen die men overal hoort, is dat het allemaal mooi en wel is om internet te promoten of om computerruimte te creëren, maar dat de verbinding toch heel duur blijft voor een aantal mensen. Wij zijn het met die analyse eens.

Het is hierbij echter niet de bedoeling de mensen ertoe aan te zetten apparatuur te kopen, maar wel om een belangrijke hindernis weg te nemen voor de meest kansarmen. Een tweedehands computer kost ongeveer 100 tot 150 euro en een verbinding ongeveer 50 euro per maand. Er is dus een disproportie.

Wat de doelgroepen voor de maatregel betreft, vormen de sociale abonnees voor de telefonie, zoals u ze noemt, nu een groep van ongeveer 800.000 begunstigden in België. Aangezien het gaat om een sociaal tarief per gezin en aangezien sommige personen tegelijk deel uitmaken van verschillende categorieën, zoals bijvoorbeeld gepensioneerden die ook gehandicapt zijn, genieten slechts 400.000 gezinnen dat tarief.

De breedbandaansluiting heeft betrekking op een nog kleiner aantal gezinnen.

ligne de compte pour ce tarif? Combien de personnes le ministre cible-t-il? Qui paiera la ristourne? Pas le secteur si l'on se fonde sur les directives européennes relatives aux communications électroniques. Pourquoi le ministre prévoit-il un tarif social pour la connexion mobile à large bande, qui est très coûteuse, et non pour la connexion ordinaire à large bande, qui l'est moins?

01.02 **Christian Dupont**, ministre: Un des dix chantiers du gouvernement s'intitule: "L'autoroute de l'information: la large bande pour tous". Les prix doivent être ramenés à un niveau acceptable et les pouvoirs publics peuvent jouer à cet égard un rôle de précurseur. Pour éviter que l'internet ne crée une nouvelle forme d'exclusion sociale, j'ai proposé, en ma qualité de coordinateur du plan d'action national contre la fracture numérique, un tarif social pour l'internet rapide.

Environ 400.000 ménages bénéficient actuellement du tarif social pour la téléphonie. En ce qui concerne la connexion à large bande, moins onéreuse, nous opterions en faveur d'un groupe cible plus restreint, à savoir des ménages bénéficiant du revenu d'intégration et composés d'au moins un enfant en âge de scolarité ou des chômeurs en phase d'insertion professionnelle.

La Commission européenne doit définir ce qui est considéré comme un service universel. En ce qui concerne les télécommunications, seule la téléphonie fixe et mobile en fait actuellement

In eerste instantie zou het in onze ogen dus noodzakelijk zijn om kleinere groepen te bepalen. Ik denk meer bepaald aan gezinnen met een leefloon die ten minste één schoolgaand kind ten laste hebben, en werklozen in de fase van de professionele inschakeling. De omvang van deze groepen die in aanmerking komen zou hoe dan ook moeten worden besproken binnen de regering in het kader van de budgettaire prioriteiten en ook in het kader van een van de werven.

Op dit ogenblik bepaalt inderdaad de Europese Commissie regelmatig wat beschouwd wordt als universele dienstverlening, zoals bijvoorbeeld elektriciteit of stromend water. Voor de telecommunicatie maakt alleen de vaste telefonie en, in mindere mate, de mobiele telefonie hier deel van uit. Hier verstaat men onder universele dienstverlening de verplichting van één of meerdere netwerkoperatoren en/of operatoren van elektronische communicatiediensten om tegen een redelijke prijs een minimum aantal diensten te leveren aan alle gebruikers, ongeacht hun geografische ligging op het nationaal grondgebied.

Het sociaal tarief maakt hier deel van uit, aangezien het via de financiering van de privé-sector de mogelijkheid biedt om een bepaalde dienst betaalbaar te maken voor de geïdentificeerde doelgroepen. Hoewel de breedband nog niet beschouwd wordt als een onderdeel van de universele dienstverlening, moet de overheid ze financieren.

Wanneer de Europese Commissie opnieuw zal evalueren wat als universele dienstverlening wordt beschouwd en de breedband hierin zal opnemen, zal de privé-sector deze moeten financieren, net zoals de diensten die op dit moment deel uitmaken van de universele dienstverlening.

De Belgische Staat zou in dit geval slechts anticiperen op een beslissing die, naar ik hoop, in de nabije toekomst zal worden genomen. De debatten tussen de Europese Commissie en de lidstaten over wat de universele dienstverlening moet inhouden, evolueren voortdurend. Wat blijft is dat de prijzen in België veel hoger liggen dan in de andere lidstaten.

Als coördinator van het Nationaal Actieplan tegen de Digitale Kloof zal ik deze maatregelen voorstellen aan mijn collega's binnen de regering. Het sociaal tarief op de vaste en mobiele telefonie waarnaar u verwijst, is verbonden aan de Europese wetgeving die van kracht is en aan de wet over de telecommunicatie van juni 2005 die ermee samenhangt. Het valt dus niet onder mijn bevoegdheid.

Ik heb overigens contact opgenomen met mijn collega, de minister van Consumentenzaken inzake uw opmerking over UMTS. Zij heeft mij geantwoord dat het sociaal tarief niet specifiek van toepassing is op diensten zoals UMTS in dit geval, maar wel op de totale factuur. Het gaat louter en eenvoudigweg over een forfaitaire vermindering op de factuur.

Het probleem is dus niet opgelost. Wij hebben een voorstel gedaan. Er zijn positieve reacties geweest van verschillende, eventuele partners, die ons allemaal verheugen. Als wij allen onze inspanningen bundelen, zal het probleem op middellange termijn een begin van

partie. Le "service universel" signifie que les opérateurs sont tenus de proposer un nombre minimum de services à un prix abordable.

La large bande ne faisant pas encore partie du service universel, les pouvoirs publics doivent financer la réduction. Si la Commission européenne devait décider d'inclure la large bande dans la liste, le secteur devrait financer lui-même cette réduction. Les débats à ce propos entre la Commission et les États membres évoluent constamment et le gouvernement belge espère, en prenant cette mesure, anticiper une décision favorable de la Commission.

Le tarif social en matière de téléphonie fixe et mobile est lié à la législation européenne y afférente et à la loi sur les télécoms de 2005, et il n'est donc pas de ma compétence. La ministre de la Protection de la consommation m'a fait savoir que le tarif social ne s'appliquait pas à des services spécifiques comme l'UMTS mais qu'il s'agissait d'une réduction forfaitaire de la facture.

Le problème n'est pas encore résolu. À cette fin, le gouvernement – ou la Commission européenne - doit prendre une décision. Nous tentons actuellement de trouver une solution à moyen terme.

oplossing vinden.

Dat is de stand van zaken. Met ons standpunt hebben wij geprobeerd het probleem te laten evolueren. Het probleem blijft echter open tot de regering of de Europese Commissie een beslissing heeft genomen. Ik meen dat de regering sneller zal beslissen.

01.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de minister, u spreekt over de middellange termijn. Als ik hoor dat de belofte en de aankondiging kaderen in de tien werven, dan spreken we over een deadline tegen de verkiezingen van 2007. Mijn vraag ging over de vraag wat er in 2006 nog moet gebeuren. Het jaar 2007 zou in politieke termen een oplossing op korte termijn betekenen.

Er werd een bepaalde verwachting gecultiveerd. De doelgroepen werden weliswaar nog niet volledig afgebakend, maar bepaalde milieus en verenigingen hebben terechte wensen. Ik meen te mogen begrijpen dat uw wens in de huidige fase nog niet volledig door de regering wordt gedragen. U hoopt dat het probleem binnenkort wordt geregeld. Ik hoop dat echt en oprecht met u.

Het is heel goed dat naar bepaalde doelgroepafbakeningen wordt gegaan en dat de maatregel niet lineair zou zijn, zoals wij dat te vaak hebben gezien bij andere projecten die ook een verdienstelijke insteek hadden, zoals het internet voor iedereen-pakket. Ik heb toch grote vragen bij de effectiviteit in het licht van de digitale kloof.

Ik hoop dat u uw engagement kunt waarmaken, dat de maatregel nog in 2006 effectief van kracht wordt en door uw collega's, mee wordt gedragen.

Er werden verwachtingen gecreëerd. U sprak zelf bedragen uit, namelijk 10 euro per maand. Wij kunnen evenwel de mensen de te volgen weg om voor de maatregel in aanmerking te komen, nog niet tonen. Wij zitten nu in een fase waarin wij ons afvragen wat de regering nu doet. U zegt dat u afwacht wat de Europese Commissie zal doen.

Als wij de teksten over de eerste herziening van de definities van de universele dienstverlening lezen, lijkt een en ander niet echt in de richting te gaan van een integratie van een sociaal internettarief in het pakket van zaken die aan de sector kunnen worden gedelegeerd.

Als de regering het op dat punt meent, zal zij heel veel inspanningen moeten leveren met betrekking tot de begroting 2006.

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

De **voorzitter**: Kijk eens hoe vlot: de ene minister gaat, de andere komt binnen.

01.04 Minister **Renaat Landuyt**: Dat is samenwerking.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, als u er geen bezwaar tegen hebt, dan stel ik voor om meteen te beginnen.

01.05 Minister **Renaat Landuyt**: Ja, en wie niet aanwezig is, is verloren. Die vragen worden geschrapt.

01.06 **Roel Deseyn** (CD&V): Neen, niet geschrapt, u mag niet te streng zijn.

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

De **voorzitter**: Een beetje verdraagzaamheid, mijnheer de minister!

01.08 Minister **Renaat Landuyt**: Mijn administratie stelt antwoorden op, maar dan komen de leden niet opdagen.

01.09 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de minister, wenst u een exposé van mijn verontschuldigingen? Ik was niet ver van uw huis gehospitaliseerd, in Sint-Jan. U zult mij dat dus niet kwalijk nemen.

01.10 Minister **Renaat Landuyt**: Nu gaat alles goed, toch?

01.11 **Roel Deseyn** (CD&V): Ja, nu gaat het beter. Als ik u zie, gaat het steeds beter.

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

02 **Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "de afschaffing van het papieren rijbewijs" (nr. 9193)**

02 **Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "la suppression de la 'version papier' du permis de conduire" (n° 9193)**

02.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de minister, over het papieren rijbewijs werd eind vorig jaar en dit jaar al heel wat verklaard. Zo waren er de vrome wensen van uw collega Vanvelthoven, die het rijbewijs graag geïntegreerd had gezien in de elektronische identiteitskaart. Onze fractie heeft dat idee gesteund en wij hebben daarover een wetsvoorstel opgesteld. Dat is niet dubbelzinnig. Wel zal er nog een rijbewijs worden uitgereikt voor de Belgen die naar en in het buitenland reizen. Indien het elektronisch rijbewijs er komt, is dat inderdaad een van de bezorgdheden. FEDICT heeft dat opgevangen.

02.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Selon le ministre Vanvelthoven, un protocole d'accord a été conclu à propos de l'insertion du permis de conduire dans la carte d'identité électronique, c'est-à-dire je suppose entre Fedict et le SPF Mobilité.

Bij de recente bespreking van de beleidsnota heeft uw collega Vanvelthoven gezegd dat er een protocolakkoord is met de FOD Mobiliteit – daar komt u dus ten tonele – en met FEDICT. Ik dacht dat men, nu er een protocolakkoord is, spoedig zou overgaan tot een voorstelling en implementatie van wat werd overeengekomen. Daarom wil ik peilen naar de stand van zaken. Welke hindernissen moeten nog overwonnen worden?

Quel est l'état d'avancement de ce projet? Quelle est la teneur exacte de ce protocole d'accord? Quels services publics et entreprises privées sont associés à ce projet? Suffira-t-il de demander un permis de conduire valable à vie à l'étranger ou la durée de validité sera-t-elle limitée? La question est importante principalement pour les personnes qui traversent régulièrement la frontière. Comment liera-t-on les bases de données des différents États membres? Qu'advient-il si, lors d'un déplacement effectué par des Belges à l'étranger, un conducteur qui n'est pas administrativement en règle doit prendre le volant en raison de circonstances imprévues?

Wat staat er in het protocolakkoord? Is het publiek consulteerbaar?

Welke diensten en private bedrijven zouden eventueel betrokken worden? Zijn dat dezelfde als die voor de elektronische identiteitskaart, of zal er een aanbestedingsprocedure uitgeschreven worden, wat er uiteraard toe zal leiden dat de implementatie nog langer zal duren?

Is het te vroeg om reeds over een deadline te communiceren? Moeten de mensen voorbereid worden op de afschaffing van het papieren rijbewijs, of zit die maatregel nog in de pipeline en heeft de regering nog niet getrancheerd? Met andere woorden, gaat het alleen

om de wens van degenen die het protocolakkoord hebben gesloten, of zal de regering dat toch dragen?

Het is nodig om waakzaam te zijn wat de modaliteiten betreft voor de chauffeurs die geregeld de grens moeten passeren. Moeten zij eenmalig een aanvraag indienen tot het verkrijgen van een levenslang geldig rijbewijs? Is dat een document van beperkte duur? Zijn er daaraan extra kosten verbonden? Zeker voor inwoners van de grensstreek is dat niet onbelangrijk.

Even vooruitlopend op de situatie, wil ik toch een casus voorleggen. Belangrijk om te weten is hoe de databanken gekoppeld zullen worden en hoe een en ander zal worden voorbereid. Als een persoon besluit naar het buitenland te rijden in andermans wagen en hij vraagt geen in het buitenland geldig rijbewijs aan, wat moet hij dan doen indien het tijdens zijn verblijf in het buitenland dan toch nodig blijkt dat hij een rijbewijs voorlegt, bijvoorbeeld bij een ongeval? Hoe kan hij aantonen dat hij met geldige titel de wagen kan besturen? Ik doel op het probleem van een alternatieve chauffeur die niet voorbereid is op die chauffeurwissel. Komt er dan ook een procedure via elektronische databanken waartoe de politiediensten in het buitenland, mits machtiging, voor consultatie toegang krijgen? Ik weet dat dat voor andere projecten soms een afknapper was. Juridisch gezien, bij een verplaatsing over de grens, zijn er een heleboel praktische problemen. De databanken kunnen niet zomaar ontsloten worden. Vandaar mijn vraag of de afstemming op de buitenlandse inspecties ook opgenomen is in het protocolakkoord.

02.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, de vraag dateert van november 2005 maar komt in feite uiteindelijk een week te vroeg. Door al het uitstel bent u een week te vroeg, mijnheer Deseyn. Ik verklaar me nader.

Volgende week maandag hoopt de Europese Ministerraad van Transport een definitieve versie van de richtlijn inzake het Europees rijbewijs rond te hebben. In dit kader heeft België voortdurend inspanningen gedaan om niet te verhinderen dat de identiteitskaart gecombineerd wordt met het rijbewijs.

Zodra daaromtrent definitieve duidelijkheid bestaat, is het mijn bedoeling het dossier ter hand te nemen om uit te maken op welke manier er schot in de uitvoering kan komen. We moeten evenwel de toestand vermijden zoals het geval was bij het lanceren van de identiteitskaart, waarbij men, naast de identiteitskaart, ook nog een vel papier had met de vermelding van het adres. Dergelijke toestanden kunnen worden vermeden door direct in te spelen op de nieuwe richtlijn waardoor uw vragen over het gebruik van het internationaal gebruik van het rijbewijs meteen kunnen worden opgelost.

Door de Europese eenmaking hebben we tijd verloren, evenwel om problemen te vermijden zoals in uw vragen geschetst.

02.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de minister, als wij deze elementen van informatie samenvoegen, zitten we eigenlijk in een impasse want op de Europese Ministerraad zal wellicht het uniforme plastic rijbewijs worden goedgekeurd en niet zozeer de integratie ervan in de elektronische identiteitskaart zoals wij die hebben.

02.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Lundi prochain, le Conseil européen du Transport examinera la version définitive de la directive relative au permis de conduire européen. Les précisions qui seront apportées à cette occasion nous permettront de procéder à sa transposition. J'ai voulu éviter à tout prix qu'un document distinct ne soit imposé, en plus de la carte. La directive répondra également aux questions sur l'utilisation du permis à l'étranger. Nous avons certes perdu du temps en attendant une décision au niveau européen mais cela nous a permis d'éviter les problèmes évoqués par l'orateur.

02.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Ne sommes-nous donc pas dans l'impasse? La directive imposera probablement l'introduction d'un permis de conduire uniformisé, en

Hiermee rekening houdend, samen met uw opmerking en een van de Europese eisen zoals geformuleerd in het Europese Parlement, met name dat de leesbaarheid van de gegevens - naam en adres - niet afhankelijk mag zijn van de chip, kan men volgens mij op Belgisch niveau de facto niet komen tot een integratie van het rijbewijs in de elektronische identiteitskaart, tenzij wij een nieuwe uitreikingsronde organiseren met een nieuw model van elektronische identiteitskaart, of op Europees niveau in uitzonderingen voorzien waarbij wij kunnen afwijken van het uniforme plastic rijbewijs waarover in de Europese Raad wordt gedebateerd.

plastique, ce qui rendra impossible l'intégration dans la carte d'identité électronique.

Ik durf dan ook concluderen dat er in de eerstkomende jaren op Belgisch niveau geen integratie zal komen. Ik weet niet of u deze visie deelt?

02.04 Minister **Renaat Landuyt**: Uw informatie is een beetje gedateerd, maar u hebt gelijk dat sommige richtlijnen onmogelijk maken wat wij in België willen doen. Ik wacht de goedkeuring af, maandag, van een tekst die een en ander wel mogelijk zal maken. Eens ik duidelijkheid heb over die tekst wil ik niet te veel tijd verliezen aan de omzetting ervan door de praktische uitvoering van de Belgische optie zo vlug mogelijk voort te zetten.

02.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Cette information n'est plus d'actualité. Nos projets dans ce domaine en Belgique étaient en effet entravés par une version précédente de la directive, mais une nouvelle version sera examinée lundi, après quoi la situation devrait se clarifier.

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

De **voorzitter**: De heer Versnick laat zijn vragen nrs. 9993 en 9995 in schriftelijke vragen omzetten.

De heer Chevalier is er niet.

03 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Dylan Casaer** aan de minister van Mobiliteit over "de ladingbeveiliging van vrachtwagens" (nr. 10505)

- mevrouw **Annick Saudoyer** aan de minister van Mobiliteit over "de ministeriële werkgroep die belast is met de veiligheid van vrachtwagens" (nr. 10765)

03 **Questions jointes de**

- M. **Dylan Casaer** au ministre de la Mobilité sur "la sécurisation du chargement des camions" (n° 10505)

- Mme **Annick Saudoyer** au ministre de la Mobilité sur "le groupe de travail ministériel chargé de la sécurité des poids lourds" (n° 10765)

03.01 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, ik heb een korte informatieve vraag over de ladingbeveiliging van vrachtwagens. Wij hebben het de voorbije maanden en jaren al meermaals meegemaakt dat ingevolge ongevallen met vrachtwagens een deel of de hele lading op het wegdek belandt, met alle mogelijke ongemakken van dien. Daarom deze vraag.

03.01 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Les accidents de la route dans lesquels sont impliqués des camions mal chargés, le chargement se retrouvant alors sur la chaussée avec toutes les conséquences que l'on peut imaginer, sont fréquents. Or la législation belge ne comporte quasi aucune disposition régissant la sécurisation des chargements. Il existe certes des normes européennes. Et en Allemagne, des règles beaucoup plus strictes que celles en vigueur chez nous

De Belgische wetgeving zegt niet heel veel over ladingbeveiliging. Er is wel een aantal Europese normen uitgevaardigd. In Duitsland is men blijkbaar strenger in deze materie. Uit cijfers in België blijkt dat er bij één op de vijf vrachtwagens een aantal problemen met de lading is.

Wordt de justitiële zijde van ladingbeveiliging behandeld in de werkgroep die de minister heeft opgericht inzake vrachtovervoer? Wordt ook ingegaan op de problematiek van de medeplichtigheid van

verladere en transporteurs? Is de minister voorstander van het Duitse systeem inzake ladingbeveiliging en -normering?

Op welke manier wordt gevolg gegeven aan ongevallen die gebeuren met een overladen of verkeerd geladen vrachtwagen? Ik ben hier geen specialist in, maar ik heb mij wel door specialisten laten vertellen dat een verkeerd geladen of een juist geladen vrachtwagen een heel groot verschil maakt. Het correct laden van een vrachtwagen is cruciaal wanneer zo'n vehikel moet remmen.

Worden bepaalde firma's extern in het oog gehouden eens zij een ongeval hebben gehad? Welke timing voorziet de minister voor de werkgroep? Overlegt de minister met zijn collega's van Justitie en Binnenlandse Zaken en Werkgelegenheid om de controles in de vrachtwagensector te coördineren? Zo ja, heeft dit overleg al resultaten opgeleverd?

03.02 Annick Sudoeyer (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous avais interrogé en janvier dernier ainsi que votre collègue, le ministre de l'Intérieur Patrick Dewael, en juillet 2005, concernant le contrôle des poids lourds et surtout le contrôle de la vitesse de ceux-ci.

Votre collègue m'avait répondu évasivement. Il avait indiqué que des contrôles étaient effectués mais je n'avais reçu aucun chiffre sur la fréquence et sur le nombre de poids lourds contrôlés. Quant à vous, vous m'aviez précisé qu'un groupe de travail se penchait sur cette catégorie de véhicules et que vous préféreriez attendre les résultats avant de me répondre.

Il est urgent que des mesures soient prises pour limiter le danger que présentent les poids lourds sur nos routes, aussi bien sur les autoroutes que sur les grands axes routiers. Je le rappelais dans ma question en précisant que le nombre d'accidents impliquant des camions avait fortement augmenté, tout comme d'ailleurs le nombre de poids lourds circulant sur nos routes; en dix ans, ce nombre a triplé en Flandre et doublé en Wallonie.

Dernièrement, j'ai vu que la presse avait donné un aperçu des différentes pistes qui étaient abordées dans ce groupe de travail. On y parlait de la vitesse maximum qui passerait de 90 km/h à 80 km/h, de l'interdiction de dépassement et d'une meilleure sécurisation du chargement.

J'aimerais obtenir plus de détails sur ces différentes pistes.

Quels sont vos objectifs? Comme l'a demandé mon collègue Casaer, y a-t-il une collaboration entre les SPF Intérieur et Justice afin d'obtenir des statistiques? J'estime qu'il est difficile d'aboutir à une politique sans avoir de chiffres. Il faut toujours se baser sur des chiffres concrets pour pouvoir appliquer une politique cohérente.

sont appliquées. Il me revient que dans notre pays, un camion sur cinq serait mal chargé.

Le groupe de travail Transport de marchandises que le ministre a créé procède-t-il à une analyse juridique du problème posé par la sécurisation des chargements? Le ministre est-il partisan du système allemand? Organise-t-il une surveillance particulière des entreprises impliquées dans des accidents de la route dus à des camions mal chargés ou surchargés? Quand ce groupe de travail sera-t-il en mesure de présenter des propositions? Une concertation a-t-elle lieu avec les départements de la Justice, de l'Intérieur et du Travail dans le but de coordonner les contrôles des camions?

03.02 Annick Sudoeyer (PS): In het licht van de toename van het zwaar wegvervoer en van het aantal ongevallen waar vrachtwagens bij betrokken zijn, moeten dringend bijkomende veiligheidsmaatregelen worden genomen. Welke mogelijkheden onderzoekt de werkgroep die zich over dat probleem buigt? Hoe staat het met het toezicht? Wat zijn uw doelstellingen? Werken de federale overheidsdiensten Binnenlandse Zaken en Justitie samen met de bedoeling volledige en betrouwbare statistieken op te stellen op grond waarvan een samenhangend beleid kan worden gevoerd?

03.03 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, les chiffres connus aujourd'hui émanent de la police fédérale de la route; ils concernent les grands-routes et autoroutes et sont repris dans le rapport pour l'année à venir.

Leur politique actuelle vise à augmenter le nombre de contrôles des poids lourds, vu les chiffres inquiétants à ce niveau. Ils ont en effet observé une recrudescence des accidents ayant entraîné la mort et dans lesquels des poids lourds sont impliqués.

Pour le reste, nous attendons les chiffres en provenance de l'Institut national des statistiques (INS); ils ont promis des relevés à propos des accidents pour les années 2003 et 2004 d'ici à quelques semaines. Nous l'espérons car ils réalisent actuellement un effort considérable pour les obtenir dans les plus brefs délais.

Pour le reste, nous ne disposons que du baromètre de la Sécurité routière qui, malheureusement, n'indique qu'une situation globale. Elle ne présente que le nombre d'accidents avec blessés et/ou morts.

En ce qui concerne le groupe de travail, je ne tiens pas à me montrer évasif, mais je dois respecter la concertation qui se déroule actuellement; une dernière réunion est prévue pour ce vendredi 24 mars.

Il est prévu de clore cette concertation vers la fin mars afin de déposer, sur la table du gouvernement, un rapport avec des propositions de décisions dans le courant du mois d'avril, sans doute le dernier vendredi, si tout continue à se dérouler normalement. Le parlement se prononcera ensuite.

Voor de Nederlandstaligen geldt hetzelfde.

Collega Casaer, op uw specifieke vragen kan ik zeer moeilijk antwoorden. Ik heb daarover uiteraard wel een mening, maar ik wens niet vooruit te lopen op de gesprekken die bezig zijn met de sector. Alle ministeries die ermee te maken hebben, zijn daarbij aanwezig.

Ook de ladingsvoorschriften zitten in het te behandelen pakket.

La collaboration entre les ministères de l'Intérieur et de la Mobilité se traduit sous la forme de réunions des groupes de travail au sein desquels sont représentées toutes les instances compétentes.

03.04 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Wij zullen afwachten wat de werkgroep geeft.

De **voorzitter**: J'attendrai, zegt men.

03.05 **Minister Renaat Landuyt**: Mijnheer Casaer, de beste periode om naar de stand van zaken te vragen, is de eerste week van mei. Ik wil het rapport op jullie vraag ook hier behandelen.

03.03 **Minister Renaat Landuyt**: De cijfers waarover wij momenteel beschikken met betrekking tot de grote verkeersaders en de autosnelwegen, werden verstrekt door de federale politie. Gelet op de onrustbarende cijfers in dat verband voert de politie de controles op vrachtwagens op. De cijfers van het (voormalige) Nationaal Instituut voor de Statistiek over de ongevallen in 2003-2004 zouden over enkele weken voorhanden moeten zijn. Uit de verkeersveiligheidsbarometer kunnen ook statistieken gepuurd worden, maar daarbij gaat het om globale cijfers.

Een laatste vergadering van de werkgroep is belegd voor 24 maart. De regering zou in april een verslag van de werkgroep moeten krijgen met voorstellen voor maatregelen.

Je ne réponds pas aux questions spécifiques qu'a posées M. Casaer, parce que je ne veux pas anticiper les discussions en cours avec le secteur. Tous les départements concernés sont représentés. Les prescriptions en matière de chargement seront également abordées.

De samenwerking tussen de ministeries van Binnenlandse Zaken en van Mobiliteit krijgt handen en voeten via werkgroepen met vertegenwoordigers van alle bevoegde instanties.

03.04 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Nous attendrons les résultats du groupe de travail.

03.05 **Renaat Landuyt**, ministre: On pourra me demander de faire le point durant la première

semaine du mois de mai. Je suis disposé à examiner le rapport avec cette commission.

03.06 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le président, je trouve que le ministre est très raisonnable aujourd'hui!

Monsieur le ministre, vous avez déclaré dans la presse que vous étiez favorable aux 80 km/h et je constate aujourd'hui que vous attendez prudemment la tenue d'une dernière réunion.

03.07 Renaat Landuyt, ministre: Il ne faut pas toujours croire ce qu'on dit dans la presse!

03.08 Annick Saudoyer (PS): Je pense effectivement qu'il est intéressant d'attendre ce rapport de concertation. En ce qui concerne la limitation à 80 km/h, il faudrait d'abord faire en sorte que les camions - même si la plupart le font - respectent la limite des 90 km/h. Il serait intéressant que nous puissions avoir des chiffres de contrôle car il ne sert à rien de baisser la limitation de vitesse si on ne respecte déjà pas la limitation actuelle.

03.09 Renaat Landuyt, ministre: J'ai dit dans la presse qu'il fallait combiner la limitation à 80 km/h avec l'interdiction de dépassement. On ne pourra pas le faire partout mais on pourrait imaginer d'introduire cette règle pour les autoroutes à deux ou à quatre bandes.

03.10 Annick Saudoyer (PS): Nous attendrons le rapport de cette réunion et les décisions qui y auront été prises.

03.06 Annick Saudoyer (PS): In de pers heeft u zich voor een snelheidsbeperking tot 80 kilometer per uur uitgesproken. Vandaag toont u zich voorzichtiger en wacht u de volgende vergadering af.

03.07 Minister Renaat Landuyt: Je moet de kranten niet altijd geloven.

03.08 Annick Saudoyer (PS): Wat de snelheidsbeperking tot 80 kilometer per uur betreft, zouden de vrachtwagens eerst de bestaande beperking tot 90 kilometer per uur moeten naleven. Het heeft geen zin de toegelaten snelheid nog te verlagen wanneer de bestaande al niet wordt nageleefd.

03.09 Minister Renaat Landuyt: Ik ben van oordeel dat de snelheidsbeperking tot 80 kilometer per uur met een inhaalverbod moet worden gecombineerd, zeker op de autowegen met twee of vier rijstroken.

03.10 Annick Saudoyer (PS): We wachten het verslag van die vergadering af en de beslissingen die in het verlengde daarvan zullen worden genomen.

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

04 Questions jointes de

- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "les manoeuvres aériennes dangereuses qui se sont produites dans la périphérie Est de Bruxelles le 19 février dernier" (n° 10568)

- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "les chiffres fournis par Belgocontrol quant aux incidents aériens constatés en 2005 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 10750)

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de gevaarlijke luchtmanoeuvres boven de Oostrand van Brussel op 19 februari jongstleden" (nr. 10568)

- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de cijfers van Belgocontrol in verband met de luchtincidenten die zich in 2005 op de luchthaven van Brussel-Nationaal voordeden" (nr. 10750)

Le **président:** Monsieur Maingain, M. de Donnea n'étant pas présent pour poser sa question (n° 10511), je

vous donne la parole et je vous propose de globaliser vos deux questions.

04.01 Renaat Landuyt, ministre: Cela me semble être une bonne idée, sauf si M. de Donnea et M. Maingain en ont convenu autrement. Monsieur Maingain, je vous salue en tant que président du MR ...

04.02 Olivier Maingain (MR): Monsieur le ministre, vous anticipez! Je vous en remercie.

Le **président**: Monsieur le ministre est très flatteur aujourd'hui!

04.03 Olivier Maingain (MR): Mme Saudoyer a eu un effet bénéfique sur le ministre! J'espère pouvoir encore en bénéficier.

Le **président**: Monsieur Maingain, je vous propose donc de globaliser vos deux questions; cela n'a pas beaucoup de sens de les séparer.

04.04 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, dans le débat qui a suivi ma question orale du 20 février dernier relative à un incident aérien constaté le 28 janvier 2006, vous m'aviez affirmé qu'il n'y avait pas de corrélation avérée entre l'actuel plan de dispersion de vols et le nombre d'incidents aériens constatés et que ceux-ci avaient plutôt tendance à diminuer. Cela vous aurait été démontré, chiffres à l'appui.

Or, dans la presse francophone du 28 février dernier, il est fait état de statistiques fournies par Belgocontrol selon lesquelles l'année 2005 est à classer parmi les mauvaises années puisque 21 incidents ont été enregistrés sur, certes, par moins d'un million de mouvements dans le ciel belge. L'incident du 28 janvier dernier a été classé A; vous l'aviez vous-même admis lors de ma précédente question.

A ce propos, mon autre question porte sur l'incident du 19 février dernier et il m'intéresserait de savoir si cet incident a été considéré comme ayant présenté le même degré de dangerosité que celui du 28 janvier 2006. Je reviendrai sur cet incident dans la suite de ma question.

Par ailleurs, si les responsables de Belgocontrol ont affirmé que l'utilisation intensive de la piste 02 en cette fin de février était justifiée par les seules conditions atmosphériques, ils ont néanmoins émis de sérieuses réserves quant à la conformité du plan de dispersion avec les standards de sécurité en vigueur.

Je cite à cet égard le superviseur en chef des contrôleurs aériens, M. Geert Maesen: "Je suis contre le plan de dispersion. C'est un plan qui n'a rien à voir avec la sécurité. Changer tout le temps de piste en fonction des horaires est difficile. Le personnel n'est pas consulté et il doit s'adapter, au même titre que les pilotes qui ne sont pas nécessairement enchantés. Ces changements créent une sorte d'incertitude. Et l'incertitude peut engendrer du stress."

En conséquence, M. le ministre peut-il me communiquer les sources qu'il a citées selon lesquelles le nombre d'incidents serait en diminution? Quelles sont ces sources et quels éléments lui permettent-ils de dire que ces incidents sont en diminution, étant donné que Belgocontrol prétend que 2005 était une des années les plus négatives? Combien d'incidents ont-ils été classés

04.04 Olivier Maingain (MR): U antwoordde op mijn vraag van 20 februari jongleden betreffende een luchtvaartincident dat zich op 28 januari voordeed, dat het spreidingsplan het aantal luchtvaartincidenten niet beïnvloedt en dat het aantal incidenten trouwens daalt.

De Franstalige pers verwijst echter naar statistieken van Belgocontrol waaruit blijkt dat 2005, met 21 incidenten, één van de zwartste jaren was. Bovendien betwijfelen de bevoegde personen bij Belgocontrol of het spreidingsplan beantwoordt aan de veiligheidsstandaarden.

Geert Maesen, hoofdsupervisor van de luchtverkeersleiders, heeft zich tegen het spreidingsplan verzet, dat volgens hem weinig te maken heeft met de veiligheid. Van baan moeten veranderen afhankelijk van het uur is moeilijk. Het personeel wordt niet geraadpleegd en moet zich maar aanpassen. Die wijzigingen leiden tot onzekerheid, en dus tot stress.

Volgens welke bronnen daalt het aantal luchtvaartincidenten? Hoeveel incidenten worden tot de categorieën A en B gerekend, dit zijn incidenten die een crash zouden kunnen veroorzaken? Welke incidenten houden rechtstreeks verband met het gebruik van baan 02?

respectivement en catégorie A et catégorie B par Belgocontrol, car il s'agit d'incidents susceptibles de provoquer un crash aérien? Parmi ceux-ci, quels sont ceux dont il est avéré qu'ils sont liés directement à l'utilisation de la piste 02?

Monsieur le ministre, prenez-vous régulièrement contact avec les responsables de Belgocontrol afin d'évaluer la situation et, dans l'affirmative, quelle réponse entendez-vous formuler au regard des critiques formulées par les services de sécurité de Belgocontrol, qui – comme je viens de le dire – mettent en évidence le caractère insécurisant du plan de dispersion?

J'en viens maintenant à l'incident du 19 février dernier: en début d'après-midi, un Boeing cargo de la compagnie aérienne coréenne immatriculé HL-7446 a survolé d'est en ouest l'ensemble du territoire de la commune, et ce depuis les cimetières en direction du shopping center de Woluwe-Saint-Lambert, en descendant l'avenue de Wezembeek, et s'est ensuite présenté dans l'axe final de la piste 02 en vue de son atterrissage.

Cet avion a donc amorcé un virage en vue de son atterrissage depuis Wezembeek-Oppem en survolant tout le sud-est très dense en population; puis, par un autre virage au pont de Groenendaal, cet avion s'est intercalé dans la séquence rapprochée des atterrissages de la piste 02.

Pouvez-vous me faire connaître les justifications liées à la pratique consistant à faire virer les approches à basse altitude au-dessus de Bruxelles puis à les intercaler dans la séquence des atterrissages en diminuant les séparations horizontales entre les avions, diminuant de ce fait les marges de sécurité?

Pour quelles raisons l'alignement rectiligne depuis Nivor (balise de Nivelles) et Ittre n'est-il pas appliqué en permanence? Pour quels motifs, des avions souvent très gros porteurs s'intercalent-ils dans la séquence des atterrissages soit par Wavre et La Hulpe, soit par Bruxelles et Watermael-Boitsfort au pont de Groenendaal?

04.05 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président du FDF, en ce qui concerne les informations dont vous avez pris connaissance dans un quotidien francophone, je vous invite également à parcourir les journaux néerlandophones!

04.06 Olivier Maingain (MR): Je les lis également!

04.07 Renaat Landuyt, ministre: Vous n'y verrez pas des traductions, mais des contradictions! La presse flamande, à l'appui de chiffres officiels, fait état d'une amélioration, alors que la presse francophone, se basant sur d'autres chiffres, prouve le contraire. C'est un simple constat. La seule chose ...

Neemt u regelmatig contact op met Belgocontrol voor een evaluatie van de toestand en wat is uw antwoord aan de veiligheidsdiensten van Belgocontrol, die erop wijzen dat het spreidingsplan de onveiligheid in de hand werkt?

Dan kom ik nu op het incident dat zich op 19 februari heeft voorgedaan. Kort na de middag heeft een vrachtvliegtuig van de Koreaanse luchtvaartmaatschappij Wezembeek-Oppem in westelijke richting overvlogen, en heeft vervolgens landingsbaan 02 recht aangevlogen voor de landing. Het toestel heeft dus een bocht genomen om te landen, en heeft daarbij het zeer dichtbevolkte zuidoosten van Brussel overvlogen. Na nog een bocht ter hoogte van de brug van Groenendaal heeft het zich in de rij geschoven van toestellen die wachten op toestemming om op baan 02 te landen.

Waarom laat men toestellen op lage hoogte boven Brussel in een bocht aanvliegen en schuift men ze dan in de rij vliegtuigen die zich opmaken voor de landing, waarbij men de veiligheidsmarges tussen de vliegtuigen verkleint? Waarom wordt er niet altijd recht aangevlogen vanaf het bakken van Nijvel en Ittre? Waarom voegen jumbojets met het oog op de landing in ter hoogte van de brug van Groenendaal?

04.05 Minister Renaat Landuyt: Uitgaande van cijfergegevens concludeert de Vlaamse pers dat de situatie verbeterd is, terwijl de Franstalige pers net het tegenovergestelde aantoot.

04.08 Olivier Maingain (MR): (...)

04.09 Renaat Landuyt, ministre: Pour me protéger dans le cadre de mes compétences et de mes responsabilités, je demande toujours des chiffres officiels, voire même des remarques officielles. Ainsi, les déclarations faites à la presse par les collaborateurs de Belgocontrol ne me parviennent jamais de manière officielle.

Eu égard au plan de dispersion, mes propos demeurent invariables. La première chose qui compte à mes yeux, c'est la sécurité. Donc, je suis très sensible à chaque remarque relative à la sécurité, mais pas aux remarques des journaux, car ces derniers ne sont même pas sûrs de ce qu'ils avancent!

Les chiffres dont nous disposons aujourd'hui incluent l'année 2004. On m'a promis que les chiffres de 2005 me seraient transmis avant ou au plus tard dans le courant du mois de mai. Je n'ai pas connaissance des statistiques parues dans la presse francophone. Il m'est donc impossible de contredire ou de confirmer les chiffres pour l'année 2005. Je répète que je ne dispose que des chiffres de 2004 qui, en outre, ont déjà été communiqués suite à une question posée par M. Casaer en date du 22 novembre 2005.

J'en arrive à l'incident du 19 février. Contrairement à l'incident du 28 janvier 2006, il s'agit, dans ce cas, d'une procédure de travail tout à fait normale pour les avions provenant de l'est, en approche d'atterrissage sur la piste 02.

Ces appareils descendent vers la balise BUB, située à deux kilomètres à l'est de l'aéroport, jusqu'à 7.000 pieds environ. Ils effectuent ensuite un virage vers le sud-est pour amorcer la phase finale d'approche. A 4.000 pieds, ils virent vers l'est pour aller s'aligner sur l'axe de l'ILS de la piste 02, à environ 18 kilomètres de l'aéroport. Une fois que le signal de l'ILS est intercepté, les avions amorcent la phase d'atterrissage avec un gradient de descente de 3 degrés jusqu'au sol.

L'appareil dont question a parfaitement respecté cette procédure en toute sécurité.

04.10 Olivier Maingain (MR): Monsieur le ministre, comme vous ne disposez jamais des dernières statistiques disponibles, le débat n'est jamais possible. On peut quand même se demander pourquoi la presse fait état de statistiques qui n'ont pas été transmises au ministre compétent.

04.11 Renaat Landuyt, ministre: On ne peut jamais reprocher à une personne d'être pauvre!

04.12 Olivier Maingain (MR): Certainement pas! Mais ici, la pauvreté devient un avantage, ce qui n'est généralement pas le cas. Toujours est-il que l'on se demande pourquoi vous ne disposez pas des dernières statistiques.

04.09 Minister Renaat Landuyt: Wat telt in het spreidingsplan is de veiligheid. Ik sta open voor opmerkingen betreffende de veiligheid, en vraag altijd officiële opmerkingen en cijfers. De verklaringen die Belgocontrol-medewerkers afleggen in de pers krijg ik echter nooit langs officiële weg te horen, en zelfs de kranten zijn niet helemaal zeker van wat ze drukken!

De cijfers waarover ik momenteel beschik, dateren van 2004. Men heeft me de cijfers voor 2005 tegen mei beloofd. Van de statistieken die in de Franse pers zijn verschenen, ben ik niet op de hoogte.

En dan nu het incident van 19 februari. In tegenstelling tot dat van 28 januari 2006, gaat het om een normale werkprocedure voor de vliegtuigen die vanuit het oosten komen om op baan 02 te landen. Het toestel waarvan sprake heeft de procedure zonder enige fout en in alle veiligheid uitgevoerd.

04.10 Olivier Maingain (MR): Aangezien u nooit over de recentste statistieken beschikt, is er geen debat mogelijk. Maar waarom worden er in de pers statistieken bekendgemaakt die niet aan de bevoegde minister werden bezorgd?

04.11 Minister Renaat Landuyt: Men kan iemand niet verwijten arm te zijn!

04.12 Olivier Maingain (MR): Maar in dit geval speelt die armoede in uw voordeel! De vraag blijft waarom u niet over de laatste statistieken beschikt.

Je suppose que vous avez demandé à votre administration de s'expliquer puisque vous me dites que ce qu'on lit dans la presse n'est pas nécessairement la vérité. J'y ai lu des propos assez clairs, notamment du superviseur.

Ik veronderstel dat u uw bestuur om nadere uitleg hebt verzocht, vermits u zegt dat wat in de pers verschijnt niet altijd strookt met de werkelijkheid.

04.13 Renaat Landuyt, ministre: Dans le dossier du plan de dispersion, je ne me fais pas d'illusion. Je lis partout des interventions d'un tas de personnes et j'essaie d'éviter de donner la perception que j'ai la moindre influence sur Belgocontrol. Belgocontrol est un organisme indépendant, pour des raisons de sécurité.

04.13 Minister Renaat Landuyt: Iedereen schijnt hier te pas en te onpas uitspraken over te formuleren, en ik wil niet de indruk geven dat ik Belgocontrol, dat een onafhankelijke instelling is, beïnvloed.

04.14 Olivier Maingain (MR): Heureusement d'ailleurs!

Monsieur le ministre, je vous demande de vous documenter sur ces dernières statistiques de sorte que nous puissions avoir un débat en commission.

04.14 Olivier Maingain (MR): Ik vraag dat u navraag zou doen naar die laatste statistieken, zodat onze commissie daar een bespreking kan aan wijden.

04.15 Renaat Landuyt, ministre: Dès que je les aurai, je vous les transmettrai.

04.15 Minister Renaat Landuyt: Zodra ik over die statistieken beschik, zal ik ze u bezorgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het behoud van de verdeelcriteria van het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 10541)
- mevrouw Katrien Schryvers aan de minister van Mobiliteit over "de richtlijnen voor de politiezones met betrekking tot het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 10841)
- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Mobiliteit over "de acties die worden gefinancierd met middelen van het verkeersboetefonds" (nr. 10872)

05 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le maintien des critères de répartition du fonds de la sécurité routière" (n° 10541)
- Mme Katrien Schryvers au ministre de la Mobilité sur "les directives relatives au fonds de sécurité routière adressées aux zones de police" (n° 10841)
- Mme Colette Burgeon au ministre de la Mobilité sur "les actions financées dans le cadre du fonds des amendes routières" (n° 10872)

De **voorzitter**: Mevrouw Schrijvers is niet aanwezig. Mogen wij haar vraag definitief schrappen?

05.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zal haar vraag integreren.

Mijnheer de minister, ik kom even terug op een vraag die ik enkele weken, op 20 februari, geleden heb gesteld in het kader van een minidebat over het verkeersveiligheidsfonds. Ik had u toen gevraagd op basis van welke argumenten u geen enkele rekening hebt gehouden met het advies van de Vlaamse regering bij het wetsontwerp inzake het verkeersveiligheidsfonds van vorig jaar. Toen hebt u verwezen naar de bespreking van die wet waar u uitgebreid op die vraag had geantwoord. U hebt ons toen een beetje uitgedaagd en wij zijn dat natuurlijk gaan uitzoeken omdat wij ons niet onmiddellijk argumenten voor de geest konden halen.

05.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Le 20 février 2006, alors que je lui demandais sur la base de quel argument il n'avait pas tenu compte, dans le projet de loi relatif à la sécurité routière, de l'avis du gouvernement flamand, le ministre avait renvoyé à la discussion parlementaire de la loi. Il ressort toutefois des rapports qu'en son temps, le ministre n'avait pas approfondi la question et n'avais mis aucun argument en

Na alles te hebben nagelezen blijkt dat u daarop toen ook niet uitgebreid hebt geantwoord of argumenten hebt aangebracht. Daarom wil ik u vandaag nogmaals vragen waarom toen geen enkele rekening werd gehouden met de argumenten van de Vlaamse regering.

Ondertussen is er ook een overlegcomité geweest op vraag van de Vlaamse regering. Er is toen afgesproken dat er een tweede overleg zou volgen omdat men nog niet tot conclusies is kunnen komen. Ik veronderstel dat u daarover nog niet veel kunt zeggen, maar misschien kunnen wij toch nog even terugkijken naar wat vorig jaar voor de zomer is gebeurd.

Ik zou aansluitend ook de concrete vragen van mevrouw Schryvers aan u willen voorleggen. Zij kan vandaag onmogelijk aanwezig zijn. Zij is als burgermeester, en met haar nog veel burgemeesters, ongerust over het uitblijven van de richtlijnen voor de verdeling van het verkeersveiligheidsfonds van dit jaar. Zij heeft hiervoor minister Dewael ondervraagd. Hij verwees haar door naar de minister van Mobiliteit.

Haar vragen zijn de volgende. Wat is de reden voor de vertraging inzake de richtlijnen? Welke maatregelen denkt u te nemen om de richtlijnen sicut presto mee te delen aan de politiezones en om een herhaling ervan te voorkomen in de volgende jaren? Kan er niet worden gedacht aan een uitstel van de datum van 1 april teneinde wat meer tijd te krijgen om aan de verplichtingen van het verkeersveiligheidsfonds 2006 te voldoen?

Tot daar mijn vragen, mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister.

05.02 Colette Burgeon (PS): Monsieur le ministre, lors du Conseil des ministres du 31 mars 2004 consacré au double thème de la Justice et de la Police, le gouvernement avait pris la décision de créer un Fonds des amendes routières devant octroyer aux zones de police locale des moyens supplémentaires pour mettre sur pied des actions spécifiques en matière de sécurité routière.

Pour obtenir de l'argent du Fonds des amendes routières, les communes doivent s'engager à entreprendre des actions en rapport avec le respect des limitations de vitesse, la prévention ou la lutte contre la conduite sous influence de l'alcool ou en état d'ivresse, la prévention ou la lutte contre la conduite sous influence d'autres substances qui altèrent la vigilance au volant, le respect des règles relatives au port de la ceinture de sécurité et à l'utilisation d'autres moyens de protection, le respect de règles spécifiques au transport routier, la lutte contre le parking gênant et dangereux ou le comportement agressif sur la route.

Le Fonds des amendes routières est réparti en partie de manière forfaitaire sur la base de la catégorie de la zone de police, en partie sur la base du nombre de kilomètres de voiries et en partie sur la base de la diminution du nombre de tués ou de blessés.

Les zones de police sont invitées maintenant à signer des conventions de sécurité routière par lesquelles le Fonds des amendes finance les actions en matière de sécurité routière. Aujourd'hui, il apparaît que dans certaines zones comme celle de la Haute Senne,

avant. Dès lors, sur la base de quels arguments le ministre a-t-il ignoré l'avis du gouvernement flamand?

À la demande de ce dernier, le dossier a été dans l'intervalle abordé au sein du Comité de concertation. A-t-on convenu d'organiser un deuxième tour de concertation?

Notre collègue Schryvers, qui avait introduit une question sur le même thème, s'interroge sur l'absence, à ce jour, de directives concernant la répartition du fonds pour la sécurité routière pour 2006 et sur les mesures que le ministre entend mettre en œuvre en vue de faire savoir dans les meilleurs délais aux zones de police si la date du 1^{er} avril sera reportée.

05.02 Colette Burgeon (PS): De regering besliste in maart 2004 een verkeersboetefonds op te richten, dat de lokale politiezones bijkomende middelen moet verschaffen om specifieke acties rond verkeersveiligheid op het getouw te zetten. Om recht te hebben op die middelen, moeten de gemeenten zich ertoe verbinden in dat verband acties te zullen ondernemen. De verdeling van de middelen van het boetefonds gebeurt ten dele via een forfait op grond van de categorie van de politiezone, ten dele op grond van het aantal kilometer wegen op het grondgebied van de zone en ten dele op grond van de vermindering van het aantal doden en gewonden. Blijkbaar spitst een aantal zones de acties in het kader van de verkeersveiligheids-overeenkomsten toe op repressieve maatregelen. Inzake preventie daarentegen wordt

l'essentiel des actions menées dans le cadre des conventions de sécurité routière est tourné vers des mesures répressives: éthylomètres, radars répressifs, etc., la part réservée à la prévention étant réduite à la portion congrue. Or l'éducation et la conscientisation des automobilistes doit faire partie de la batterie des mesures envisagées pour amener un comportement responsable sur nos routes.

Dès lors mes questions sont les suivantes.

- Il est évident que des investissements en voirie ou des panneaux de signalisation ne peuvent être payés par ce Fonds des amendes mais des investissements de feux lumineux accompagnés d'un radar fixe qui indique la vitesse ne pourraient-ils pas être pris en charge par ce fonds?

- La répression est nécessaire et souhaitable mais un quota des sommes perçues dans le cadre du Fonds des amendes routières ne pourrait-il pas être exclusivement destiné à la mise en place de mesures préventives dans les zones de police?

05.03 **Minister Renaat Landuyt:** Mijnheer de voorzitter, de heer Van den Bergh herinnert zich kennelijk niet goed meer de besprekingen van de recentste wetswijziging inzake het Verkeersveiligheidsfonds. Ik verwijs hem naar de discussie die ik gehad heb met onder andere collega De Padt over wat hij noemde de onevenwichten tussen Vlaanderen en Wallonië. Er ontstond toen een discussie over de vraag of men juridisch-technisch iets kan toebedelen aan het Gewest of aan de gemeenten en of de tegemoetkomingen niet juridisch-technisch beperkt zijn tot de vergoedingen aan de politie. Dat zijn de passages waarop u moet letten, als u niet meer weet wat er besproken werd in het kader van de wijziging van het Verkeersboetefonds naar het Verkeersveiligheidsfonds.

Ik kom tot de vraag van uw collega Katrien Schryvers: waarom blijven de richtlijnen zo lang uit? De reden is dat er opnieuw gediscussieerd wordt over de onevenwichten tussen Vlaanderen en Wallonië. Heel specifiek, omdat de minister-president van Vlaanderen de vraag gesteld heeft in het overlegcomité of wij daaraan iets kunnen wijzigen, sturen wij nog geen richtlijnen rond. Stel u voor dat wij - om terug te keren op de discussie die ik gehad heb met collega De Padt, bij de opmaak van de wettekst - toch niet aan het zoeken zijn om de criteria zo aan te passen dat wij iets meer in de richting van investeringen door de gemeenten zouden kunnen gaan, weze het al dan niet via de politiediensten.

Zeg collega Schryvers dat het of het een is, of het ander: ofwel passen we de tekst aan, ofwel sturen wij de richtlijnen, die al klaar waren sinds vorig jaar. Men kan niet twee keer de minister aanpakken, dat is niet mooi. Het is niet eerlijk om eerst een minister af te remmen en daarna te zeggen dat het niet vooruitgaat. In de partij moet u een beetje met elkaar overleggen.

J'en viens aux questions de notre collègue Colette Burgeon.

slechts mondjesmaat actie ondernomen.

Zouden investeringen in verkeerslichten in combinatie met een flitspaal die de snelheid opgeeft, niet ten laste kunnen worden genomen door dat fonds? Repressie is noodzakelijk en wenselijk, maar is het niet mogelijk een deel van de middelen van het boetefonds voor te behouden voor preventieve maatregelen?

05.03 **Renaat Landuyt, ministre:** M. Van den Bergh ne se rappelle pas bien les discussions qui ont accompagné la dernière modification de la loi relative au fonds de la sécurité routière. Je me réfère à la discussion avec M. De Padt à propos d'un déséquilibre entre la Flandre et la Wallonie. Nous avons discuté à l'époque de la question de savoir si, d'un point de vue juridique et technique, des indemnités ne pouvaient être accordées qu'à la police.

Les directives se font attendre parce que l'on discute à nouveau du déséquilibre entre la Flandre et la Wallonie et que le ministre-président flamand a demandé s'il était encore possible d'apporter des modifications. Les directives sont prêtes depuis l'année dernière mais nous ne les envoyons pas tant que l'incertitude subsiste quant aux éventuelles modifications. Commencer par retarder les travaux d'un ministre pour lui reprocher ensuite que les choses n'avancent pas, voilà qui n'est pas très honnête. M. Van den Bergh et Mme Schryvers doivent se concerter davantage au sein de leur parti.

Daar de federale overheid ter zake

D'abord, il est exact que le mécanisme du Fonds de sécurité routière limite les compétences fédérales en matière d'intervention financière auprès des communes. Cela dit, les discussions vont bon train afin de faciliter l'utilisation de ces fonds.

Ces discussions sont en cours au sein du Comité interministériel, à la demande du gouvernement flamand et plus spécifiquement de sa ministre de la Mobilité, ma collègue du sp.a, Kathleen Van Brempt. En effet, elle demande plus d'argent pour la Flandre étant donné que la majorité des amendes perçues le sont en Flandre et qu'on recherche un équilibre plus équitable sur ce point. La discussion en Comité interministériel est donc en cours. Il est d'ailleurs prévu que le ministre de la Mobilité assiste à la prochaine réunion et mette sur la table une proposition fédérale à ce sujet.

Il est certain que si l'on veut tout modifier, il sera indispensable de changer nos institutions. Il s'agit là d'un problème davantage juridique que politique, à mon sens.

05.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wat mijn eerste vraag betreft, begrijp ik dat de meest gemakkelijke oplossing erin bestaat te schermen met juridische argumenten. U hoort me niet zeggen dat de juridische argumenten geen steek houden. Blijkbaar kan thans wel nagedacht worden over een mogelijke oplossing om tegemoet te komen aan de vragen van de Vlaamse regering. Waarom kon dit niet op het ogenblik dat de wet hervormd werd? Blijkbaar was een uitdrukkelijke vraag van de Vlaamse regering nodig om dit te herbekijken. Zal de wet opnieuw aangepast worden of zal men een andere oplossing zoeken?

U hebt geantwoord op de vraag van mijn collega inzake de stand van zaken van de interministeriële conferentie. U verwijst naar tegenstellingen tussen mijn vraag en die van mevrouw Schryvers, maar ik zie geen tegenstellingen. Zij is gewoon bekommerd om de praktische modaliteiten. Er wordt gevraagd om actieplannen op te stellen tegen 1 april en zij verwachten richtlijnen.

Indien procedures lopende zijn om tot andere verdeelsleutels te komen, wordt de derde vraag relevant, met name of de datum van 1 april al dan niet wordt uitgesteld zolang er geen richtlijnen zijn?

05.05 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, er zal meer duidelijkheid zijn na het interministerieel comité van volgende maand.

05.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, dan zijn we reeds april.

Wat wordt er intussen van de gemeenten verwacht?

05.07 Minister Renaat Landuyt: Van de gemeenten wordt niets verwacht. Het zijn de politiezones die de aanvragen indienen. Op dit ogenblik zijn mij terzake geen problemen met betrekking tot de aanvragen bekend. Dat is elk jaar reeds het geval geweest. Elk jaar is er een evolutie in deze materie en in de toewijzing. Ten opzichte van vorig jaar zal de toestand wellicht gunstig geëvolueerd zijn. Dat hangt

over weinig bevoegdheden beschikt, kan ze de gemeentelijke investeringen slechts in beperkte mate financieren, maar hierover wordt in het interministerieel comité onderhandeld. De Vlaamse regering vraagt dat de middelen billijker worden verdeeld aangezien het overgrote deel van de boetes in Vlaanderen wordt geïnd. De minister van Mobiliteit zal de volgende vergadering bijwonen en over die kwestie een federaal voorstel ter tafel leggen. Als men alles wil wijzigen, zal men ongetwijfeld onze instellingen moeten aanpassen. Het gaat dan eerder om een juridisch dan om een politiek probleem.

05.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Les arguments juridiques – qui sont par ailleurs fondés – constituent la solution la plus facile. Pourquoi n'a-t-on pas réfléchi aux aspirations flamandes lors de la réforme de la loi? Celle-ci fera-t-elle l'objet d'un nouvel aménagement? Cherchera-t-on une autre solution?

Je ne perçois pas de contradiction entre ma question et celle de Mme Schryvers. Ma collègue ne se soucie que des modalités pratiques. Les bourgmestres attendent des directives car ils doivent rédiger les plans d'action pour le 1^{er} avril. Un report est-il envisagé?

05.05 Renaat Landuyt, ministre: La situation pourra être précisée après le comité interministériel du mois prochain.

05.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Nous serons déjà au mois d'avril. Que doivent faire les communes dans l'intervalle?

05.07 Renaat Landuyt, ministre: Je n'ai pas connaissance de problèmes en rapport avec les demandes émanant des zones de police. Cette matière évolue d'ailleurs chaque année. Par

af van de beslissingen van het interministerieel comité.

Wat mij betreft, was alles klaar. Gelet op het feit dat we openheid willen voor het eigen gedacht dat verwoord wordt door de Vlaamse regering, verliezen we een beetje tijd. We lossen het wel op.

rapport à l'année dernière, cette évolution est peut-être plus favorable cette année mais tout dépend des décisions du comité interministériel. La procédure de concertation nous fait perdre un peu de temps mais permet de résoudre les problèmes.

05.08 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, ma question concernait un problème de répartition, au sein du Fonds des amendes, entre le répressif et le préventif et non pas la répartition géographique.

05.08 Colette Burgeon (PS): Mijn vraag ging over de wijze waarop die middelen tussen het repressief en het preventief beleid verdeeld worden en niet over hun geografische spreiding.

05.09 Renaat Landuyt, ministre: C'est presque la même chose! Je constate que les investissements au Nord du pays concernent plutôt le volet répressif et que les investissements au Sud concernent plutôt le volet préventif. Au Nord du pays, on investit dans des radars répressifs et au Sud, dans des radars avertissants.

05.09 Minister Renaat Landuyt: In de praktijk komt dat bijna op hetzelfde neer. Ik stel vast dat Vlaanderen dat geld vooral voor een repressief beleid gebruikt, terwijl Franstalig België eerder in preventie investeert.

05.10 Colette Burgeon (PS): Monsieur le ministre, que comptez-vous faire face à cette situation?

05.10 Colette Burgeon (PS): Wat zijn uw voornemens ter zake?

05.11 Renaat Landuyt, ministre: Je demande au Sud du pays de se montrer plus répressif qu'aujourd'hui. Mais je respecte sa culture!

05.11 Minister Renaat Landuyt: Met alle respect voor het cultuuronderscheid zal ik Wallonië toch moeten vragen meer middelen in het repressief beleid te pompen.

05.12 Colette Burgeon (PS): C'est clair. Je vous remercie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 Vraag van mevrouw Inga Verhaert aan de minister van Mobiliteit over "het vliegtuig van SN Brussels Airlines aan de grond gehouden op de luchthaven van Kigali, Rwanda" (nr. 10542)

06 Question de Mme Inga Verhaert au ministre de la Mobilité sur "l'avion de SN Brussels Airlines immobilisé sur l'aéroport de Kigali, Rwanda" (n° 10542)

06.01 Inga Verhaert (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, de vraag is een tijdje geleden ingediend. Gelukkig is het vliegtuig intussen al terug thuis.

06.01 Inga Verhaert (sp.a-spirit): L'avion immobilisé à Kigali a heureusement pu regagner la Belgique. Les médias qui ont suivi l'affaire ont cependant insinué que l'avion de SN était retenu pour des raisons peu correctes, et qu'il y avait un lien avec une affaire similaire, concernant un appareil de Silverback Cargo immobilisé depuis des mois dans notre pays.

Dit voorval interesseert mij omdat de berichtgeving toch leek te insinueren dat er een verband was met een vliegtuig van de maatschappij Silverback Cargo, dat in België al maanden aan de grond wordt gehouden. In de berichtgeving werd ook de indruk gewekt dat het SN-toestel om weinig correcte redenen in Kigali aan de grond werd gehouden.

Wat mij eigenlijk interesseert, mijnheer de minister, is hoe het overleg is verlopen. Wat waren precies de achterliggende redenen voor Kigali om het vliegtuig aan de grond te houden? Kunt u hierover wat meer

Comment la concertation s'est-elle déroulée? Pourquoi les autorités à

toelichting geven?

06.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega, het zogenaamd topperoverleg valt onder de verantwoordelijkheid van de minister van Buitenlandse Zaken. Op het vlak van mijn bevoegdheid is er geen enkel overleg over veiligheid, tenzij op het ambtelijke niveau om het probleem op te lossen van het vliegtuig dat zich nog steeds in Zaventem bevindt.

Er zijn contacten geweest en er zijn nog steeds contacten over dit specifieke vliegtuig enerzijds en over het opstellen van een Europese zwarte lijst anderzijds. Er wordt een beslissing genomen door de Europese Commissie op 23 maart, dat is deze week donderdag. In het kader daarvan is er nog overleg geweest en werd een beoordeling gedaan omdat de genoemde firma uit Rwanda op de Belgische zwarte lijst staat en het de bedoeling is dat de Europese lijst dezelfde maatschappijen opneemt tenzij er ondertussen evoluties of opmerkingen zijn. Dat is in volle controle. In dit kader zijn er contacten geweest op ambtelijk niveau.

Ook over het specifieke vliegtuig zijn er contacten op het ambtelijke niveau om na te gaan welke noodzakelijke controles in orde zijn opdat het vliegtuig zou kunnen vertrekken. De feiten zijn zo dat de Rwandese overheid alsook de genoemde firma er alles aan doen om dat vliegtuig in orde te brengen.

06.03 **Inga Verhaert** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb de vraag op deze manier geformuleerd omdat ik ze tegelijkertijd ook heb ingediend bij de minister van Buitenlandse Zaken. Anders had ik de vraag misschien een beetje anders geformuleerd.

Ik begrijp dat de Rwandese overheid er alles aan doet om het vliegtuig in kwestie in orde te brengen. Ik versta het toch goed? Het staat toch nog steeds op de Belgische zwarte lijst?

06.04 Minister **Renaat Landuyt**: De Belgische zwarte lijst is nog steeds dezelfde, zeker wat Silverback betreft. Anderzijds is het vliegtuig voor ons nog steeds niet vliegwaardig. Tot vandaag is er nog geen evolutie, maar men is volop bezig om zich in orde te stellen met dit vliegtuig. Los daarvan staat de andere discussie over wanneer en hoe men van de zwarte lijst afgeraakt. Dat is niet direct hetzelfde.

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

07 **Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "nieuwe regels voor tuning" (nr. 10555)**

07 **Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "les nouvelles règles relatives au**

Kigali ont-elles refusé de laisser partir l'avion?

06.02 **Renaat Landuyt**, ministre: C'est au ministre des Affaires étrangères que vous devriez poser votre question sur la concertation au sommet avec le gouvernement rwandais. Mes attributions m'autorisent seulement à vous dire qu'il y a des contacts au niveau des fonctionnaires. Des discussions consacrées à la liste noire européenne de compagnies européennes qui paraîtra dans quelques jours sont en cours. La compagnie rwandaise figure sur la liste de notre pays et devrait donc normalement être mentionnée sur la liste européenne. En outre, il y a des contacts administratifs à propos de l'avion qui se trouve à Zaventem. Nous sommes en train de passer des accords afin de déterminer quels aménagements et contrôles sont exactement nécessaires pour que cet avion puisse voler. Je constate que la compagnie concernée ainsi que les autorités rwandaises font tout ce qui est en leur pouvoir pour régler cette question le plus vite possible.

06.03 **Inga Verhaert** (sp.a-spirit): J'ai l'intention de poser aussi cette question au ministre De Gucht. Cette compagnie figure donc sur la liste belge.

06.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Oui. Les discussions portent aussi sur les exigences auxquelles doit satisfaire toute compagnie pour ne plus figurer sur cette liste noire belge et, partant, sur la liste noire européenne.

tuning" (n° 10555)

07.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 15 februari 2006 werd de nieuwe rondzendbrief met betrekking tot het verbouwen van wagens in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd. Dat is op zichzelf een goede zaak, een stap vooruit, een stap naar meer duidelijkheid en hopelijk meer uniformiteit.

Het is echter belangrijk het transparante, uniforme karakter in twee richtingen te communiceren, enerzijds, naar de tuninggemeenschap – er zijn immers vele honderduizenden rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken - en, anderzijds, naar de keuringscentra die vragende partij zijn van goed omschreven regels.

Mijnheer de minister, er zijn volgens mij nog wat problemen. Er zijn nog enkele punten die moeten worden uitgeklaard, die zeer onduidelijk gesteld zijn in de richtlijnen en die niet altijd rechtvaardig zijn. Bent u bereid hieraan aanpassingen te doen de komende weken of maanden, aanpassingen die het gevolg zouden kunnen zijn van het overleg met de delegaties, dat u op gezette tijdstippen hebt op uw kabinet?

Ik wil vandaag focussen op een bepaald onderdeel, dat een echt pijnpunt is en dat ik als een discriminatie, als een weinig rechtvaardige regeling beschouw. Men heeft misschien niet voldoende stilgestaan bij de volgende manifeste discriminatie. Ik licht even toe.

De rondzendbrief voert een niet-periodieke keuring in. Naast die keuring is de wagen nog onderworpen aan een volledige keuring. Bij die keuring worden minstens dezelfde zaken bekeken als bij een periodieke keuring. Volgens de aan de keuringsstations gestuurde richtlijnen rekent men hetzelfde basistarief van 24,5 euro aan, zowel voor de periodieke als voor de niet-periodieke keuring. Er ontstaat zodoende een absurde situatie. Men wil mensen helpen om zich juridisch in te dekken. Zij bieden zich aan bij de keuring en volgen de richtlijnen. Amper enkele dagen of een maand later krijgen zij echter een oproep voor de reguliere periodieke keuring en wordt de wagen opnieuw onderzocht. Die keuring gebeurt overigens vaak minder grondig. De mensen moeten opnieuw betalen, waardoor zij op jaarbasis soms tot 60 euro meer betalen. Die keuring kan weinig worden verantwoord, aangezien ze volgens de aan de keuringsstations gestuurde richtlijnen integraal deel uitmaakt van de niet-periodieke keuring.

Ik doe een oproep om dat punt rechtvaardiger te beoordelen en de tarieven te herbekijken. Bent u bereid om dat aan te passen?

Voorts staan in de in het Belgisch Staatsblad gepubliceerde tekst ook nogal wat onduidelijkheden. Men zegt bijvoorbeeld dat vlinderdeuren enkel kunnen worden gemonteerd op een gepast voertuig. Dat laat nogal wat marge voor interpretatie. Ik heb enkele casussen waarbij het al of niet gepast bevonden worden in verschillende richtingen gaat. Het woordje "gepast" komt in verschillende contexten voor in de rondzendbrief en in het koninklijk besluit. Het komt voor in gepaste zekeringen, gepaste materialen en gepaste voertuigen. Dat laat een ruime interpretatiemarge.

07.01 **Roel Deseyn** (CD&V) : Le 15 février 2006 est parue au Moniteur belge la nouvelle circulaire relative à certains véhicules transformés, ce qui constitue une bonne chose. En effet, les tuneurs et les stations de contrôle réclamaient depuis longtemps déjà un régime clair. Dans la perspective de cette circulaire, une concertation a été menée à juste titre avec plusieurs associations de tuneurs mais la circulaire comporte toutefois quelques imprécisions.

Ainsi, la circulaire instaure le principe du contrôle non périodique, parallèlement au contrôle périodique. Lors d'un contrôle non périodique, le véhicule fait l'objet d'un nouveau contrôle complet qui n'influe toutefois pas sur la périodicité du contrôle ordinaire. Il en résulte une augmentation des frais pour les tuneurs. Le ministre juge-t-il logiques cette procédure et les coûts y afférents?

La circulaire contient en outre des imprécisions concernant plusieurs spécifications techniques. Je cite notamment la présence de portes papillon, certaines pièces qui font partie de l'équipement de base de la voiture initiale, le bruit produit par les pots d'échappement et la présence de trous de serrure. Le ministre est-il disposé, en concertation avec le secteur, à clarifier ces imprécisions?

Er bestaat ook onduidelijkheid over onderdelen die standaard gemonteerd zijn bij de eerste aankoop van de wagen. Soms wordt men afgekeurd op onderdelen die initieel aanwezig waren. Het gaat dan zelfs niet om verbouwingen. Bepaalde types wagens raken niet door de keuring, ondanks dat zij nog in de oorspronkelijke staat zijn.

Zo zijn er ook heel wat onduidelijkheden over uitlaten: dat is een echt pijnpunt bij de mensen die daarmee bezig zijn. Men zegt dat men maximaal hetzelfde aantal decibel als de originele uitlaat mag produceren, maar hoe zal de keuring dit controleren? Dat geeft natuurlijk aanleiding tot discussie. Dan zijn er nog de materialen. Neem het feit dat bepaalde keuringsinstanties als TUV nog altijd niet zijn goedgekeurd in België en dat men dus niet zomaar de zaken die in de handel beschikbaar zijn kan integreren.

Laat mij de pijnpunten nog eens resumeren. Er is de niet-periodieke keuring die de periodiciteit van de periodieke keuring niet wijzigt. Dat is eigenlijk een absurde situatie. Kijken we ook naar een aantal contradicties die men aan de mensen niet kan uitleggen, noch interpreteren. Mijnheer de minister, ik geef een voorbeeld. U zegt in het koninklijk besluit dat men het wegwerken van sleutelgaten van deuren mits naleving van bepaalde basisprincipes kan toelaten. Dit valt onder punt A. Als men dan onder punt D kijkt, dus bij wat verboden is, staat daar onder D3 het wegnemen van het sluitmechanisme van de koffer. Bij 14, bij wat eventueel is toegelaten, staat het verplaatsen van het sleutelgat van de deuren. Een beetje verder zegt men tegelijkertijd dat het absoluut verboden is de greep weg te nemen van de als passagiersdeur gebruikte koffer. Hoe moet men dat nu beoordelen in een keuringsstation? Hoe wordt op die manier eenduidig gecommuniceerd met de mensen die bezig zijn met die verbouwingen en die daarin veel hebben geïnvesteerd.

De eerste zaak is dus die van onrechtmatige tariefzetting, maar de tweede is een oproep om het gepubliceerde koninklijk besluit nog eens te screenen in overleg met de organisaties, om deze dingen eenduidig te kunnen communiceren aan de tuninggemeenschap.

07.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, ik kan al uw illustraties bijtreden, collega Deseyn. Wat is de toestand? Op 15 februari 2006 werd er een ministeriële richtlijn van kracht die vanaf het begin als voorlopig werd beschouwd, omdat ze gecombineerd is met de inhoud van de website "How2tune". De schrijfwijze is derwijze, kwestie van het taalgebruik van die sector te benaderen. Op de website www.how2tune.be komen er constant reacties binnen om – de website is ook zo opgebouwd – dit uit te lokken. Om de keuringscentra enigszins mee te krijgen in een beweging waarvoor zij niet zo warm lopen, hebben wij de website ook vertaald in een ministeriële rondzendbrief.

Nogmaals, deze ministeriële rondzendbrief moet zeker worden aangepast. Vooral de manier van werken van sommige keuringscentra moet worden aangepast. Terwijl het de uitdrukkelijke bedoeling is om te versoepelen in de richting van het essentiële, met name de veiligheid te bewaken, is het effect in sommige keuringscentra expliciet strenger op te treden. Ik stel vast dat bepaalde keuringscentra wijzigingen aan wagens afkeuren die zij de vorige keer goedgekeurd hebben. Ik heb mij dus al doodgeërgerd aan de manier van werken van de keuringscentra.

07.02 **Renaat Landuyt**, ministre: La directive ministérielle parue le 15 février est provisoire. Elle doit être lue conjointement avec le site internet www.how2tune.be où les associations de tuneurs peuvent exprimer leurs opinions et émettre des suggestions afin de permettre, pendant qu'il est encore temps, une adaptation de la directive. A ce jour, les réactions sont très nombreuses.

Les stations de contrôle technique ont reçu une circulaire ministérielle les incitant à faire preuve d'une plus grande souplesse. Il va de soi que la sécurité doit rester l'objectif premier du contrôle technique mais il est évidemment inadmissible que les stations de

Als uw vraag is of de ministeriële rondzendbrief gewijzigd zal worden, dan antwoord ik: ja, hij zal verstrengen voor de keuringscentra, want ik stel vast dat zij niet willen begrijpen wat de oorspronkelijke en blijvende bedoeling is van de maatregelen.

Wij zijn dus enorm veel ervaring aan het opdoen. Ik kan u nog illustraties geven van al dan niet gewilde onduidelijkheden die men ziet in de rondzendbrief. Wat mij echter vooral stoort, is een bepaald gedrag in de praktijk. Er zijn heftige gesprekken bezig en er komt zeker een heel duidelijke aanpassing van de richtlijn, met de steun van de sector, omdat het de bedoeling is om zeer interactief te werken met die website. Nogmaals, mijn beleidslijn is: op veiligheid doen wij geen toegevingen, de rest is vrijheid, blijheid.

contrôle technique se veuillent plus catholiques que le pape. J'ai eu en effet connaissance d'exemples de sévérité excessive ayant conduit à refuser des véhicules à cause de composants de tuning qui avaient pourtant été admis sans difficultés lors d'un contrôle précédent. Ce genre d'attitudes m'irrite. J'ai donc décidé d'adapter et de clarifier la circulaire destinée aux stations de contrôle technique pour exclure à l'avenir toute sévérité exagérée et toute incohérence. J'adopte dans ce dossier la position suivante : la sécurité prime en toutes circonstances mais pour le reste, je dis: Vive la liberté!

07.03 Roel Deseyn (CD&V): Ik ben verheugd over uw appreciatie van het probleem maar over de kern van het probleem, uw ministeriële macht om de tarieven aan te passen, is heel weinig gezegd. Zult u de tarieven aanpassen? U voelt toch zo aan dat het niet klopt en dat mensen serieuze meerkosten krijgen toebedeeld.

07.03 Roel Deseyn (CD&V): Que pense le ministre des frais supplémentaires qui incombent aux tuners en conséquence de l'instauration du contrôle non périodique?

07.04 Minister Renaat Landuyt: Ik zal het aanvullen. Na de uitvaardiging van de richtlijn heb ik vastgesteld dat men de mensen deed betalen om af te keuren wat men vroeger gratis goedkeurde. Ben ik duidelijk? Ik voel mij door de sector niet direct op het juiste been gezet.

07.04 Renaat Landuyt, ministre: Il serait évidemment absurde que les tuneurs doivent payer pour faire invalider une déclaration antérieure de conformité.

07.05 Roel Deseyn (CD&V): U kan een en ander autonoom aanpassen.

07.06 Minister Renaat Landuyt: Ja, maar u moet toch oppassen. We interpreteren in eerste instantie het KB van 1968. Met de ervaring die we ondertussen hebben opgedaan, maken we nu een onderscheid tussen wat we verantwoord aan dat KB kunnen wijzigen en wat we aan de interpretatie van dat KB kunnen wijzigen. Wat mij het meeste stoort, is de opsomming van attesten die men nodig heeft voor tal van aanpassingen van de wagen. Die attesten kan men nooit verkrijgen, terwijl men via een technische keuring kan vaststellen dat de veiligheid soms zelfs is toegenomen door de aanpassingen. Weet u dat sommige keuringscentra lijkwagens, die aangepaste, getunede auto's zijn, afkeuren, omdat ze geen attest hebben voor een eventuele andere spiegel. Al zulke zottigheden komt men nu tegen.

07.06 Renaat Landuyt, ministre: Le secteur des centres de contrôle technique ne fait pas toujours preuve de cohérence dans ce domaine. J'ai connaissance de certains cas où des corbillards – qui constituent en fait des véhicules transformés – sont déclarés non conformes pour un petit problème de rétroviseur. Je constate certaines défaillances dans le cadre de la communication entre un ministre et le secteur privé, chargé d'effectuer un service d'intérêt général.

Het is altijd moeilijk om met een privé-sector diensten van algemeen belang te verlenen. Men klaagt soms over de communicatie tussen de minister en de administratie, laat staan de communicatie tussen de minister en de vrije markt.

07.07 Roel Deseyn (CD&V): Dit is natuurlijk de kern van de zaak. Het vlot niet met de uitvoering van maatregelen die de regering en het Parlement hebben beslist. Mijn mailbox wordt ook overspoeld met van die absurde situaties. Mensen worden op kosten gejaagd door de

07.07 Roel Deseyn (CD&V): Le problème est en fait structurel. Dans le cadre de sa politique en cette matière, le ministre dépend

keuringsstations op basis van instructies van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Ik denk daarbij aan een opsomming van validatieprocedures en het onderscheid tussen wat al dan niet E-gecertificeerd is van materiaal dat in andere lidstaten wel werd erkend als kwaliteitsmateriaal door bijvoorbeeld TÜV, DEKRA en FIA. Het is niet normaal dat de maatregel zoveel complexe problemen oplevert voor die sector. U zegt zelf dat u van zoveel goodwill afhankelijk bent om maatregelen ingang te laten vinden op het terrein. Ik vind dan ook dat heel het kader en het KB zelf van 1968 in een nieuw wetsontwerp moeten worden gegoten.

07.08 Minister **Renaat Landuyt**: Ja maar, onderschat het niet. Het probleem is nog groter dan dat want heel wat vereisten voor wagens zijn opgenomen in Europese regels. Dus, ik moet voortdurend in mijn positie inschatten wat technische opmerkingen zijn en wat – verborgen achter de techniciteit – intentionele opmerkingen zijn. Dat is de kunst van ons werk.

Wat de tarieven betreft, soms is het verantwoord, na zo'n aanpassing van meer dan 5.000 euro aan een auto daar een extra controle op te zetten, wat dan ook wel een extra activiteit betekent voor die andere onderneming. Dus, men moet die 60 euro toch afwegen tegen de kostprijs van de auto of van de wijzigingen eraan. Men kan niet zomaar veralgemenen en zeggen: dit mag niet of dat mag niet. Om rechtvaardig te zijn in deze moet men zeer specifiek zijn. Dat was ook de oorspronkelijke bedoeling. Gelukkig dat wij dat gedaan hebben. Wij hebben altijd gezegd dat wij een procedure die 3 maanden zou duren in werking zouden stellen.

Er zijn mensen die al een goedkeuring of een afkeuring hebben gekregen. Zij hebben een goedkeuring voor 3 maanden gekregen, die is gericht op het aanpassen van ofwel de wagen ofwel de regels. Wij zitten dus echt in een overgangssituatie. Hadden wij niets gedaan, zou er door het succes van de tuning op een bepaald moment een volledige blokkering komen. Want alles wat men wijzigt aan wagens is normaal verboden. Wij komen nu uit de grijze of zwarte zone, en wij zijn volop aan het legaliseren, met de kinderziekten van dien.

Hadden wij niets gedaan, hadden wij een nog groter fenomeen gekend op een bepaald moment, waarbij men auto's blokkeert op de weg en waarbij politieagenten panikerden omdat zij niet weten wat zij nog kunnen toelaten of niet, en waarbij de sector panikeert. Dat proberen wij nu voor te zijn, voor er een grotere groei is inzake tuning.

De volgende fase zijn de controles. Er zullen nog problemen zijn, want wij zullen nog met de minister van Justitie, en vooral de minister van Binnenlandse Zaken moeten afspreken inzake controles op de weg. Wij zijn dus nog niet aan het einde van ons verhaal, maar het is een mooi verhaal.

07.09 **Roel Deseyn** (CD&V): Absoluut, mijnheer de minister.

Ik zou willen afronden met de suggestie om met de mensen van de politie samen rond de tafel te gaan zitten. Wij hebben dat een paar keer gedaan in onze provincie, met de mensen van de politie, die bijzonder constructief waren om tot een echte dialoog met de mensen te komen, met veel zin voor redelijkheid. Het zou heel goed zijn dat er gecommuniceerd wordt naar alle korpsen, in samenwerking met de

trop de la bonne volonté des centres de contrôle technique. Pourquoi n'applique-t-il pas intégralement l'arrêté royal de 1968 relatif au contrôle technique?

07.08 **Renaat Landuyt**, ministre: Dans ce domaine, de nombreuses décisions sont déjà prises au niveau européen.

En ce qui concerne les tarifs, je n'estime pas si absurde qu'un tuneur qui vient d'apporter une modification pour un montant de cinq mille euros doive payer soixante euros pour le faire approuver.

Nous nous efforçons d'anticiper les problèmes en élaborant des lois pour combler les zones grises qui existaient précédemment. Dans une prochaine phase, nous conclurons des accords concrets avec les ministres de l'Intérieur et de la Justice à propos des contrôles routiers.

07.09 **Roel Deseyn** (CD&V): Je propose d'organiser une table ronde avec les corps de police pour que les contrôles soient véritablement mis en adéquation avec les intentions politiques.

minister van Binnenlandse Zaken, opdat de controles werkelijk afgestemd zouden zijn op wat uw politieke intenties op dat punt zijn.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de gebrekkige dienstverlening van de Dienst voor Inschrijving van Voertuigen" (nr. 10635)

08 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le service défaillant de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules" (n° 10635)

08.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u zei daarjuist dat het niet altijd evident is om diensten van algemeen belang te laten aanbieden door privé-maatschappijen. In het geval van de DIV, waar diensten van algemeen belang door een openbare dienst worden aangeboden, is dat al evenzeer van toepassing.

08.02 Minister Renaat Landuyt: (...) bij de vooroordelen, dat is de boodschap.

08.03 Guido De Padt (VLD): Ik heb de indruk dat, mocht voornoemde dienst door een privé-firma worden aangeboden, ...

De **voorzitter:** (...) de nieuwe krachten.

08.04 Minister Renaat Landuyt: Het is een prachtig voorbeeld van het feit dat men niet met vooroordelen mag beginnen. Het is hetzelfde als te stellen dat enkel een liberaal vragen zou mogen stellen over een overheidsdienst en een andere politicus over een privé-dienst. Dat is ook niet waar.

08.05 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, dat het niet goed gaat met de Dienst voor Inschrijving van Voertuigen, is een veelgehoorde klacht. Ik heb u op 4 januari 2006 daarover overigens een brief geschreven. Ik voegde er een dossiertje bij waarin een aantal eigen ervaringen samen met een aantal ervaringen van andere mensen zijn opgenomen.

Ik heb de brief en het dossier ook naar minister Dupont, bevoegd voor Ambtenarenzaken, gestuurd, die mij al op 22 februari 2006, zijnde toch binnen anderhalve maand, een antwoord heeft verschaft. Een antwoord heb ik van u niet mogen ontvangen. Het zij zo.

Uw collega Dupont deelde mij bij voornoemde gelegenheid mee dat het niet tot zijn taak behoorde een oordeel te vellen over een dienst waarvoor hij niet bevoegd is. De dienst valt immers onder uw bevoegdheid. In tweede instantie, en belangrijker, liet hij ook weten dat door een aantal onderzoeksinstellingen een onderzoeksrapport over de DIV werd opgesteld. Hij was trouwens ook zo vriendelijk mij de webapplicatie door te mailen. Ik heb de studie dan van het internet, meer bepaald van de internetsite van de KUL, kunnen halen.

Mijnheer de minister, ik heb de studie met veel interesse doorgenomen. Immers, de werking van de DIV en de klachten die door vele mensen werden geuit, werden geobjectiveerd, doordat 15.000 mensen werden ondervraagd en daaruit een aantal conclusies werden getrokken. Ik wil ze hier nog even herhalen.

08.05 Guido De Padt (VLD): J'ai déjà envoyé un courrier au ministre concernant ce problème, mais, jusqu'à présent, je n'ai pas encore reçu de réponse.

Les plaintes relatives au service de la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV) sont légion. C'est ce que révèle une étude clôturée en novembre 2005 et réalisée notamment par la KUL. Le manque d'accessibilité téléphonique des antennes est frappant. Par ailleurs, 55% des citoyens ignorent qu'il est également possible de demander une plaque d'immatriculation par l'internet. L'étude propose en outre des mesures telles que l'acquisition d'un répondeur téléphonique par antenne.

L'optimisation du service aux citoyens fait partie des dix chantiers du gouvernement.

De studie dateert van november 2005. Met betrekking tot de loketdienst bijvoorbeeld werd gesteld dat 15% tot 25% van de ondervraagde personen ontevreden was over de openingsuren. 13% van de ondervraagden was ontevreden over de faciliteiten van de lokalen. 45% – dat is toch een veelgehoorde klacht – heeft klachten over de telefonische bereikbaarheid en 55% weet zelfs niet dat ook via internet – uiteraard enkel via een makelaar – een nummerplaat kan worden aangevraagd. Over de internettoepassing, is 20% van de potentiële gebruikers niet tevreden over het aanbod; 22% is ontevreden over de helpdesk en 49% klaagt over de bereikbaarheid van de helpdesk, wat niet zou mogen zijn. 66% is ontevreden over de aangeboden, technische oplossing van de problemen.

Wat uw bevoegdheid inzake DIV betreft, mijnheer de minister, lijkt het me aangewezen dat er snel invulling wordt gegeven aan hetgeen in het actieplan 2006-2007 – de 10 werven - wordt bepaald. Volgens dit actieplan is er nood aan, ik citeer “ optimalisering van de dienstverlening aan de burgers, onder meer betreffende de DIV”. Het staat uitdrukkelijk vermeld in de 10 werven. Dit is wellicht gestoeld op het feit dat men zich bewust is dat deze dienst die maandelijks ongeveer 40.000 nummerplaten aflevert, niet goed werkt.

In de studie van de KUL en andere instellingen werd een aantal prioritair te nemen acties vooropgesteld. Er wordt onder meer voorgesteld de telefonische bereikbaarheid te verbeteren door, ik citeer: “een automatisch antwoordapparaat aan te schaffen per antenne”. Ik vind het surrealistisch dat men op dit ogenblik in de antennes van de DIV, nog niet in staat is zich een antwoordapparaat aan te schaffen. Een jongere van 16 vraagt dit aan zijn ouders om een boodschap te kunnen inspreken voor het geval hij wordt opgebeld door een vriendje of vriendinnetje. Er wordt eveneens gevraagd correcte informatie te verschaffen op de website en de doeltreffendheid van het bestaande call center in Brussel te verbeteren. Men vraagt ook om aan betere communicatie te doen door onder meer infobrochures op strategische plaatsen beschikbaar te stellen. Een andere suggestie is een e-mailadres per antenne aan te maken. Stel u voor dat dit nog moet gebeuren! Er moet ook geregeld overleg plaatsvinden met strategische partners. Men vraagt ook om de bereikbaarheid van de helpdesk te verbeteren door verder onderzoek bij de medewerkers. Ten slotte vraagt men te onderzoeken hoe de wachttijden aan de loketten verbeterd kunnen worden.

Daarnaast worden nog andere acties vooropgesteld teneinde de dienstverlening te optimaliseren. Dit actieplan werd ook bezorgd aan de leiding van de DIV die ongetwijfeld de uitvoeringsmogelijkheden reeds heeft onderzocht.

Vandaar een aantal vragen, mijnheer de minister.

Ten eerste, met welke concrete initiatieven en acties zal de DIV invulling geven aan de resultaten van de in november 2005 afgeronde adviesopdracht?

Ten tweede, hoe hoog raamt men de bijkomende budgettering die wellicht nodig zal zijn? Hoeveel bijkomende personeelsleden zijn nodig om tegemoet te komen aan de vooropgestelde acties?

Quelles initiatives la DIV prendra-t-elle à la suite des résultats de l'étude? Quels seront le budget et les effectifs supplémentaires nécessaires à cet effet? Dans quel délai est-on en droit d'attendre une nouvelle organisation à la DIV?

Ten derde, tegen wanneer mag een nieuwe en dynamische aanpak worden verwacht?

08.06 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, collega, wat betreft de brief die u mij richtte, vraag ik u om een dubbel of om een herinneringsbrief, want ik kan niet tegen dat brieven niet worden beantwoord. Dat is bedoeld voor intern gebruik. Misschien werd het doorgestuurd aan DIV en dan begrijp ik dat u nog geen antwoord hebt gekregen.

Eerst en vooral benadruk ik dat wij de studie niet nodig hadden om ervoor te pleiten de DIV effectief in de tien werven op te nemen, omdat deze overheidsdienst zeer dicht bij de burger staat op een zeer gevoelig moment. Men twijfelt enige weken of maanden over de auto, maar als men hem heeft, moet men 's anderendaags de nummerplaat al hebben. De beste methode is via het internet, waarbij de makelaar kan bevestigen dat de auto verzekerd is; 's anderendaags ontvangt men thuis de nummerplaat. Het is verwonderlijk dat nog maar een derde van de mensen hierop een beroep doet, maar het gaat wel in stijgende lijn. Dit is de oplossing voor het courante gebruik: men toont het bewijs van verzekering, men moet niet meer in de rij gaan staan en 's anderendaags, nog vlugger dan men zich naar zijn antenne kan verplaatsen, heeft men de nummerplaat reeds thuis. Dat is een prachtig systeem. We hebben geluk dat het zeer goed werkt op dit vlak.

Wat is nu de manier van werken? De studie werd gelezen en de mensen van de DIV hebben benadrukt hoe goed ze daar uitkomen, omdat meer dan 50% tevreden is. Ik heb mijn interesse getoond voor de 20% ontevredenen, wat natuurlijk het punt van bezorgdheid zou moeten zijn. De bedoeling is dat de administratie van de FOD einde maart een planning klaarheeft op het niveau van het directiecomité en mij dat in april voorlegt. Ik wacht niet op de timing van de werven, want er is een bijzondere vergadering gepland over de verbetering van de administratie, midden juni. Ik hoop, wat DIV betreft, vlugger dan dat al plannen te kunnen opstellen, om zo wat tijd te winnen.

Ik weet niet of het plaatsen van een antwoordapparaat in dezen vlug winst zal geven. Uit studies en uit mijn ervaring blijkt dat een antwoordapparaat bijzonder frustrerend is voor wie daarmee wordt geconfronteerd.

08.07 **Guido De Padt** (VLD): En als men geen antwoord krijgt?

08.08 Minister **Renaat Landuyt**: Als men geen antwoord krijgt, kan men nog de illusie hebben dat men een goed antwoord heeft gemist.

Ik wil er alles aan doen om deze dienst te hervormen. Er is goede hoop. De beste operatie in negen jaar tijd is wat via het internet gebeurt: dat is het meest efficiënt. Daarvoor is een hele equipe personen nodig. Ik zal ze nu eens verdedigen.

Die equipe wordt voortdurend geconfronteerd met manuele handelingen rond het leveren van de nummerplaat, waar iedereen staat te popelen om een nummerplaat te krijgen. Sommige mensen zouden al zonder nummerplaat willen rondrijden. U kent die sfeer: eens men de auto heeft, wil men er onmiddellijk mee weg. Liefst

08.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Il n'était pas nécessaire de réaliser cette étude pour juger opportun d'inclure dans les dix chantiers du premier ministre l'amélioration des services à la clientèle à la DIV.

La demande des plaques d'immatriculation par internet est LA nouvelle méthode du jour. Le demandeur reçoit ses plaques à son domicile dès le lendemain de sa demande. Il est donc curieux que seul un tiers de nos concitoyens en fasse usage.

La DIV a indiqué que les résultats de cette étude étaient très positifs pour elle puisqu'ils montrent que 50% des gens sont satisfaits de ses services. Mais j'ai indiqué quant à moi qu'il fallait maintenant se focaliser sur les 20% de mécontents. Dans le courant du mois d'avril, le comité de direction de mon SPF me soumettra une série de propositions en vue d'améliorer ce service. Au moins de juin, le gouvernement consacra une de ses réunions à l'amélioration de l'administration en général mais pour ma part, j'aimerais m'y atteler plus tôt.

Acquérir des répondants téléphoniques ne résoudrait pas le problème car ces appareils sont seulement source de frustrations pour les appelants.

08.08 **Renaat Landuyt**, ministre: J'ai l'intention de mettre tout en œuvre pour réformer la DIV et j'ai bon espoir d'y parvenir. La pression du travail qui pèse sur le personnel est moins forte, aujourd'hui que les plaques peuvent être demandées par internet. Il faut maintenant que ce personnel se recycle pour remplir d'autres tâches telles que la résolution des problèmes spécifiques que pose l'unification

komen de mensen zelfs allemaal naar Brussel om in de rij te gaan staan voor hun aanvraag. Die equipe stond dus onder tamelijk grote druk.

européenne. Ce recyclage prendra évidemment du temps.

Die druk hebben we nu verlaagd door het internetsysteem.

Nu moeten we die mensen echter voor andere taken vormen van de eenvoudige handeling in verband met de afgifte van de nummerplaat tot het nemen van tijd voor specifieke problemen. Dat is nu hun werk. Er zijn soms nogal eens situaties in het verenigd Europa die vragen om noodzakelijke en andersoortige kwaliteiten van het personeel. Dat vergt toch ook zijn tijd aan vorming en herschikking.

08.09 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, ik had natuurlijk gehoopt dat u een meer concreet antwoord zou geven.

08.09 Guido De Padt (VLD): J'espérais une réponse plus concrète de votre part.

08.10 Minister Renaat Landuyt: Uit ervaring weet ik dat men moet oppassen met snel en efficiënt iets te veranderen.

08.11 Guido De Padt (VLD): Dat is juist, maar ik vraag me af in welke mate het aanmaken van een e-mailadres belastend zou kunnen zijn voor deze equipe?

08.11 Guido De Padt (VLD): La création d'une adresse e-mail ...

08.12 Minister Renaat Landuyt: Rijst evenwel de vraag wat dat zal oplossen aan het probleem.

08.13 Guido De Padt (VLD): Ik vind dat, voor het opnemen van een telefoon, zodat men die dus niet constant laat rinkelen, men geen maanden hervorming nodig heeft. Het gaat om kleine, lokale verbeteringen. Ik hoop dat u die studie goed en grondig hebt gelezen. Er staan niet alleen zaken in over de aflevering van nummerplaten en de webapplicatie.

08.13 Guido De Padt (VLD): ... ou l'achat d'un répondeur constituent des mesures simples, qui peuvent être prises rapidement. Par ailleurs, si 50% du public n'est pas au courant de la possibilité de demander une plaque d'immatriculation par l'internet, il est clair qu'on peut faire mieux au niveau de la communication.

Meer dan 50% van de mensen weet nog niet eens dat zij via het web een nummerplaat kunnen aanvragen. Communicatief gezien loopt er dus iets mank.

08.14 Minister Renaat Landuyt: Neen, dat heeft zijn redenen. De communicatie loopt via de dynamiek van de verzekeringssector. De verzekeringsmakelaars die zich daarbij aangesloten hebben – zij moeten over dat programma beschikken – voelen de winst. Het is een prachtige reclame voor verzekeringsmaatschappijen als ze kunnen zeggen: "Bij ons hebt u de nummerplaat 's anderendaags." Dat zeggen zij dan ook. Eenmaal we een of twee verzekeringsmaatschappijen mee hadden in dat systeem, is de rest bijzonder vlug gevolgd.

08.14 Renaat Landuyt, ministre: La communication se fait par l'intermédiaire du secteur des assurances, qui ne se privera bien sûr pas de l'argument de vente de "la plaque d'immatriculation livrée le lendemain". Dès qu'un ou deux des grands assureurs ont adopté le système, les autres ont rapidement suivi.

Dat zal nu nog enorm veel stijgen. Des te meer komt dan het echte probleem naar boven: de probleemsituaties waarvoor men tijd moet kunnen hebben en waarvoor men andere kwaliteiten moet hebben dan dewelke nodig voor het gewoon afleveren van een nummerplaat.

08.15 Guido De Padt (VLD): Ik heb het mij eens gepermitteerd om gedurende een aantal dagen een aantal afdelingen te trachten te bereiken. Ik heb hen persoonlijk getelefoneerd. Dat was trouwens gevoegd bij de brief die ik aan u heb gericht op 4 januari.

08.15 Guido De Padt (VLD): J'ai essayé de joindre quelques antennes.

08.16 Minister **Renaat Landuyt**: Wij hebben dat ook al gedaan.

08.17 **Guido De Padt** (VLD): Men ziet dat men na enkele dagen proberen in de meeste afdelingen gewoonweg geen antwoord krijgt, dat er niemand opneemt.

Enkel in Hasselt en Oostende heeft men de hoorn wel opgenomen. Is dat toevallig of niet? Ik weet het niet.

08.18 Minister **Renaat Landuyt**: Voor de mensen in Hasselt is dat iets nieuws. Dan nemen ze graag op.

08.19 **Guido De Padt** (VLD): Ik hoop dat u niet dezelfde redenering aankleeft op uw kabinet. Ik neem aan dat het niet zal gebeuren en dat daar constant, van 's morgens tot 's avonds, iemand aan het onthaal en bij de telefoon zit om ten minste te antwoorden als men naar uw kabinet belt. Ik kan mij toch niet voorstellen...

08.20 Minister **Renaat Landuyt**: Waar denkt u dat we de meeste invloed hebben, in Oostende of in Hasselt? In alle twee.

08.21 **Guido De Padt** (VLD): U doet het altijd een beetje al schamperend en lachend af, maar in feite is het dat niet. Als men de mensen met een kluitje in het riet moet sturen, vind ik dat niet meer van deze tijd.

08.22 Minister **Renaat Landuyt**: Nu bent u niet ernstig. Nu ga ik een kluitje uit het riet trekken.

Het enigste wat ik nu gedaan heb, is als verantwoordelijk minister niet doen wat de administratie verwacht. Zij heeft mij gevraagd, samen met de administratie die de controle gedaan heeft, om dat goed rapport bekend te maken.

Ik heb gezegd dat ik daarin geen goede dingen lees.

08.23 **Guido De Padt** (VLD): Ik heb ernaar moeten vragen.

08.24 Minister **Renaat Landuyt**: Sta me toe uit te spreken.

Ik zeg hier niets anders dan uzelf, alleen zijn wij verantwoordelijk om ervoor te zorgen dat er daarin verandering komt. Wij zijn alle druk aan het gebruiken om die mensen op een betere golflengte te krijgen.

Nogmaals, op een jaar tijd was er een enorme evolutie, door het ontlasten van de stress van die mensen via het internetsysteem, met een betere oplossing voor een steeds grotere groep. Cruciaal is thans het personeel geschikt maken, niet alleen om de telefoon op te nemen, maar ook om een antwoord te kunnen geven dat een vooruitgang betekent voor de mensen.

Ik weet niet of u het al geprobeerd hebt, maar u moet eens proberen het automatisch telefoonnummer van Brussel te gebruiken. Zelfs een parlementslid heeft het hier eens uitgelegd. Men moet een nummer kiezen volgens het soort probleem dat men heeft, en daarna nog een nummer en nog een nummer. Het is allemaal goed uitgewerkt, maar op dat ogenblik denkt men: waarom heeft men de telefoon

08.17 **Guido De Padt** (VLD): En général, je n'ai pas reçu de réponse, on m'a uniquement répondu au téléphone à Ostende et à Hasselt.

08.22 **Renaat Landuyt**, ministre: Le service souhaitait faire publier le rapport comme un "bon rapport". Je m'y suis opposé ...

08.24 **Renaat Landuyt**, ministre: ... et je mettrai tout en œuvre pour que le personnel soit sur la même longueur d'onde. En fait, M. De Padt et moi-même poursuivons le même objectif.

opgenomen? Men had de telefoon beter niet opgenomen. Dat bedoel ik. Wij werken eraan om inhoud te geven aan de antwoorden die door die administratie zouden moeten worden gegeven aan de mensen.

08.25 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, ik hoop dat het snel gaat. Ik ben burgemeester van Geraardsbergen. Ik weet alleszins dat het "ambras" is, als men binnen de vier beltonen de telefoon niet opneemt.

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

09 Vraag van de heer Ortwin Depoortere aan de minister van Mobiliteit over "de onteigeningsvergoedingen aan eigenaars langs de spoorlijn 50A" (nr. 10916)

09 Question de M. Ortwin Depoortere au ministre de la Mobilité sur "les indemnités d'expropriation à octroyer à des propriétaires riverains de la ligne de chemin de fer 50A" (n° 10916)

09.01 Ortwin Depoortere (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, normaliter starten volgend jaar de uitbreidingswerken aan de spoorlijn Gent-Oostende, de lijn 50A. Daarvoor moet uiteraard een aantal woningen onteigend worden. Die woningen moeten gesloopt worden om die werken te kunnen laten plaatsvinden. Daaronder bevinden zich een 17-tal woningen op het Gentse grondgebied, in het bijzonder in Drogenen.

Mijnheer de minister, er zijn al enkele informatievergaderingen geweest daarover. Vorig jaar, op 30 juni 2005 om precies te zijn, werd er beloofd aan de eigenaars van de betrokken percelen en panden dat zij in de loop van 2005 duidelijkheid zouden krijgen. Wij zijn ondertussen bijna eind maart, maar naar ik verneem zou daarover nog steeds geen duidelijkheid bestaan.

Een collega gemeenteraadslid heeft ook de bevoegde schepen van Gent daarover ondervraagd. Naar haar zeggen heeft zij uw kabinet gecontacteerd omtrent dat probleem. Zij zegt dat uw kabinet meldde dat het ministerieel besluit er zo vlug mogelijk zou komen.

Vandaar mijn korte vragen, mijnheer de minister. Wanneer wordt het bewuste besluit genomen? Waarom heeft het zo lang op zich laten wachten?

09.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer Depoortere, de schepen van Mobiliteit van de stad Gent, mevrouw Karin Temmerman, heeft mij inderdaad geschreven, getelefoneerd en aangesproken over dat probleem. Ik heb contact opgenomen met mijn administratie, met als resultaat dat het dossier op dit moment bij mij is. Wij zullen het nakijken op technische fouten, en dan zal ik het ondertekenen. Met dank aan de interventie van de schepen van Mobiliteit, Karin Temmerman.

09.02 Renaat Landuyt, ministre: L'échevin m'a contacté à ce sujet. J'ai demandé à l'administration de me transmettre le document. Après un contrôle quant à d'éventuelles erreurs, je le signerai.

De **voorzitter:** Het is merkwaardig, maar zij keek in onze richting op het ogenblik dat zij daarover sprak in de gemeenteraad, met de blik van "jullie zitten in het Parlement, dus jullie kunnen stappen zetten".

09.03 Ortwin Depoortere (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik wil u een klein citaat geven van uw partijgenoot: "Dit is geen manier van werken. Men," de eigenaars, "moet zoeken naar een andere woning, maar ondertussen kan men zijn eigen woning niet verkopen, ook al is men bereid om tot verkoop over te gaan. Dit is dus zeker

09.03 Ortwin Depoortere (Vlaams Belang): Les personnes concernées doivent chercher à se reloger, mais elles ne peuvent pas encore vendre leur logement.

geen goed bestuur." Het zal u verwonderen, want zij is een socialiste, maar voor één keer kan ik haar alleen maar bijtreden.

Cette situation n'est pas le reflet d'une bonne administration. Quand l'arrêté sera-t-il publié?

Ik zou nog graag willen vernemen wanneer het besluit zal genomen worden. Hebt u daarvan enig idee?

09.04 Minister **Renaat Landuyt**: Een van de elementen van goed bestuur is om goed te kijken voordat men het doet.

09.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Les principes de bonne administration exigent qu'on fasse d'abord tout vérifier avant de signer.

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

10 **Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Mobiliteit over "de mogelijke niet-conformiteit van de rijbaankussens in Gent" (nr. 10857)**

10 **Question de M. Francis Van den Eynde au ministre de la Mobilité sur "la non-conformité éventuelle des coussins berlinois à Gand" (n° 10857)**

10.01 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, in feite komt het erop neer dat de rijbaankussens te weinig zichtbaar zijn. Ik geef u een aanbeveling. Ongetwijfeld komt u af en toe in de buurt van de Watersportbaan, want daar moet iedereen wel eens zijn. Daar zijn van die kussens en die illustreren goed hoe het niet moet. Zelfs de betrokken schepen gaf al op 5 december toe dat er een probleem is met de zichtbaarheid van de kussens en dat er moet - ik citeer - "nagedacht worden over gepaste maatregelen hieromtrent."

10.01 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): À Gand, des coussins peu visibles ont été aménagés dans plusieurs rues. La circulaire ministérielle du 3 mai 2002 prévoit que la partie chanfreinée doit être blanche. Les modèles placés à Gand ne satisfont pas à cette exigence. En outre, la circulaire préconise que les coussins soient précédés de trois traits de couleur blanche sur la chaussée et qu'un éclairage public suffisant soit assuré. L'administration de la ville de Gand ne s'est donc pas conformée aux prescriptions de la circulaire. L'échevine de la Mobilité a déclaré au sein de la commission ad hoc du conseil communal qu'elle examinerait la question avec le fournisseur. Dans l'intervalle, il n'est pas remédié aux situations dangereuses créées par ces coussins.

Ik heb in mijn vraag verwezen naar de ministeriële omzendbrief, omdat wij die hebben voorgelegd aan de schepen. Het betreft de omzendbrief van 3 mei 2002. Daarin staat te lezen dat de afgeschuinde kant van de rijbaankussens wit moet zijn. De Gentse modellen, met vooraan slechts een heel klein wit driehoekje, voldoen op dat vlak helemaal niet aan de vereisten bepaald in de ministeriële omzendbrief.

Le ministre compte-t-il intervenir?

Er staat nog een aantal aanbevelingen in die ministeriële omzendbrief, onder meer drie witte strepen op het wegdek zodat de hindernis beter opvalt. Op het eerste gezicht lijkt dat eenvoudig toe te passen, maar de betrokken schepen zegt dat daarover moet worden nagedacht met de leverancier. Sommige rijbaankussens vallen ook te weinig op, omdat er onvoldoende openbare verlichting is. Ik heb in mijn vraag een paar voorbeelden gegeven van straten waarbij dat geval is. Er is in de omzendbrief nochtans duidelijk op aangedrongen dat rekening zou worden gehouden met de intensiteit van de openbare verlichting waar de rijbaankussens worden aangelegd.

Er is daar dus iets verkeerd gelopen.

De ministeriële rondzendbrief van 2002 wordt niet toegepast. Op 13 maart is de betrokken schepen, mevrouw Temmerman, dezelfde als daarstraks, hierover aan de tand gevoeld door een vrouwelijke collega van mij in de gemeenteraad. Opnieuw wordt dan geantwoord dat dit samen met de leverancier moet worden bekeken.

Ik denk dat wij hier met gevaarlijke situaties worden geconfronteerd.

Gevaarlijke situaties, die te maken hebben met de voertuigen die de rijbaankussens te laat mijden en dat aan een behoorlijke snelheid. Op sommige plaatsen mag men immers 50 km/u rijden. Wie daar aan 50 km/u over rijdt, loopt risico's met zijn voertuig.

Wat ook veel gebeurt aan de watersportbaan, is de slalom. Er zijn automobilisten die zich specialiseren om er rond te rijden omdat dit voor hen comfortabeler is, maar ik denk niet dat dit de bedoeling is bij de aanleg van de kussens. Bovendien krijg ik de indruk, als dit in de hand wordt gewerkt, dat de verkeersveiligheid daarmee niet wordt gepromoot.

Daarom kom ik bij de federale regering, bij de bevoegde minister, aankloppen om te vragen of hij een tussenkomst heeft overwogen om die zaak recht te trekken.

10.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, iedereen is verantwoordelijk voor zijn eigen behoorlijk bestuur. Ik lees in uw vraag niet dat er opmerkingen zijn in verband met de ministeriële rondzendbrief. Ik heb er dus alle vertrouwen in dat men in Gent die rondzendbrief correct zal toepassen.

10.02 **Renaat Landuyt**, ministre: À chaque administration sa responsabilité. La circulaire est, semble-t-il, tout à fait correcte.

10.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, de rondzendbrief wordt op dit ogenblik niet toegepast. Er worden zaken aanbevolen. Ik kan, wat dat betreft, ervan uitgaan dat een zekere twijfel kan bestaan dat een ondergeschikt bestuur een aanbeveling in bepaalde gevallen naast zich kan leggen. Wanneer het echter werkelijk vereist wordt, ...

10.03 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Le problème, c'est qu'elle n'est pas appliquée. Le pouvoir subordonné doit au moins respecter les dispositions obligatoires, autrement il peut se faire rappeler à l'ordre par les autorités de tutelle.

10.04 Minister **Renaat Landuyt**: Zoals u zelf zegt, is er een ad-hocvergadering geweest op 13 maart.

10.05 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Neen. Dat was de commissie van de gemeenteraad.

10.06 Minister **Renaat Landuyt**: Ik kan toch geen contact nemen met de leverancier van rijbaankussens?

10.07 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Neen, maar men zou kunnen verwachten dat wanneer een ministeriële richtlijn van 2002 niet wordt toegepast, de verantwoordelijke bestuursmensen van een ondergeschikt bestuur daaromtrent opmerkingen formuleren. Het speelt geen rol of het om het bestuur van Gent gaat of van ergens anders? Ik heb het nu over de richtlijn. Wat de aanbevelingen betreft, dat kan ik alleen maar betreuren.

10.08 Minister **Renaat Landuyt**: De bevoegde schepen bevestigt ons dat op korte termijn het nodige zal worden gedaan om zich inzake de belijning conform de rondzendbrief te gedragen, en dat men voor het overige met de leverancier van de rijbaankussens in discussie is.

10.08 **Renaat Landuyt**, ministre: L'échevine m'a confirmé que les marquages au sol seront apportés et que, pour le reste, la concertation avec le fournisseur était en cours.

10.09 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, begrijp ik dat laatste goed, dat u zegt dat de schepen u bevestigt heeft dat het aangepast zou worden?

10.10 Minister **Renaat Landuyt**: Het gaat over de belijning.

10.11 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Ja, we hebben het over wat móet.

U hebt dus contact gehad met de schepen?

10.12 Minister **Renaat Landuyt**: Uiteraard.

10.13 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, op dit ogenblik ben ik daarmee tevreden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.43 uur.

La réunion publique de commission est levée à 15.43 heures.