



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

12-06-2006

Après-midi

maandag

12-06-2006

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. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la connaissance du Code de la route" (n° 11085)	1
<i>Orateurs: Guido De Padt, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Questions jointes de	3
- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "les routes de décollage à partir de la piste 07" (n° 11916)	3
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'annulation éventuelle du plan de dispersion" (n° 11998)	3
- Mme Brigitte Wiaux au ministre de la Mobilité sur "un accord de coopération entre l'État fédéral et les Régions concernant le plan de répartition des vols et les nuisances sonores dans le Brabant wallon" (n° 11999)	4
- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt qui sera rendu prochainement par le Conseil d'État à propos du plan de dispersion et l'étude relative à la piste 25L" (n° 12007)	4
<i>Orateurs: Marie Nagy, Jef Van den Bergh, Brigitte Wiaux, Bart Laeremans, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Question de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "l'avenir du service de médiation pour l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 11676)	10
<i>Orateurs: Olivier Maingain, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Question et interpellation jointes de	11
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les mesures à l'encontre des automobilistes alcooliques" (n° 11696)	11
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le récent rapport de l'IBSR relatif à la conduite sous influence de l'alcool et/ou de drogues" (n° 868)	11
<i>Orateurs: Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Motions	17
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la nouvelle interprétation faite par le Service Transport Exceptionnel de la réglementation relative aux dimensions autorisées des camions" (n° 11725)	18
<i>Orateurs: Guido De Padt, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le statut d'un panneau de signalisation pour lequel aucun règlement de police n'a été adopté" (n° 11957)	20
<i>Orateurs: Guido De Padt, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	

INHOUD

Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de kennis van de wegcode" (nr. 11085)	1
<i>Sprekers: Guido De Padt, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Samengevoegde vragen van	4
- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "de opstijgroutes vanaf baan 07" (nr. 11916)	4
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de mogelijke vernietiging van het spreidingsplan" (nr. 11998)	4
- mevrouw Brigitte Wiaux aan de minister van Mobiliteit over "een samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en de Gewesten over het spreidingsplan voor het luchtverkeer en de geluidshinder in Waals-Brabant" (nr. 11999)	4
- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "het nakende arrest van de Raad van State in verband met het spreidingsplan en de studie omtrent de baan 25L" (nr. 12007)	4
<i>Sprekers: Marie Nagy, Jef Van den Bergh, Brigitte Wiaux, Bart Laeremans, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de toekomst van de ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 11676)	10
<i>Sprekers: Olivier Maingain, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Samengevoegde vraag en interpellatie van	11
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de aanpak van alcoholverslaafden in het verkeer" (nr. 11696)	11
- de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "het recente BIVV-rapport in verband met het rijden onder invloed" (nr. 868)	11
<i>Sprekers: Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Moties	17
Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de gewijzigde interpretatie binnen de Dienst Uitzonderlijk Vervoer van de reglementering betreffende de toegelaten afmetingen van vrachtwagens" (nr. 11725)	18
<i>Sprekers: Guido De Padt, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	
Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de status van een verkeersbord waarvoor geen politiereglement werd aangenomen" (nr. 11957)	19
<i>Sprekers: Guido De Padt, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	

Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le baromètre de la sécurité routière" (n° 11737)

22

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

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de verkeersveiligheidsbarometer" (nr. 11737)

22

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

Interpellation de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le non-sanctionnement de certaines infractions au Code de la route par suite de la défaillance du système de perception"(n° 872)

25

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

Interpellatie van de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "de straffeloosheid van verkeersovertredingen ten gevolge van een falend inningssysteem" (nr. 872)

25

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

Motions

28

Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la conformité aux règles européennes de la réforme de la formation à la conduite" (n° 11974)

29

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

Moties

28

Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de conformiteit van de hervorming van de rijopleiding met de Europese regels" (nr. 11974)

29

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

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

du

LUNDI 12 JUIN 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 12 JUNI 2006

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.17 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.17 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

De **voorzitter**: De heer Muls heeft zijn vraag nr. 11983 ingetrokken.

01 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de kennis van de wegcode" (nr. 11085)

01 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la connaissance du Code de la route" (n° 11085)

01.01 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, uit recent onderzoek – ik spreek over een mededeling in maart – door een van de grotere verzekeraars die ons land kent, blijkt dat meer dan een derde van alle auto-ongevallen wordt veroorzaakt doordat de chauffeur belangrijke verkeersregels niet kent. Het handelt bijvoorbeeld over het verkeerd uitvoeren van manoeuvres, het niet respecteren van verkeersregels, problemen bij het parkeren, enzovoort. Ook testen op het voorbije autosalon bevestigen die gebrekkige regelkennis.

Volgens een studie van die verzekeraar liggen twee grote oorzaken aan de grondslag van die slechte kennis: enerzijds het feit dat mensen belangrijke details vergeten nadat ze hun rijbewijs hebben behaald en anderzijds het feit dat mensen niet gesensibiliseerd worden als er nieuwigheden in de wegcode zijn. Nochtans – en dit lijkt me de evidentie zelve – is de kennis van de wegcode voor iedereen een goede zaak: in eerste instantie voor de maatschappij, omdat de verkeersveiligheid zou kunnen worden verhoogd; ten tweede voor de verzekeraars, omdat ze geld kunnen besparen wegens minder schadegevallen, en ten derde voor de burger zelf die zijn premie voor autoverzekeringen zou kunnen zien dalen. Vandaar dat ik een aantal vragen heb, mijnheer de minister.

Ten eerste, aangezien het hier gaat om één onderzoek van één verzekeraar, is het wellicht niet oninteressant om te weten of daarover enig ander onderzoek werd gepleegd: door de FOD Mobiliteit, door het BIVV of bijvoorbeeld door een universiteit waaraan het onderzoek werd uitbesteed.

Ten tweede, wanneer dat niet is gebeurd, zal dat binnenkort dan wel gebeuren? Zo neen, waarom niet?

01.01 **Guido De Padt** (VLD): D'après une étude récemment réalisée à la demande d'une importante compagnie d'assurances, plus d'un tiers des accidents de la circulation qui surviennent en Belgique sont dus à une connaissance insuffisante du code de la route. Deux facteurs seraient à l'origine de ces lacunes: les conducteurs oublient de nombreux détails du code de la route après avoir passé l'examen de conduite et ils sont trop peu sensibilisés à l'intégration de nouvelles règles.

Le SPF Mobilité ou l'Institut Belge pour la Sécurité Routière (IBSR) a-t-il déjà demandé la réalisation d'une étude scientifique relative à la connaissance du code de la route et à la pertinence de cette connaissance au regard des accidents de la circulation? De telles études sont-elles en projet?

Des initiatives visant à améliorer la connaissance du code de la route sont-elles prévues?

Ten derde, plant de minister enig initiatief om het peilen van de kennis van de wegcode te verbeteren? Het initiatief van de verzekeraar in samenwerking met het BIVV is wellicht slechts een druppel op een hete plaat. Indien ja, waar denkt de minister dan aan in concreto?

Ten vierde, is een betere sensibilisering van de burger niet aangewezen? Blijkbaar mist een groot deel van de, al dan niet georganiseerde, campagnes ronde de wegcode zijn doel, als we de cijfers mogen geloven.

Ten vijfde, een deel van de problemen kan worden veroorzaakt door een te ingewikkeld verkeersreglement. Hoever staat het met de vereenvoudiging van de wegcode, die een aantal maanden geleden werd aangekondigd?

Ten zesde, de gemaakte vaststellingen zijn een goede gelegenheid om opnieuw te pleiten voor de uitbouw van een ongevaleninstituut, waarover ook wij reeds een voorstel van resolutie hebben ingediend. Hoever staat het met de creatie van een dergelijk instituut?

01.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, de autoverzekeraar Winterthur is op basis van de analyse van al zijn schadegevallen tot het besluit gekomen dat 70% van de ongevallen te wijten zijn aan een gebrekkige kennis van de verkeersregels. Dat een gebrekkige kennis van het verkeersreglement mogelijkerwijze kan leiden tot verkeersongevallen, is niet te betwisten. Wat moeilijker in te schatten is, is via welke methode men deze conclusies trekt. Ik kan u bevestigen dat er tot op heden, bij mijn weten, geen onderzoekers zijn die op een of andere wetenschappelijke manier het onderzoek wel hebben gevoerd.

Wat uw tweede vraag betreft, is er volgens mijn bronnen geen enkel onderzoek gepland. Er is wel het initiatief door veel deskundigen ondersteund om het verkeersreglement te vereenvoudigen, wat erop wijst dat we er alle belang bij hebben om de regels eenvoudig en dus herkenbaar te maken voor de weggebruikers.

Ik kom tot uw derde vraag. Wat betreft mijn initiatieven wordt alles erop gericht om de vereenvoudiging door te voeren en ondertussen zoveel mogelijk te sensibiliseren omtrent de bestaande regels om te vermijden dat er al te veel resoluties worden goedgekeurd door het Parlement, waardoor we weer het Reglement zouden moeten veranderen. We proberen dat te vermijden om het voor de mensen hanteerbaar te houden.

Wat betreft uw vierde vraag, het BIVV sensibiliseert de weggebruikers het hele jaar door.

Er wordt volgens mij voldoende gesensibiliseerd. Indien mensen worden overstelpt met sensibilisatiecampagnes, is het effect ook weer nihil. Het komt er dus op aan om de regels te vereenvoudigen, precies om de sensibilisatie overbodig te maken.

Wat uw vijfde vraag betreft, vorige week woensdag hebben wij de basisprincipes van de verkeersvereenvoudiging goedgekeurd in de regering, precies met de bedoeling om verdere stappen te kunnen concretiseren. Er is een wetsontwerp goedgekeurd; het voorontwerp

Les chiffres ahurissants de l'étude ne démontrent-ils pas que les campagnes de sensibilisation relatives au code de la route ratent leur but?

Voici peu, le ministre a annoncé une simplification du code de la route. Quand celle-ci aura-t-elle lieu?

Que pense le ministre de la création d'un "institut des accidents", comme proposé par le VLD?

01.02 **Renaat Landuyt**, ministre: L'enquête de la compagnie d'assurances Winterthur a révélé que la cause de 70% des accidents est liée, d'une manière ou d'une autre, à une mauvaise connaissance du code de la route. Nul ne met cette conclusion en doute, mais il n'est pas clairement établi comment l'enquête a abouti à cette conclusion.

Les pouvoirs publics n'ont chargé personne d'examiner cette corrélation scientifique et il n'existe pas davantage de projet en ce sens. En revanche, une simplification des règles de la circulation est en préparation. Presque tous les experts en matière de circulation routière de notre pays ont accueilli favorablement cette initiative. Dans l'intervalle, la sensibilisation à l'égard des règles de la circulation existantes ne peut être négligée et je lance un appel pour que l'on n'adopte provisoirement pas trop de résolutions parlementaires visant à adapter le code de la route.

L'IBSR mène des campagnes de sensibilisation tout au long de l'année. Il est vain d'en augmenter encore la fréquence parce qu'un excès de ce type de campagnes

is dus wetsontwerp geworden, dat een nieuwe basiswet zal moeten zijn voor een aangepast koninklijk besluit. Dat zijn de beslissingen van vorige week. De voorbereiding bij mij is praktisch afgerond, we zitten op het niveau van de regering wat dat betreft.

Wat het ongevaleninstituut betreft, kan ik verwijzen naar de jongste hoorzitting die gehouden werd in deze commissievergadering.

pourrait finalement produire l'effet contraire.

La simplification du code de la route a été coulée dans un projet de loi que le gouvernement a adopté la semaine dernière. Ce projet résultera finalement en une loi qui servira de base à un nouvel arrêté royal.

En ce qui concerne le problème de l'Institut des accidents, je renvoie aux constatations de l'audition organisée au sein de la commission.

01.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, ik stel vast dat de overheid niet zelf wat onderzoek verricht naar een aantal zaken die toch belangrijk kunnen zijn voor het verkeersveiligheidsbeleid. We laten het blijkbaar liever over aan verzekeraars die dat echter wellicht vanuit een andere invalshoek bekijken, meer in het licht van de aansprakelijkheidsaspecten dan louter en alleen in het licht van de verkeersveiligheidsaspecten.

Het is goed dat de verkeerswetgeving wordt vereenvoudigd, met dien verstande dat het goed kan worden uitgelegd aan de mensen. Ik bedoel daarmee dat die vereenvoudiging goed ter kennis moet worden gebracht van degenen voor wie ze bestemd is, anders is het een slag in het water.

Wellicht kan het BIVV daarin een grote rol spelen. Mijnheer de minister, volgens mij zou het ook goed zijn - ik weet niet of dit al dan niet gebeurt - dat de doeltreffendheid van de sensibiliseringsacties van het BIVV eens op een onafhankelijke manier zou worden gemeten.

Binnenkort, in september en oktober, zullen wij daarmee ook worden geconfronteerd. Het is niet slecht om publiciteit te voeren. De vraag is natuurlijk in welke mate ze wordt opgevangen door degenen voor wie ze bedoeld is. Ik weet niet of het gebeurt. Het kan misschien gebeuren dat men de doeltreffendheid, de adequaatheid van die sensibiliseringscampagnes ook eens zou meten.

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

De **voorzitter**: De heer Roel Deseyn verzoekt om de vraag nr. 11681 uit te stellen.

Nous arrivons donc au feuillet hebdomadaire de cette commission: les problèmes de l'aéroport de Zaventem. M. Charles Michel, qui aurait dû monter en première ligne, a demandé à transformer sa question n° 11688 en question écrite.

02 Questions jointes de

- Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité sur "les routes de décollage à partir de la piste 07" (n° 11916)

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'annulation éventuelle du plan de dispersion" (n° 11998)

01.03 Guido De Padt (VLD): Il est regrettable que les pouvoirs publics ne consacrent pas eux-mêmes des études à la question mais s'en remettent à des sociétés privées qui abordent évidemment la question sous un angle qui leur est propre.

La simplification du code de la route constitue une bonne chose mais les conducteurs doivent en être informés rapidement et exhaustivement. L'IBSR peut à cet égard jouer un rôle déterminant.

Je propose de soumettre l'efficacité des campagnes de l'IBSR à une enquête indépendante.

- Mme Brigitte Wiaux au ministre de la Mobilité sur "un accord de coopération entre l'État fédéral et les Régions concernant le plan de répartition des vols et les nuisances sonores dans le Brabant wallon" (n° 11999)

- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "l'arrêt qui sera rendu prochainement par le Conseil d'État à propos du plan de dispersion et l'étude relative à la piste 25L" (n° 12007)

02 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit over "de opstijgroutes vanaf baan 07" (nr. 11916)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de mogelijke vernietiging van het spreidingsplan" (nr. 11998)

- mevrouw Brigitte Wiaux aan de minister van Mobiliteit over "een samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat en de Gewesten over het spreidingsplan voor het luchtverkeer en de geluidshinder in Waals-Brabant" (nr. 11999)

- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "het nakende arrest van de Raad van State in verband met het spreidingsplan en de studie omtrent de baan 25L" (nr. 12007)

02.01 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le ministre, nous savons tous que vous éprouvez quelques difficultés à traiter avec les riverains ou simplement à les écouter. Cependant, certaines de leurs associations avancent des propositions constructives qui mériteraient que vous vous y attardiez. L'exemple que je vais vous donner est celui de la route de décollage à partir de la piste 07. Cette suggestion ne remet pas en cause la viabilité de l'aéroport, n'implique pas le survol de Bruxelles ou celui du Noordrand. Bref, c'est une proposition constructive. Elle émane des associations de l'est de l'aéroport et a le soutien des groupes de riverains, des communes flamandes et wallonnes autour de la balise d'Huldenberg.

La proposition consiste à faire monter les avions jusqu'à 4.000 pieds – au lieu de 1.700 pieds actuellement – avant Louvain en direction de la balise d'Huldenberg, pour virer ensuite à droite pour les destinations du sud-est vers la balise de destination (Olné, Sprimont, Diekirch, Rousy et Gouvy) et à gauche pour les destinations au nord, ouest et sud-ouest (balise de Chièvres). Selon les spécialistes consultés, cette solution ne pose pas de difficultés techniques: une route similaire a même déjà été publiée en son temps par Belgocontrol.

En revanche, elle permet de ne pas survoler Louvain, elle permet à tous les avions d'atteindre l'altitude minimale de 6.000 pieds au-dessus de la zone de Beauvechain et d'effectuer un virage à haute altitude, ce qui diminue sensiblement le bruit pour les habitants survolés.

Cette adaptation de la procédure permettrait de satisfaire les riverains de Herent, de Bertem, d'Oud-Heverlee mais aussi de diminuer légèrement la multiconcentration autour de la balise d'Huldenberg qui rassemble près de 50% des décollages de Zaventem, quelle que soit la piste utilisée. Cet état de fait conduit d'ailleurs certaines communes autour de cette balise à avoir des niveaux moyens de bruit égaux voire supérieurs à ceux de Meise ou de Grimbergen, pourtant beaucoup plus proches de l'aéroport et avec des fréquences de survol de loin supérieures.

Et votre fameux plan de dispersion n'a pas amélioré la chose.

En conclusion, monsieur le ministre, qu'attendez-vous dans ce cas précis des décollages en 07 pour accéder à la demande des riverains, à savoir un virage à 4.000 pieds, à droite pour les destinations du sud-

02.01 Marie Nagy (ECOLO): Sommige verenigingen van omwonenden doen constructieve voorstellen. Zo is er een opmerkenswaardig voorstel van de verenigingen van de Oostrand met betrekking tot de opstijgroute vanaf baan 07, dat het voortbestaan van de luchthaven niet in het gedrang brengt en vermijdt dat Brussel of de Noordrand overvlogen worden.

Voorgesteld wordt dat de vliegtuigen vóór Leuven richting baken van Huldenberg opstijgen tot een hoogte van 4.000 (in plaats van 1.700) voet en pas daarna afzwenken.

Volgens de hierover geconsulteerde specialisten levert die oplossing geen technische problemen op.

Dat voorstel zou alvast de inwoners van Haren, Bertem en Oud-Heverlee tevredenstellen, maar ook de concentratie rond het baken van Huldenberg lichtjes verminderen, waar in sommige gemeenten het gemiddelde geluidsniveau even hoog ligt als in Meise of Grimbergen, of zelfs nog hoger.

Uw spreidingsplan heeft de zaak niet bepaald vooruitgeholpen.

Waar wacht u op om dat verzoek in te willigen?

est vers la balise de destination (Olne, Sprimont, Diekirch, Rousy et Gouvy) et un virage à gauche pour les destinations au nord, ouest et sud-ouest (balise de Chièvres)?

Je vous remercie, d'ores et déjà, monsieur le ministre, pour la réponse que vous voudrez bien apporter à ma question.

02.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, in 2004 werd door een aantal bewoners van de Oostrand een procedure ingeleid bij de Raad van State tegen het spreidingsplan. Midden vorig jaar reeds adviseerde de auditeur de vernietiging van het plan.

Midden deze maand mogen we de slotpleidooien verwachten en blijkens een aantal berichten zou een vernietiging van het spreidingsplan-Anciaux een reële piste zijn. Ook u houdt daarmee rekening, zo verklaarde u tenminste. Er zou reeds overleg hebben plaatsgevonden binnen het kernkabinet.

We kunnen moeilijk ingaan op een uitspraak die nog niet definitief is maar ik zou u toch alvast willen vragen of u klaar bent voor het moment waarop het spreidingsplan definitief wordt geschorst. Welke zijn de mogelijke scenario's die u dan zult voorleggen?

02.03 Brigitte Wiaux (cdH): Monsieur le ministre, une réunion s'est tenue le 15 mai dernier en votre cabinet, dont la presse s'est fait l'écho et relative aux nuisances sonores engendrées par les avions à destination ou en provenance de l'aéroport de Zaventem.

Les Régions bruxelloise et flamande ont été conviées à cette réunion et y ont assisté. Or, les nuisances sonores engendrées par les activités de l'aéroport de Zaventem sont également subies en Région wallonne, plus particulièrement par les habitants du Brabant wallon depuis l'adoption du plan du ministre Anciaux par le gouvernement fédéral.

A cet égard, la Région wallonne est intervenue lors du comité de concertation du 19 avril dernier qui examinait votre avant-projet de loi relatif aux procédures de vol. La Région wallonne, par l'intervention de son ministre des Transports, vous a fait part de ses critiques face à la disposition finale de l'avant-projet de loi qui risquait d'aboutir, si aucun accord sur le sujet n'était trouvé dans les délais requis, au bétonnage de l'actuel plan de dispersion. In fine, face à l'opposition générale des Régions à l'égard de cette disposition, un accord a été obtenu, précisant que l'entrée en vigueur de la loi sera fixée par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres après accord des Régions.

Cette entrée en vigueur ne pourra en tout état de cause intervenir que lorsqu'un accord de coopération aura pu être signé concernant la gestion du bruit autour de l'aéroport de Zaventem, comme le sollicitaient les Régions.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me confirmer que l'accord de coopération actuellement en discussion dans la perspective de

02.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Le Conseil d'État devrait rendre prochainement un arrêt concernant le plan de dispersion intégral. La procédure devant le Conseil avait été entamée voici deux ans par un certain nombre d'habitants de la périphérie est. Vers le milieu de 2005, l'auditeur du Conseil avait recommandé l'annulation de l'ensemble de ce plan. Les plaidoiries finales sont prévues la semaine prochaine.

Il me revient que le conseil des ministres restreint a examiné toutes les conséquences possibles d'une annulation. Le gouvernement y est-il préparé? L'État suivrait l'avis de l'auditeur?

02.03 Brigitte Wiaux (cdH): Op 15 mei jongstleden vond er op uw kabinet een vergadering over de geluidsoverlast veroorzaakt door de activiteiten op de luchthaven van Zaventem plaats, waarop het Brusselse en het Vlaamse Gewest uitgenodigd waren. Het Waals Gewest ondervindt echter ook last van die geluidshinder en de Waalse minister van Transport heeft u op de hoogte gesteld van zijn kritiek op de slotbepaling van het voorontwerp van wet die zou worden uitgevoerd, indien er terzake geen overeenstemming zou worden bereikt.

Op de valreep is er een akkoord bereikt dat bepaalt dat de datum van de inwerkingtreding van de wet in een bij Ministerraad overlegd koninklijk besluit zal worden vastgelegd nadat de Gewesten hun instemming hebben verleend en een samenwerkingsakkoord hebben ondertekend.

Zullen de drie Gewesten bij het

l'adoption du projet de loi sur les procédures de vol associera bien l'État fédéral et les trois Régions, notamment les régions limitrophes et donc celle de la Région wallonne? Dans quelles circonstances la Région, compte tenu des répartitions de compétences entre l'État fédéral et les Régions, sera-t-elle concertée et associée lorsqu'il s'agit de l'aéroport de Zaventem?

02.04 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, de heer Van den Bergh vreest voor een nieuw Durant-scenario. Het probleem is dat bedoeld scenario zich al bijna opnieuw heeft voltrokken.

Wij zouden bijna met heimwee terugdenken aan de Durant-periode. Toen hoorden wij weliswaar veel hardere en veel krassere taal van de minister, maar wij hadden tenminste duidelijkheid over wie we tegenover ons hadden. Zij was de exponent van het Brusselse egoïsme en van de antisolidariteit, wat toch merkwaardig is voor een groene partij.

De huidige minister wil de schijn wekken dat hij het spreidingsplan zoveel mogelijk wil voortzetten. In de praktijk werd echter door de vele wijzigingen overgegaan tot steeds meer concentratie.

Sinds 2 mei 2006 werd het fameuze omkeringsprincipe afgeschaft. De resultaten zijn er. De eerste maand is om. 's Nachts zijn er in de Noordrand nu nog drie nachten met rust, terwijl er voorheen dertien nachten waren. Terwijl voor heel 2005 43,8% van de vluchten vanop baan 25R vertrokken, is dat nu plots 64,7%.

Er is dus een enorme toename van de belasting via baan 25R. Wij vrezen dat het binnenkort nog veel erger zal worden, wanneer het spreidingsplan helemaal zal worden afgeschaft.

Ik sluit mij dus aan bij de vraag die werd gesteld. Werd inderdaad binnen de regering overleg gepleegd over een nieuw scenario? Zou het scenario een aantal alternatieve spreidingsmethodes inhouden of wordt er opnieuw in de richting van concentratie gegaan?

Ik maak van de gelegenheid gebruik om ook het volgende te vragen. U hebt de studie over baan 25L lang geleden al aangekondigd en ze zou nu zeker moeten zijn voltooid: Hoe ver staat het met de studie over baan 25L? Werd ze afgerond? Kan de studie aan de commissieleden worden meegedeeld?

Ten derde, heel opmerkelijk tijdens de hoorzitting van vorige week was dat de BeCa-woordvoerders van de piloten hebben gepleit om beide hoofdbanen ook in de omgekeerde richting te gebruiken, zoals trouwens het voorbije weekend op zondag is gebeurd.

Wat baan 7R betreft, door de ingebruikname van het ILS-landingssysteem werd voornoemde piste opnieuw overwogen. Uw voorganger heeft het er vaker over gehad, maar u hebt er nadien nooit meer over gesproken.

Wat zou de kostprijs daarvan kunnen zijn? Binnen welke tijd zou de baan in gebruik kunnen worden genomen?

02.05 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, de

samenwerkingsakkoord betrokken worden? Hoe zal het Waalse Gewest geraadpleegd worden?

02.04 Bart Laeremans (Vlaams Belang): M. Van den Bergh craint un nouveau scénario à la Durant mais celui-ci c'est pratiquement déjà à nouveau répété. Nous en arriverions à regretter l'époque de la ministre Durant. Nous savions au moins alors qui était notre adversaire. La ministre Durant incarnait l'égoïsme bruxellois et l'anti-solidarité. M. Landuyt cherche à faire croire qu'il veut réaliser une dispersion alors qu'on assiste à une concentration accrue. Le principe de l'inversion a été abandonné le 2 mai et la périphérie Nord ne bénéficie plus que de trois nuits calmes, contre treize encore précédemment. Le nombre de décollages sur la piste 25R est passé de 43,8 à 64,7% et de nouvelles nuisances sont à craindre en cas d'abandon du plan de dispersion.

Le gouvernement s'est-il concerté à propos du nouveau scénario? Va-t-il présenter un nouveau plan de dispersion ou une nouvelle concentration? L'étude concernant la piste 25L est-elle achevée? Le Parlement peut-il en prendre connaissance?

La BeCA a préconisé la semaine dernière d'aussi utiliser les deux pistes principales en sens inverse en mettant en service les systèmes d'atterrissage ILS. Cette option a-t-elle été envisagée? Quel en serait le coût et quand serait-elle réalisable?

02.05 Renaat Landuyt, ministre:

verschillende vragen van de collega's hebben één gemeenschappelijk verband: ze gaan over een aspect van het plan voor de vluchten vanuit Zaventem. Voor het overige zijn ze een beetje punctueel. Ik zal dan ook punctuele antwoorden geven, zonder vooruit te lopen op wat in de toekomst nog moet beslist worden.

Certaines des questions posées sont très spécifiques et par conséquent, je vais y apporter des réponses spécifiques.

Pour répondre à la question de Mme Nagy, la proposition relative à l'utilisation de la piste 07 est une des propositions aujourd'hui à l'examen. Comme pour toute proposition, certains spécialistes confirment sa faisabilité et d'autres l'infirmen. En tout cas, la seule chose certaine est que cette proposition vise à plus de dispersion, mais d'un autre côté.

Wat de vraag van mevrouw Nagy betreft, is het voorstel betreffende baan 07 een van de onderzochte voorstellen. Zoals voor alle voorstellen het geval is, bevestigen bepaalde specialisten dat het haalbaar is, wat door andere specialisten dan weer wordt ontkend. Hoe dan ook is dit voorstel op een grotere spreiding gericht, zij het in een andere richting.

02.06 (...): (...)

02.07 **Renaat Landuyt**, ministre: Je ne sais pas.

02.08 **Brigitte Wiaux** (cdH): Vous ne savez pas! Voilà une bonne réponse.

02.09 **Renaat Landuyt**, ministre: Certains disent que ce n'est pas compliqué et d'autres affirment le contraire. Je ne suis pas spécialiste.

02.10 **Marie Nagy** (ECOLO): Voilà qui est exact.

02.11 **Renaat Landuyt**, ministre: Je n'ai pas la prétention d'être un spécialiste.

Le **président**: La modestie est une qualité également.

02.12 **Minister Renaat Landuyt**: Het is in dit dossier altijd moeilijk om aan het woord te blijven.

02.12 **Renaat Landuyt**, ministre: Il faudra voir si les prémices de l'arrêt seront effectivement confirmées par l'arrêt du Conseil d'État, qui constituera le énième arrêt de ce dernier. Nous referons alors le point et procéderons aux aménagements requis.

Wat de uitspraken van de Raad van State betreft, wordt het uitkijken of de voorbode van het arrest ook deze keer effectief het arrest zal zijn. Als er een arrest is, is dat er een van de zovele waarin we de stand van zaken moeten opmaken en, in het licht van de mogelijkheden ten opzichte van de rechterlijke uitspraken, moeten nagaan waar er aanpassingen moeten gebeuren binnen de politieke situatie.

En ce qui concerne la question de Mme Wiaux, les éléments dont nous discutons dans le cadre d'un accord de coopération sont soumis au comité interministériel au sein duquel le gouvernement wallon est représenté. Il ne bloque pas les discussions et a même marqué son accord sur la procédure que nous suivons. Je n'ai pas eu de demande officielle du gouvernement wallon au comité interministériel pour qu'il soit plus impliqué dans les discussions. Je n'en vois d'ailleurs pas l'utilité.

Wat de vraag van mevrouw Wiaux betreft, kan ik zeggen dat de besprekingen over het samenwerkingsakkoord in een interministerieel comité worden gevoerd. In dat comité is ook de Waalse regering vertegenwoordigd, die de besprekingen niet tegenhoudt en zelfs ingestemd heeft met de procedure.

Ik heb geen officieel verzoek ontvangen van de Waalse regering om nauwer bij de besprekingen betrokken te worden. Ik zie daar trouwens ook het nut niet van in.

Wat de vraag van collega Laeremans betreft, of er nu 3 nachten ten opzichte van 13 zijn, ik durf dat niet te betwisten. Ik heb de ervaring dat de officiële analyses achteraf altijd anders zijn dan de analyses die wij in de kranten lezen. Binnen de regering is er uiteraard overleg over dit lopende dossier, om iedere keer na te gaan hoe wij, nog beter dan vandaag, kunnen bemiddelen tussen de twee regio's, om tot een stabiel akkoord te komen.

Wat betreft de studie over de 25L, is de conclusie op dit ogenblik - zonder dat iemand de voortzetting vraagt van de werkzaamheden - dat de 25L niet beter gebruikt kan worden dan ze vandaag gebruikt wordt.

Het is inderdaad een leerzaam weekend geweest. Door de omstandigheden van de wind en door het feit dat de piste 20/02 niet gebruikt kon worden, heeft men omgekeerd gevlogen op de twee lange pistes. Dankzij het mooie weer kon men dit op zicht doen. Ondertussen heeft men ook bewezen dat deze manier van vliegen doenbaar is, weliswaar met veel lawaai voor mensen die in Brussel wonen.

Y a-t-il trois ou treize nuits calmes, je ne saurai le dire. Il y a toujours un écart entre les analyses officielles et les analyses publiées dans la presse. Bien sûr, une concertation a lieu au sein du gouvernement et je me demande comment améliorer encore la concertation avec les Régions en vue de conclure un accord solide.

Que l'étude relative à la piste 25L soit poursuivie ou non, la conclusion qu'on peut d'ores et déjà tirer est que l'usage qui est fait de cette piste est actuellement déjà optimal. Le week-end dernier s'est révélé particulièrement instructif. En raison de la direction du vent et de l'impossibilité d'utiliser la piste 020, deux pistes principales ont été utilisées en sens inverse. La chose est donc possible mais cette solution impose des niveaux sonores très élevés aux habitants de Bruxelles.

02.13 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, j'ai entendu la réponse du ministre à nos questions. Je constate que le ministre ne se prononce pas, qu'il n'annonce aucun résultat d'études qu'il aurait réalisées concernant les avantages des diverses options, en précisant le délai de chacune. Il ne répond pas à la question de savoir comment réduire les nuisances, notamment par une variation de l'altitude des avions et une meilleure localisation des balises.

L'intervention du ministre n'est malheureusement pas assez déterminée et ne démontre aucune réelle attention aux suggestions positives avancées. Il est vrai que nous commençons à en avoir l'habitude.

02.14 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het antwoord van de minister was het antwoord dat ik had verwacht, te weten geen antwoord. Ik begrijp dat het moeilijk vooroplopen is op een uitspraak van de Raad van State. Wij moeten echter alweer vaststellen dat de minister blijkbaar liever meer uitleg geeft aan journalisten dan hier in het Parlement. Dat betreurt ik.

02.13 Marie Nagy (ECOLO): De minister spreekt zich niet uit, deelt geen resultaten mee van verrichte studies, antwoordt niet op de vraag hoe de hinder kan beperkt worden. Hij toont niet echt belangstelling voor de suggesties. We zijn dat stilaan gewoon.

02.14 Jef Van den Bergh (CD&V): Je m'attendais à cette réponse, qui n'en est pas une. Je concède qu'il est difficile d'anticiper l'arrêt du Conseil d'État, mais force m'est de constater que le ministre fournit systématiquement plus d'informations à la presse qu'au Parlement.

02.15 Brigitte Wiaux (cdH): Monsieur le ministre, il est vrai qu'un accord de coopération a été prévu entre l'État fédéral et les différentes Régions mais, en tant qu'initiateur de cet accord de coopération et auteur du projet de loi relatif aux procédures de vol, il me semble normal que vous preniez les devants dans cette matière. À défaut, cette loi n'entrera jamais en vigueur.

02.15 Brigitte Wiaux (cdH): Er wordt inderdaad een samenwerkingsakkoord in het vooruitzicht gesteld, maar, als indiener van het ontwerp betreffende de vliegprocedures, lijkt het me logisch dat u het voortouw neemt. Zoniet zal deze wet nooit van kracht worden.

02.16 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Het antwoord van de minister verbaast mij toch. Hij zegt dat de 25L of de 07R gebruikt zijn om te landen maar dat dit ervoor gezorgd heeft dat er veel lawaai is geweest boven de hoofden van de mensen die in Brussel wonen. Dat is altijd zo, bij een vliegtuig dat landt of stijgt is er altijd enig lawaai, ook met de 02-20 in Sterrebeek, Perk of waar dan ook. Het is wel zo dat er over het algemeen veel minder lawaai is bij een landend vliegtuig dan bij een stijgend vliegtuig. Ik denk dat er nogal wat mensen zouden willen ruilen en dat ze liever eens een weekendje onder de dalers dan onder de stijgers zouden willen zitten. Men zou dat minstens moeten kunnen onderzoeken.

02.16 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Cette réponse me surprend. L'utilisation des pistes 25L ou 07R exposerait les Bruxellois à d'importantes nuisances sonores. Je conteste cette affirmation car les avions sont nettement moins bruyants à l'atterrissage qu'au décollage. Je connais bien des gens qui seraient tout disposés à échanger leur situation contre celle des Bruxellois car ils préféreraient dormir avec des avions qui atterrissent plutôt qu'avec des avions qui décollent.

Wat ik niet begrijp, is dat de minister nu plots zegt dat de 25L niet beter te gebruiken is dan nu. Ik zou u willen vragen, mijnheer de minister, waaruit dat blijkt. Is die studie klaar? Daar hebt u niet op geantwoord. Bestaat ze? Als ze bestaat, dan had ik ze graag ingezien. U hebt enkele maanden geleden de opdracht gegeven om die studie uit te voeren. Toen hebt u gezegd dat het een tweetal maanden zou duren, ongeveer tot april zei u toen. Het is nu juni. Ik vraag u, op basis van mijn inzagerecht als parlements lid, waar die studie is en waar ik ze kan consulteren. Kunt u mij een kopie bezorgen van die studie? Ik hoop dat u daarop kunt antwoorden.

Sur quoi le ministre se fonde-t-il pour affirmer que la piste 25L ne saurait être mieux utilisée qu'elle ne l'est actuellement? L'étude sur la question est-elle disponible et pouvons-nous en prendre connaissance?

02.17 Minister Renaat Landuyt: Ik heb de studie zelf ook nog niet gezien. Ik weet dat er een groep bezig is met die studieopdracht en dat ze tot tussentijdse conclusies gekomen zijn. Ik had echter geen deskundigen nodig om dit te weten, dit wist ik al uit vorige discussies. Voor de rest weet ik niet of er nog enige dynamiek bestaat bij de verschillende aangestelde deskundigen om voldoende opdrachten te krijgen vanuit de onderhandelingen en om te kijken wat ze verder kunnen doen.

02.17 Renaat Landuyt, ministre: N'en ayant pas encore pris connaissance moi-même, je vais faire examiner le point que vous soulevez mais telle est en tout cas la conclusion intermédiaire d'un groupe de travail. Reste à savoir si les experts conservent une dynamique suffisante.

02.18 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Die studie zal dus misschien nooit gefinaliseerd worden?

02.18 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Peut-être donc cette étude ne sera-t-elle jamais achevée.

02.19 Minister Renaat Landuyt: Neen, mijn reactie op wat ik gehoord heb dat er is, is dat ik daarmee niet tevreden ben. Ik wil meer dan dat.

02.19 Renaat Landuyt, ministre: Cette situation ne me satisfait pas.

02.20 Bart Laeremans (Vlaams Belang): U bent niet tevreden dat ze niet gefinaliseerd wordt?

02.21 Minister Renaat Landuyt: Ja, uiteraard. Ik ben ook niet tevreden omdat ze niet op de juiste vragen antwoorden. De vraag is

02.21 Renaat Landuyt, ministre: La question était de savoir ce qu'il

wat er nodig is om de betreffende landingsbaan meer te kunnen gebruiken. Dat was de essentiële vraag. Daarop heb ik van de experts nog geen antwoord gekregen.

faudrait faire exactement pour pouvoir exploiter davantage la piste 25L mais je n'ai toujours pas reçu de réponse à cette question.

02.22 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Wij hopen dat u er blijft achter zitten, mijnheer de minister.

02.23 Minister Renaat Landuyt: U kent mij, niet?

02.24 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Ja, maar het gaat soms traagjes.

De **voorzitter:** Het is geen Limburger.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

03 Question de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "l'avenir du service de médiation pour l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 11676)

03 Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de toekomst van de ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 11676)

03.01 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, chers collègues, début mai dernier, la presse s'est fait l'écho de craintes relatives à l'avenir du service de médiation de l'aéroport de Bruxelles-National. Suivant certaines informations, la convention liant le ministère de la Mobilité à Belgocontrol, en charge de la sécurité aérienne, concernant la reconduction du service de médiation, n'a pas été reconduite pour la durée prescrite de deux ans alors qu'elle arrivait à terme le 1^{er} mai dernier. Je précise que cette convention garantit le détachement de 4 membres du personnel de Belgocontrol auprès des deux médiateurs. Il ne s'agit donc pas du statut des médiateurs en tant que tels mais de leurs collaborateurs.

Votre cabinet aurait déclaré que cette carence était due à un retard administratif mais que, en tout état de cause, la reconduction s'effectuerait désormais sur une base annuelle pour des raisons de flexibilité, et non plus sur une durée de deux ans comme prévu dans la convention.

Par ailleurs, votre cabinet aurait démenti l'idée d'intégrer ce service au sein de l'Institut de gestion des nuisances sonores dont la création doit encore faire l'objet d'un accord de coopération entre l'Etat fédéral et les Régions.

Je rappelle que le service de médiation, créé en 2002 par arrêté royal, a traité pas moins de 223.000 dossiers de plaintes de riverains de nuisances sonores en 2005. En date du 8 mai dernier, un peu plus de 140.000 dossiers avaient déjà été traités. Au regard du volume des affaires traitées, son efficacité ne fait aucun doute et est au demeurant remarquable si l'on considère le nombre restreint du personnel employé.

A titre de comparaison, le service de médiation de La Poste – je me réfère ici au dernier rapport annuel – emploie 11 membres du personnel, hors les deux médiateurs. Pourtant, pour l'année 2005, seulement 8.072 dossiers ont été traités. Autrement dit, 11 membres

03.01 Olivier Maingain (MR): Naar ik heb vernomen werd de overeenkomst tussen de minister van Mobiliteit en Belgocontrol in verband met de ombudsdienst die tot 1 mei liep, niet verlengd. In het kader van die overeenkomst zijn vier personeelsleden van Belgocontrol bij de twee ombudsmannen gedetacheerd.

Uw kabinet zou verklaard hebben dat die nalatigheid het gevolg was van een administratieve vertraging en dat de overeenkomst voortaan jaarlijks in plaats van om de twee jaar zou verlengd worden. Bovendien zou uw kabinet ontkend hebben dat die dienst bij het instituut voor het beheer van de geluidshinder zou worden ondergebracht.

De ombudsdienst werkt bijzonder efficiënt, aangezien hij erin slaagt met een minimale personeelsbezetting een maximaal aantal dossiers af te handelen.

Kan u bevestigen dat bij de verlenging van die overeenkomst alle leden van de huidige cel gedurende twee jaar aan de slag kunnen blijven?

ont été employés par le service de médiation de La Poste pour traiter 8.072 dossiers et 4 collaborateurs ont été employés par le service de médiation de l'aéroport national pour traiter 223.000 dossiers. C'est dire la nécessité d'étoffer l'équipe administrative de ce service de médiation.

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes.

1. Confirmez-vous que cette convention sera bien reconduite pour tous les membres de la cellule actuelle, et ce pour la durée initialement prévue de deux ans?
2. Quelles sont les raisons qui justifieraient le retard encouru dans la reconduction de ladite convention? Je pense savoir que la situation a évolué depuis le dépôt de ma question, mais il a fallu un certain temps pour que cette dernière soit inscrite à l'ordre du jour de notre commission.
3. Qu'en est-il de l'intégration éventuelle du service de médiation au sein de l'Institut de gestion des nuisances sonores?

03.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, cher collègue, en ce qui concerne votre première question, la convention est prolongée pour une durée d'un an à partir du 1^{er} mai 2006.

Pour votre deuxième question, il n'y a aucune carence; la prolongation a pris cours le 1^{er} mai 2006 et la convention est arrivée à son terme le 30 avril 2006. Tout cela est logique.

Pour votre troisième question, en fonction de la création de l'Institut de gestion des nuisances sonores, et pour autant que l'Institut reprenne les attributions du service de médiation, les signataires peuvent mettre fin anticipativement à la convention.

03.03 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, le ministre m'a appris le nombre de jours qu'il y a au mois d'avril, je l'en remercie.

Plus précisément, qu'est-ce qui justifie que l'on passe soudainement d'un régime biennal à un régime annuel? Je n'ai pas de réponse.

Je crois qu'il faut pérenniser de manière plus forte ce service de médiation. Nous pourrions peut-être en discuter dans le cadre de l'examen d'un projet de loi. Il y a peut-être lieu de prévoir dans la loi elle-même l'existence de ce service comme cela a été le cas pour d'autres services de médiation.

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

04 Samengevoegde vraag en interpellatie van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de aanpak van alcoholverslaafden in het verkeer" (nr. 11696)
- de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "het recente BIVV-rapport in verband met het rijden onder invloed" (nr. 868)

04 Question et interpellation jointes de

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "les mesures à l'encontre des automobilistes alcooliques" (n° 11696)
- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le récent rapport de l'IBSR relatif à la conduite sous influence de l'alcool et/ou de drogues" (n° 868)

Waaraan is de vertraging bij de verlenging van die overeenkomst toe te schrijven?

Hoe staat het met de eventuele integratie van de ombudsdienst in het instituut voor het beheer van de geluidshinder?

03.02 Minister Renaat Landuyt: De overeenkomst wordt vanaf 1 mei 2006 met een jaar verlengd. De continuïteit is dus verzekerd.

Afhankelijk van de oprichting van het Instituut voor het beheer van de geluidshinder en voor zover het Instituut de bevoegdheden van de ombudsdienst overneemt, kunnen de ondertekenaars de overeenkomst vervroegd opzeggen.

03.03 Olivier Maingain (MR): Wat rechtvaardigt de overgang naar een jaarlijks stelsel? Ik denk dat het voortbestaan van die ombudsdienst beter dient te worden gewaarborgd. We kunnen dit misschien bespreken in het kader van de behandeling van een wetsontwerp en het bestaan van die dienst eventueel in de wet zelf vermelden.

04.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, rijden onder invloed van alcohol blijft nog altijd een maatschappelijk probleem. De aantekeningen die we daarover vorige vrijdag, als ik mij niet vergis, via het secretariaat ontvingen, wijzen nog eens op het probleem. We moeten daar dan ook blijvend aandacht voor hebben.

Uitgangspunt voor een goed beleid moet volgens ons een wetenschappelijk onderzoek met betrekking tot verkeersveiligheid zijn, maar daarin hebben we heel wat achterstand tegenover bepaalde buurlanden. De laatste jaren is er vooral in Vlaanderen wel enige vooruitgang te bespeuren met het Vlaamse Steunpunt Verkeersveiligheid. Uiteraard is er op federaal niveau ook het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid. De aanleiding tot deze interpellatie was trouwens een onderzoek van het BIVV.

Studies uitvoeren of laten uitvoeren is een belangrijke startvoorwaarde, maar nadien moeten er conclusies uit worden getrokken en moet daarmee een beleid worden gevoerd. Vandaag wil ik u daarover interpellieren, meer bepaald over de resultaten van de studie waarbij de attitude in verband met alcoholmisbruik achter het stuur in 2003 en 2004 werd gemeten. Het onderzoek is ondertussen dus twee jaar oud en de resultaten werden in december 2005 bekendgemaakt. Een half jaar later lijkt ons voldoende tijd om daaruit de gepaste beleidsconclusies te trekken en u te ondervragen over welke maatregelen op de rails werden of worden gezet. Dat is toch het minste wat de voorliggende resultaten vragen.

Rijden en drinken gaan niet samen, dat is duidelijk. Een regelgevend kader met 0,5 promille lijkt ons ook klaar en duidelijk. Er gebeuren in ons land zeker interessante dingen inzake alcoholbeleid, zoals de succesvolle BOB-campagne. Ook wij kunnen echter leren van het buitenland. Ik verwijs daarvoor naar het nagelnieuwe Nederlandse onderzoek, waartegenover het BIVV-onderzoek in ons land maar een mager beestje is. In Nederland worden er jaarlijks, verspreid over de verschillende politieregio's, 25.000 bestuurders onverwacht gecontroleerd en diepgaand gescreend. Dat lijkt misschien niet spectaculair veel, maar dat cijfer van 25.000 komt wel boven op de reguliere alcoholcontroles.

Het gaat over een specifiek, diepgaand onderzoek dat wordt uitgevoerd bij 25.000 bestuurders en dat maakt het al heel wat spectaculairder. Die 25.000 worden onverwacht gecontroleerd en diepgaand gescreend. Er worden gegevens verzameld met betrekking tot leeftijd, geslacht en opdeling van de overtredders, naargelang de ernst van de alcoholovertreding, de locatie waar de overtreder vertrokken is - bijvoorbeeld uitgaanscentra -, het tijdstip, het soort weg en dergelijke. Al deze gegevens worden in kaart gebracht en hierdoor wordt dit een handig instrument om duidelijke beleidsconclusies uit te halen.

Een van de opvallendste maatregelen is dat uw Nederlandse collega, naar aanleiding van het meest recente Nederlandse onderzoek, voor alcoholrecidivisten en verslaafden het alcoholslot gaat opleggen vanaf 2009, gekoppeld aan een psycho-medische begeleiding.

Er is gebleken dat het aantal gebruikers van alcohol in het verkeer in

04.01 Jef Van den Bergh (CD&V): La conduite sous l'influence de l'alcool demeure un problème social auquel nous devons dès lors rester attentifs.

Le point de départ d'une politique efficace doit consister tout d'abord en une étude scientifique sur la sécurité routière mais, dans ce domaine, nous accusons un retard considérable par rapport à certains pays voisins, même si quelques progrès ont été réalisés grâce au "Vlaams Steunpunt Verkeersveiligheid".

Les études sont importantes mais encore faut-il en tirer des conclusions. L'Institut belge pour la sécurité routière a analysé le comportement en matière d'abus d'alcool au volant en 2003 et en 2004; les résultats de cette étude ont été rendus publics en décembre 2005. Une demi-année nous paraît un délai suffisant pour tirer les conclusions politiques qui s'imposent et prendre ou préparer des mesures.

Nous pouvons tirer parti de l'expérience des autres pays. Les Pays-Bas, par exemple, organisent une étude nettement plus étendue et approfondie. L'un des résultats les plus frappants en est que le ministre néerlandais imposera, à partir de 2009, un alcolock et un accompagnement psycho-médical aux alcooliques récidivistes et aux toxicomanes.

Une comparaison de l'étude de l'IBSR avec celle réalisée aux Pays-Bas révèle plusieurs éléments marquants. L'enquête de l'IBSR livre des données pertinentes qui devraient alarmer toute responsable politique compétent en matière de circulation routière, mais elle ne dresse pas un profil clair des automobilistes qui consomment de l'alcool. Contrairement à l'étude de l'IBSR, qui restera probablement unique, l'étude néerlandaise est

het algemeen daalt in Nederland, maar dat het cijfer van het aantal hardnekkige gebruikers en zware alcoholovertreders stabiel blijft. Dat is 0,6% van de gecontroleerde bestuurders in Nederland.

Als wij het Nederlandse onderzoek en het onderzoek van het BIVV vergelijken over attitude in het verkeer, valt een aantal elementen op. Het Nederlands onderzoek is toegespitst op alcohol alleen. In het onderzoek van het BIVV is het thema alcohol slechts één onderdeel van een globaal onderzoek. Het Nederlands onderzoek is uitgevoerd op 25.000 automobilisten. Het onderzoek van het BIVV is beperkt tot 1.063 ondervraagden. Uit het Nederlands onderzoek komt een duidelijk profiel van de onderzochte automobilisten naar voor door de verschillende factoren die in het verslag worden opgenomen zoals bijvoorbeeld de afkomst van de chauffeur die wordt tegengehouden.

Het BIVV-onderzoek gaf wel relevante cijfers die elke beleidsman inzake verkeer moeten alarmeren, maar schetst geen duidelijk profiel van de automobilisten die alcohol gebruiken. Het Nederlands onderzoek wordt jaarlijks herhaald zodat er een evolutie op het terrein kan worden gemeten, terwijl het BIVV-onderzoek een uitvloeisel was van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid. Het is dan ook nog niet duidelijk of het BIVV-onderzoek eenmalig is of dat het jaarlijks zal worden herhaald, wat toch interessante evoluties naar voor zou kunnen brengen.

Ik zou aan de minister willen vragen of ook ons land niet dringend toe is aan een jaarlijkse diepgaande screening van de bestuurders naar alcoholgebruik. Voor zover ik weet, wordt dat nog niet gedaan, ook niet tijdens de bekende BOB-campagne, de eindejaarscampagne. Het is nochtans bekend. Meten is weten. Op basis van die gegevens zouden interessante beleidsmaatregelen kunnen worden genomen.

Ik zou verder wel ingaan op de resultaten van het BIVV-onderzoek. Dat was uiteindelijk de aanleiding voor deze interpellatie. Die bevatten toch een reeks gegevens die mij niet zo zeer verwonderen, dan wel dringend om maatregelen schreeuwen.

Ik geef enkele cijfers. Ten eerste, slechts 67% van de ondervraagden kent het juist toegelaten promille alcohol. Niet minder dan 15% denkt nog steeds dat 0,8 promille is toegelaten. Ten tweede, slechts 8% van de ondervraagden schat de kans op een alcoholcontrole in het verkeer op groot tot heel groot. Ten derde, een op drie van de ondervraagden acht de kans op een straf na een positieve alcoholcontrole zeer klein of klein. Ten vierde, 2,3% van de ondervraagde bestuurders verklaart ooit gestraft te zijn voor alcoholmisbruik achter het stuur. Ten vijfde, drie van de vier ondervraagden zeggen nog nooit te zijn gecontroleerd op alcohol achter het stuur. Ten zesde, 62% van de ondervraagden zegt nooit onder invloed van alcohol te rijden. Dit betekent uiteraard dat 38% van de chauffeurs de alcohollimiet soms tot vaak overschrijdt.

Een onderzoek in Test-Aankoop van deze maand toont zelfs aan dat het aantal nog hoger zou kunnen liggen. Op basis van hun onderzoek stellen zij vast dat 51,1 procent nooit met een glas te veel de baan opgaat. Dat maakt het nog iets duidelijker.

Hieruit moeten een aantal conclusies worden afgeleid.

réalisée une fois par an, ce qui permet de mesurer l'évolution sur le terrain. Notre pays ne devrait-il pas également décider d'urgence de réaliser une analyse annuelle approfondie de la consommation d'alcool par les conducteurs? Pour autant que je sache, il n'en est pas encore ainsi.

Au vu des résultats de l'étude de l'IBSR, des mesures s'imposent plus que jamais. Seulement 67% des personnes sondées connaissent le taux exact d'alcool autorisé dans le sang. Pas moins de 15% pensent encore qu'un taux de 0,8 pour mille est admis. De plus, un conducteur sur trois est d'avis que les chances d'être sanctionné sont minimales. En effet, le risque d'être arrêté est particulièrement ténu, tant sur le plan objectif que subjectif. Seulement 62% des personnes interrogées affirment ne jamais avoir conduit sous l'influence de l'alcool.

Quelle conclusion politique le ministre tirera-t-il de l'enquête de l'IBSR? Quelles initiatives prendra-t-il encore pour informer les conducteurs sur la connaissance de la législation en matière d'alcool? Que fera-t-il pour renforcer la probabilité objective et subjective d'être intercepté sur la voie publique pour les consommateurs d'alcool? Comment ajustera-t-il l'objectif du contrôle de 10% des conducteurs? Enfin, j'aimerais savoir si le ministre a l'intention de suivre l'exemple des Pays-Bas où l'alcolock, assorti d'un accompagnement médico-psychologique, sera imposé aux alcooliques et aux récidivistes à partir de 2009.

Ten eerste, de kennis van de wet laat blijkbaar ernstig te wensen over, als één op drie bestuurders het toegelaten alcoholpromille nog niet kent. Bovendien bestaat bij één op drie bestuurders de indruk dat de kans op bestraffing erg klein is.

Ten tweede, de pakkans ligt zowel objectief als subjectief bijzonder laag, terwijl de doelstelling van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid in 2002 was, waaraan destijds toch een groot belang werd gehecht en waarover ook een grote consensus bestond, om tien procent van de bestuurders – in ons land zo'n 600.000 – jaarlijks op alcohol te controleren.

De vragen zijn logisch.

Welke beleidsconclusie zult u als minister trekken – of hebt u het voorbije half jaar reeds getrokken – uit dit onderzoek? De resultaten zijn al bekend sinds december, dus ik neem aan dat u de maatregelen klaar hebt.

Wat gaat u nog ondernemen inzake informatie aan de bestuurders met betrekking tot de kennis van de alcoholwetgeving?

Wat gaat u doen om de objectieve en subjectieve pakkans voor alcohol te verhogen? Het BIVV-onderzoek gaf als aanbeveling om de doelstelling van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid naar beneden bij te stellen, kwestie van wat meer realiteitszin aan de dag te leggen. Zult u hierop ingaan? In welke zin zult u de doelstelling van de Staten-Generaal – tien procent van de bestuurders controleren – bijstellen?

Zal het aantal alcoholcontroles de komende maanden en jaren opgedreven worden?

Tot slot wil ik nog even terugkomen op de Nederlandse beslissing om naar aanleiding van het hoge aantal probleemgevallen, voor zwaar alcoholverslaafden en recidivisten vanaf 2009 het alcoholslot op te leggen, gekoppeld aan medisch-psychologische begeleiding. Deze visie hebben wij reeds eerder neergeschreven in een wetsvoorstel omtrent alcoholpreventie in het verkeer. Onze vraag is dan ook of de minister plannen heeft om naar aanleiding van ons idee – en dat van de Nederlandse regering – mee te stappen in deze richting.

Tot daar mijn interpellatie.

04.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, als ik het goed begrepen heb, is het uiteindelijk de tweede interpellatie die telt en niet die van twee dagen voordien? Of is het een combinatie van de twee interpellaties?

04.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Si j'ai bien compris, c'est la deuxième interpellation qui doit finalement être retenue et non celle qui date de deux jours auparavant? À moins qu'il s'agisse d'une combinaison des deux interpellations?

04.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Het was een mondelinge vraag en een interpellatie. De mondelinge vraag ging meer in op de statistieken. Ik kan die vragen nog wel even herhalen.

04.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Il s'agissait d'une question orale et d'une interpellation. La question orale portait davantage sur les

statistiques.

04.04 Minister **Renaat Landuyt**: Dat hoeft niet. Dat is eigenlijk de beschrijving van de studie. Ondertussen hebt u de studie gelezen?

04.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De mondelinge vraag ging eigenlijk in op het Nederlandse onderzoek en op de vraag of we dergelijke cijfers ook voor ons land kunnen krijgen, bijvoorbeeld het aantal overtredingen dat sinds 1999 per jaar wordt geregistreerd boven 0,5 promille, boven 0,8 promille en boven 1,5 promille, een opdeling naar geslacht, een opdeling naar leeftijd, een opdeling naar de plaats waar alcohol gebruikt wordt, een opdeling in politiezones of regio's in ons land en eventueel andere specifieke gegevens die zinvol kunnen zijn om een profiel op te stellen.

04.06 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, collega De Padt, als u een pleidooi wilt horen voor een echt ongevaleninstituut dat studies maakt die men kan gebruiken, dan is het nu het moment.

Het BIVV publiceerde eind 2005 een studie over het gedrag van de mensen in de periode 2003-2004, dus van vóór de inwerkingtreding van de verkeerswet of de boetewet.

(...): (...)

04.07 Minister **Renaat Landuyt**: Neen, in april 2004. Ik wil hier een antwoord geven aan uw medewerker. De nieuwe verkeerswet trad in werking in april 2004. De studie gaat over het gedrag van vóór april 2004. Il faut le faire.

Wat kan men daarmee beleidsmatig doen? Niets. De studie is achterhaald. Ik ben er niet zeker van of de mensen de regels nu niet beter kennen. Ik vermoed dat ze de regels nu beter kennen dan in april 2004. Mensen in België weten nu beter wat wel en niet mag in het verkeer en dat door bittere ervaring.

Ook de BOB-campagnes werden sindsdien uitgebreid op twee vlakken. Ze zijn internationaal gegaan en ook periode werd uitgebreid naar heel het jaar met bijzondere campagnes gericht naar het uitgangsleven. Het antwoord op de vaststellingen van de studie was dus beleidsmatig al gegeven op het ogenblik dat de studie werd gepubliceerd. Het is precies daarom dat ik zoveel de nadruk leg op de verkeersveiligheidsbarometer. Ik heb immers snel informatie nodig om beleidsmatig te kunnen reageren.

Het analyseren en bestuderen van achterhaalde gegevens is misschien goed voor de geschiedenis en voor de wetenschap, maar beleidsmatig is het een beetje vervelend. Er is nood aan een goede organisatie inzake het opstellen van studies.

04.07 **Renaat Landuyt**, ministre: La nouvelle loi sur la circulation est entrée en vigueur en avril 2004 alors que l'étude porte sur les comportements des usagers avant avril 2004. L'étude est dépassée. Je ne suis pas certain que les usagers de la route ne connaissent pas mieux la législation aujourd'hui. Je suppose qu'à leurs dépens, ils ont été contraints d'être mieux informés sur la législation aujourd'hui qu'en avril 2004.

De plus, les campagnes BOB sont désormais menées pendant toute l'année. D'autres pays ont suivi notre exemple et les ont adoptées. Enfin, des campagnes spécifiques sont axées sur tous les lieux de sortie habituels.

Des réponses aux conclusions des auteurs de l'étude ont été traduites sous la forme de mesures politiques avant même la publication. C'est pour cette raison précisément que je mets l'accent sur le baromètre de la sécurité routière. Il me faut des informations plus rapidement. Une bonne organisation en matière de

recherche et d'études constitue une nécessité.

04.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u danken voor uw antwoord zou wat grotesk zijn.

Ik heb in eerste instantie zelf gewezen op het feit dat die studie al van lang geleden dateert. Dat is echter precies een van de elementen van mijn vraag. Is het niet hoog tijd dat wij meer aandacht besteden aan doorgedreven onderzoek zoals dat onder meer in Nederland gebeurt? U bent zelf voorzitter van het BIVV, dus u zou dat zelf in die richting kunnen sturen.

04.09 Minister Renaat Landuyt: Als u zou weten wat ik daar al allemaal heb gezegd!

04.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Een tweede element is dat ik u had gevraagd of wij over vergelijkbare gegevens beschikken als in Nederland met betrekking tot profiel van alcoholovertreeders. Ik heb daarop echter geen antwoord gekregen. Ik neem aan dat het antwoord dan nee is.

Ten derde, u zegt dat de toestand wellicht is verbeterd ten opzichte van 2003/2004. Ik denk dat er op zijn minst onderzoek nodig is om dat te staven, aan te tonen en te bewijzen.

Ten vierde, eind 2005 was een van de aanbevelingen van het BIVV de doelstelling van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid bij te stellen. Bent u ingegaan op die aanbevelingen? Of heeft u die aanbevelingen gewoon naast u neergelegd?

04.11 Minister Renaat Landuyt: Mijn reactie was dat wij duidelijk het tempo van de studies moeten bijsturen.

04.12 Jef Van den Bergh (CD&V): U bent dus niet ingegaan op de inhoud van de studie?

04.13 Minister Renaat Landuyt: Jawel, maar ze is achterhaald. U zou dit zelf moeten meemaken. U krijgt dan gedragsmetingen van vóór de inwerkingtreding van een verkeerswet die alleen al door haar bestaan enorm veel invloed heeft gehad op het gedrag van de mensen in het verkeer. U zit dan met gegevens die dateren van vóór de periode waarin er veel is gebeurd. De eerste aanbeveling die ik heb gegeven aan het BIVV is dat de situatie vlugger moet worden bestudeerd.

04.14 Jef Van den Bergh (CD&V): Anderzijds is er het onderzoek in Nederland waaruit volgens mij toch ook bepaalde lessen kunnen worden getrokken. Laat staan dat de situatie in ons land ondertussen is verbeterd...

04.15 Minister Renaat Landuyt: Als het over eten en drinken gaat, trekken wij niet altijd lessen uit de situatie in Nederland.

04.16 Jef Van den Bergh (CD&V): Nee, maar als men in Nederland al vaststelt dat men met een populatie zit van 0,6% hardnekkige

04.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Pour ma part, je vous ai déjà fait observer que cette étude n'est pas récente. C'est pourquoi j'ai demandé s'il n'est pas urgent de prêter un intérêt accru à la recherche, comme aux Pays-Bas. En votre qualité de président de l'IBSR, vous pourriez agir personnellement en ce sens.

04.10 Jef Van den Bergh (CD&V): J'ai par ailleurs demandé si nous disposons de données relatives au profil des contrevenants en matière d'alcoolémie, comme aux Pays-Bas. Puisque je n'ai pas obtenu de réponse, je présume que la réponse est négative.

Le ministre fait valoir que la situation s'est améliorée, mais nous n'avons aucune preuve. A-t-il réagi aux recommandations de l'IBSR?

04.13 Renaat Landuyt, ministre: Je le répète: ma réaction consiste à dire que l'étude est dépassée et qu'il faudra à l'avenir accélérer l'exécution des études de l'IBSR. L'étude en question examine le comportement des gens avant l'introduction de la nouvelle loi.

04.16 Jef Van den Bergh (CD&V): Nous devons tirer des

alcoholgebruikers en recidivisten, waarvoor men nu beleidsmaatregelen neemt, dan durf ik aannemen dat die 0,6% voor ons land, gelet op onze reputatie op het vlak van gastronomie, wellicht een onderschatting is. Ook daarover moet onderzoek gebeuren. Denkt u eventueel aan maatregelen zoals ze in Nederland in het vooruitzicht worden gesteld, bijvoorbeeld het alcoholslot?

leçons des expériences acquises aux Pays-Bas. L'étude néerlandaise constate qu'il y a une population de 0,6% de récidivistes qui conduisent sous influence. Des mesures seront dès lors prises. Je m'attends à ce que cette population de récidivistes soit encore plus importante en Belgique, mais une étude devra le confirmer.

Le ministre envisage-t-il également de prendre des mesures, comme l'introduction de l'alcolock?

04.17 Minister **Renaat Landuyt**: In het kader van de efficiënte controle denken we automatisch ook aan bestraffing. Wat dergelijk gedrag betreft, wordt er studie gedaan – er zijn proeven bezig – naar alle mogelijke vormen van alternatieve sanctionering. Er zijn projecten bezig in verband met de alcoholmeter en het alcoholslot.

04.17 **Renaat Landuyt**, ministre: Dans le cadre de l'efficacité du contrôle, nous songeons également aux sanctions. Actuellement, nous examinons diverses formes de peines de substitution. Des projets menés avec des éthylomètres et des alcolocks sont en cours.

04.18 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Men is daar al jaren mee bezig.

04.18 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ces projets existent depuis des années déjà.

04.19 Minister **Renaat Landuyt**: In een maand kan je niet weten wat het effect is van een alcoholslot.

04.19 **Renaat Landuyt**, ministre: Les effets de l'alcolock ne peuvent être évalués en quelques mois.

04.20 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik zeg ook niet 'een maand', ik zeg 'jaren'.

Mijnheer de voorzitter, ik ga nog een motie indienen.

Moties **Motions**

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

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

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Jef Van den Bergh
en het antwoord van de minister van Mobiliteit,
gelet op de grote negatieve invloed van alcohol op de rijvaardigheid en daardoor ook op de verkeersveiligheid;
gelet op de alarmerende gegevens die blijken uit het vermelde BIVV-rapport, dat de attitude van de landgenoten in het verkeer heeft gemeten voor de jaren 2003-2004;
1. betreurt dat de minister nog geen gevolg van betekenis heeft gegeven op het verschenen rapport;
2. eist dat de regering op korte termijn een concreet beleidsplan voorlegt aan het Parlement inzake de preventie en de beteugeling van het sturen onder invloed. Het plan dient maatregelen te bevatten:
a) betreffende verder wetenschappelijk onderzoek over het rijden onder invloed in ons land;

- b) betreffende de informatie en sensibilisering;
- c) betreffende de regelgeving en de handhaving ervan.

3. eist dat de regering daarbij ook uitdrukkelijk werkt aan specifieke concrete maatregelen voor de categorie van de probleemdrinkers in het verkeer, zoals bijvoorbeeld het alcoholslot."

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

"La Chambre,

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

et la réponse du ministre de la Mobilité,

considérant la très néfaste influence de l'alcool sur la capacité de conduite et dès lors sur la sécurité routière;

considérant les données alarmantes que révèle le rapport mentionné ci-dessus, dans lequel l'IBSR a mesuré le comportement de nos compatriotes pour les années 2003 et 2004;

1. regrette que le ministre n'ait pas encore réservé de suite importante à la publication de ce rapport;

2. exige que le gouvernement soumette rapidement au Parlement un plan de politique en matière de prévention et de répression de la conduite sous influence, lequel comportera des mesures relatives à:

a) la poursuite de la recherche scientifique sur la conduite sous influence dans notre pays;

b) l'information et la sensibilisation;

c) la réglementation et le respect de celle-ci.

3. exige que le gouvernement s'attelle expressément à l'élaboration de mesures spécifiques concrètes visant le groupe des personnes qui consomment de l'alcool de manière excessive alors qu'elles conduisent, comme l'alcolock, par exemple."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Guido De Padt.

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

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

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

05 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de gewijzigde interpretatie binnen de Dienst Uitzonderlijk Vervoer van de reglementering betreffende de toegelaten afmetingen van vrachtwagens" (nr. 11725)

05 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la nouvelle interprétation faite par le Service Transport Exceptionnel de la réglementation relative aux dimensions autorisées des camions" (n°11725)

05.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, sedert twee jaar houdt de dienst Uitzonderlijk Vervoer binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer er een nieuwe interpretatie op na, wat betreft de toegelaten maximumafmetingen voor de toekenning van een vergunning voor uitzonderlijk transport.

Transportfirma's die voordien wel op rechtmatige wijze een vergunning kregen, ondervinden sedert deze nieuwe interpretatie grote moeilijkheden, zonder dat een wijziging van de toepasselijke wetgeving hiervoor aan de basis ligt. Specifiek voor het vervoer van zware trucks kan deze nieuwe interpretatie aanleiding geven tot een toename van het transport met liefst 50%, vermits per vrachtwagen slechts de helft van het aantal trucks vervoerd kan worden waarvoor vroeger wel een vergunning verkregen werd. Dat zorgt niet alleen voor rechtsonzekerheid en economisch verlies bij deze transportondernemingen, er is ook een gevaar voor bijkomende druk op het milieu en de verkeersveiligheid, aangezien de gegeven transportvolumes met meer voertuigen zullen moeten worden vervoerd.

Concreet was tot voor twee jaar een totale lengte van de sleep van

05.01 Guido De Padt (VLD): Depuis deux ans, le service Transport exceptionnel du SPF Mobilité interprète différemment les règles relatives aux dimensions maximales autorisées pour la délivrance d'un permis de transport exceptionnel. Depuis, les sociétés de transport obtiennent plus malaisément un permis, alors que la législation n'a pas été modifiée.

Cette situation est source d'insécurité juridique et de pertes économiques pour les entreprises mais se traduit également pour l'environnement et la sécurité routière par une pression accrue.

Selon la nouvelle interprétation, la

20,75 meter toegelaten voor slepen die bestemd zijn voor het vervoer van auto's, zonder dat hiervoor een vergunning voor uitzonderlijk vervoer aangevraagd moest worden. Deze maximaal toegelaten lengte wordt berekend als de basislengte van 18,75 meter, volgens artikel 32bis van het KB van 15 maart 1968, vermeerderd met een uitsteek van een halve meter vooraan en een uitsteek van anderhalve meter achteraan, conform artikel 46 van de wegcode. Binnen deze toegelaten lengte is uitsluitend een vergunning voor uitzonderlijk vervoer nodig indien de hoogte van het geladen voertuig meer dan vier meter bedraagt.

In de nieuwe interpretatie wordt de maximaal toegelaten lengte in vraag gesteld, waardoor het verkrijgen van de vergunning voor uitzonderlijk vervoer bemoeilijkt wordt.

Ik heb de volgende vragen, mijnheer de minister.

Ten eerste, wat is de oorzaak van de nieuwe interpretatie? Waarom krijgen de transportfirma's die tot voor twee jaar wel rechtmatig een vergunning voor uitzonderlijk vervoer kregen, nu geen vergunning meer, rekening houdend met het feit dat de toepasselijke wetgeving niet werd gewijzigd?

Ten tweede, hoe verantwoordt u deze striktere interpretatie voor het vervoer van trucks, rekening houdend met de bijkomende druk op het milieu, de economische meerkosten en de verkeersveiligheid?

Ten derde, kunt u bevestigen dat de wettelijk toegelaten uitsteek van de lading van slepen die bestemd zijn voor het vervoer van trucks, een halve meter vooraan en anderhalve meter achteraan, toegepast zal worden door de bevoegde administratie?

05.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, collega De Padt wijst op een pijnpunt in de sector dat ontstaan is door een andere interpretatie, weliswaar een meer correcte interpretatie door mijn administratie gegeven. Feit is dat wij vorige week in de regering beslist hebben om de hoogte van het vervoer op 4,3 m te brengen. Dit zou normaal invloed kunnen hebben op de manier van interpreteren van de bewuste artikelen 46 en 48 van het reglement. Naar aanleiding van uw vraag en de beslissing van vorige week in de regering ben ik bereid om die interpretatie even naar mij toe te trekken.

longueur maximale autorisée pour les trains de véhicules destinés au transport de voiture serait contestée. Quelle est la raison d'être de cette nouvelle interprétation? Pourquoi les sociétés de transport qui, par le passé, ont toujours obtenu sans problèmes un permis de transport exceptionnel se le voient-elles soudainement refuser? Comment le ministre justifie-t-il cette interprétation plus stricte, compte tenu de la pression accrue sur l'environnement et sur la sécurité routière?

Le ministre peut-il confirmer que l'administration appliquera la longueur de dépassement légale autorisée du chargement de trains de transport destinés au transport de camions, à savoir un demi-mètre à l'avant et un mètre et demi à l'arrière?

05.02 **Renaat Landuyt**, ministre: M. De Padt souligne un point noir qu'a mis en évidence une interprétation plus correcte de mon administration.

Le gouvernement a décidé la semaine dernière de porter à 4,3 m la hauteur maximum autorisée pour le transport, ce qui influera sur l'interprétation des articles 46 et 48 du règlement. À la suite de cette question et de la décision du gouvernement, je suis disposé à assumer temporairement l'interprétation de ces articles.

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

De **voorzitter**: Mijnheer Van den Bergh, hebt u geen bezwaar tegen het feit dat ik de heer De Padt voorrang geef? Hij zal de motie dan direct indienen, wanneer u bent begonnen. Dat is wel niet helemaal orthodox.

06 **Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de status van een verkeersbord waarvoor geen politiereglement werd aangenomen" (nr. 11957)**

06 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le statut d'un panneau de signalisation pour lequel aucun règlement de police n'a été adopté" (n° 11957)

06.01 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, artikel 5 van het wegverkeersreglement bepaalt dat de weggebruikers onder meer verkeersborden in acht dienen te nemen, wanneer de borden regelmatig zijn naar vorm en voldoende zichtbaar en overeenkomstig de voorschriften van het reglement werden aangebracht.

De vraag rijst wat de status is van een bord waarvoor geen politiereglement werd aangenomen. In eerdere Cassatierechtspraak heeft het Hof immers geoordeeld dat de aan de weggebruikers opgelegde verplichting om verkeersborden in acht te nemen, wanneer ze aan de voorwaarden van het hierboven beschreven artikel 5 voldoen, niet afhankelijk is van de vraag of de verkeersborden door de bevoegde overheid werden geplaatst.

Daarom stel ik u twee kleine vragen.

Wat is de precieze status van een verkeersbord waarvoor geen politiereglement werd aangenomen? Klopt de vaststelling dat, aangezien de weggebruiker ze in acht moet nemen, zelfs als zij niet werden geplaatst door de wettelijk bevoegde overheid, de weggebruiker de borden ook in acht moet nemen, wanneer zij wel werden geplaatst door de bevoegde overheid maar zonder een politiereglement?

Ten tweede, voor tijdelijke toestanden is een politiereglement nodig. Daarvoor is momenteel evenwel een omslachtige procedure nodig. Mijnheer de minister, ondertussen hebben wij in de Kamer al een wetsvoorstel dienaangaande goedgekeurd, dat evenwel nog niet in het Belgisch Staatsblad is verschenen.

Wanneer mag de publicatie worden verwacht?

De tijdelijke politiereglementen moeten momenteel worden goedgekeurd door de gemeenteraad, wat de gemeenteraden nogal veelvuldig belast. Het wetsvoorstel voorziet in een goedkeuring door de schepencolleges, wat de procedures heel wat gemakkelijker en eenvoudig zou maken.

06.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, mijnheer De Padt, in antwoord op uw eerste vraag wijs ik erop dat de weggebruiker onmogelijk een onderscheid kan maken tussen verkeersborden waarvoor wel en waarvoor geen politiereglement werd aangenomen. Hij dient de verkeersborden dan ook in elk van de door u genoemde gevallen na te leven, uiteraard in de mate dat het bord klopt met het verkeersreglement, in bijzonder met artikel 5.

Als ze dus normaal naar vorm staan, moet de weggebruiker ervan uitgaan dat het bord moet worden nageleefd.

In antwoord op uw tweede vraag merk ik op dat de bevoegdheid om tijdelijke politieverordeningen op het wegverkeer aan te nemen via de wet van 12 januari 2006 werd gewijzigd, zoals u zelf aanhaalde. Het is weliswaar een wet die ressorteert onder de minister van Binnenlandse

06.01 **Guido De Padt** (VLD): L'article 5 du Code de la route dispose que les usagers doivent se conformer aux signaux routiers lorsque ceux-ci sont réguliers en la forme, suffisamment visibles et placés conformément aux prescriptions.

Les usagers doivent-ils également prendre en considération les panneaux qui ne correspondent à aucun règlement de police? La Cour de cassation a jugé précédemment que le respect des panneaux ne dépendait pas de la question de savoir si ces derniers avaient été placés par l'autorité compétente. Pouvez-vous confirmer cet état de fait?

Le placement de signaux routiers temporaires nécessite un règlement de police et partant, une procédure complexe. Nous avons pourtant déjà adopté une proposition de loi tendant à simplifier cette procédure. Quand cette loi sera-t-elle publiée?

06.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Un usager n'est pas en mesure de distinguer lui-même les panneaux de circulation placés en vertu d'un règlement de police de ceux pour lesquels une telle procédure n'a pas été suivie. Nous sommes donc en droit d'attendre de l'usager qu'il respecte les signaux routiers en tout état de cause.

La compétence en matière d'ordonnances de police temporaires a en effet été modifiée par la loi du 12 janvier 2006. Cette loi relève de la

Zaken. Ik zou eens aan hem moeten vragen waarom de wet nog niet werd gepubliceerd. Het is heel raar.

compétence du ministre de l'Intérieur. Je lui demanderai pourquoi la loi n'a pas encore été publiée.

06.03 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wat betreft de eerste vraag, ik heb de vraag gesteld in functie van een ervaring die wij zelf op ons grondgebied hebben vastgesteld.

06.03 Guido De Padt (VLD): Dans ma commune, il est déjà arrivé qu'à l'occasion d'une manifestation, des policiers placent des panneaux routiers qui n'avaient pas été approuvés par le conseil communal ou par le bourgmestre.

Een burgemeester wordt namelijk geroepen om af en toe vergunningen voor wielervedstrijden te verlenen. Wij koppelen daar in het algemeen een politiereglement aan vast. Onze politiemensen hadden echter verkeersverboden door middel van het plaatsen van borden ingevoerd, zonder dat door de gemeenteraad of door de burgemeester in het kader van zijn desbetreffende, dringende opdracht een reglement werd goedgekeurd dat op de locatie een parkeerverbod oplegde.

Le stationnement était interdit et quelques voitures ont été remorquées. Ce jour-là, d'aucuns se sont demandé s'il fallait respecter une interdiction de stationner en l'absence d'un règlement de police.

De mensen waren een beetje verveeld. Enkele auto's werden ook getakeld door diensten, omwille van het feit dat er een parkeerverbod werd opgelegd ondanks dat de koers daar niet passeerde. De mensen vroegen mij of zij het parkeerverbod moesten respecteren, gelet op het feit dat er geen politiereglement was uitgevaardigd. Een politiereglement krijgt natuurlijk een zekere openbaarheid via een goedkeuring in de gemeenteraden. In dit geval werd dat niet uitgevaardigd. Om die reden stel ik deze vraag officieel. Ik was namelijk persoonlijk van oordeel dat moeilijk parkeerverboden – ook al zijn ze tijdelijk – ingevoerd kunnen worden zonder dat de gemeenteraad zich daarover heeft uitgesproken. Blijkbaar zegt u nu dat het anders is.

06.04 Minister Renaat Landuyt: Alles moet post factum beschouwd worden, als er een discussie over bestaat. Men kan van een weggebruiker verwachten dat hij de verkeersborden respecteert die er op het eerste gezicht normaal uitzien, als ik me zo mag uitdrukken. Dat is het voorzichtige gedrag van de gebruiker.

06.04 Renaat Landuyt, ministre: En l'espèce, on ne peut se prononcer qu'a posteriori. Les usagers de la route sont tenus de respecter les panneaux de signalisation visiblement normaux. Si, comme dans le cas qui nous occupe, des véhicules sont remorqués, aucun motif légal ne justifie à mon sens la récupération des frais de remorquage. L'intéressé aurait dû respecter le panneau routier mais celui-ci n'ayant pas été placé valablement, il ne doit à mon sens pas supporter les frais de remorquage.

In dit voorbeeld ontstaat achteraf discussie op grond van het verkeersbord "verboden te parkeren" en werd de wagen van de betrokkene weggehaald. Er ontstaan kosten. De rechtsgrond voor de invordering van die kosten is er volgens mij niet. De rechter zou dus wel eens kunnen besluiten dat er geen rechtsgrond is om de kosten voor het weghalen of takelen van de wagens te recupereren. De betrokkene had beter, veiligheidshalve, het verkeersbord nageleefd. Hij heeft dat niet gedaan en het bord was er niet geldig geplaatst. Op dat ogenblik is er ook geen reden geweest om de auto weg te halen.

06.05 Guido De Padt (VLD): Er is dan ook geen rechtsgrond om de betrokkene te beboeten wegens het niet respecteren van het bord?

06.05 Guido De Padt (VLD): L'intéressé peut-il être sanctionné pour non-respect du panneau?

06.06 Minister Renaat Landuyt: De betrokkene kan dan achteraf niet beboet worden.

06.06 Renaat Landuyt, ministre: L'intéressé ne peut être sanctionné a posteriori. Il convient toutefois de nuancer les choses. Les panneaux de signalisation qui

Maar voor het gedrag in het verkeer zelf gelden de borden wel. Veronderstel dat er op een kruispunt aan de ene kant een

verkeersbord "stopteken" staat, en aan de andere kant een regelmatig geplaatst, of onregelmatig maar conform, bord dat aangeeft dat mag worden doorgereden. Als er op dat kruispunt een ongeval zou gebeuren, dan speelt het bord wel. Dat is de nuance in de discussie.

n'ont pas été placés correctement mais sont importants pour la sécurité routière, sont applicables et doivent être respectés. En cas d'accident, il sera tenu compte du non-respect du panneau.

06.07 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, ik was dezelfde mening toegedaan. Maar ik heb mijn vraag gesteld omwille van de mening die de VVSG erop nahield. U bevestigt mijn visie.

06.07 Guido De Padt (VLD): Le ministre confirme en fait ma vision des choses.

06.08 Minister Renaat Landuyt: Het is iets dat te toetsen valt voor de rechtbank, bijna, voor wie dat wenst.

06.08 Renaat Landuyt, ministre: En cas de discussion, on peut s'adresser au tribunal.

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

07 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de verkeersveiligheidsbarometer" (nr. 11737)

07 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le baromètre de la sécurité routière" (n° 11737)

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, dit is een beetje een vervolg op de interpellatie van daarstraks. Het gaat met name de wetenschap dat meten weten is en het feit dat het bekomen van goede cijfers en statistieken voor mij al maandenlang een frustratie vormen. Ondertussen wint de verkeersveiligheidsbarometer aan betekenis naarmate de beschikbare gegevens toenemen. Het feit dat er nu ook een opsplitsing kan gebeuren per Gewest en wegcategorie en dat ook het aantal doden ter plaatse reeds kan gegeven worden evenals het tijdstip, is zeker een positieve stap vooruit. Deze gegevens zijn onmisbaar voor een beleid dat snel op de concrete situatie op het terrein wil inspelen.

07.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Le baromètre de la sécurité routière devient de plus en plus significatif à mesure que se multiplient les données disponibles.

Ik zou toch graag nog een aantal vragen willen stellen. Wat zijn de verdere stappen in de uitbouw van de verkeersveiligheidsbarometer met betrekking tot nieuwe gegevens en elementen? Hoe zullen de gegevens verder opgesplitst kunnen worden? Is bijvoorbeeld een opsplitsing per categorie weggebruikers en eventueel ook per leeftijd van de slachtoffers en/of hun ongevalbetrokkenheid mogelijk in het kader van de verkeersveiligheidsbarometer? Met andere woorden, kan en zal de verkeersveiligheidsbarometer stilaan evolueren naar een snel, maandelijks, min of meer gedetailleerd overzicht van de situatie dat beleidsmatig toelaat om kort op de bal te spelen? Ik heb ergens gelezen dat het misschien zelfs wekelijks kan.

Quelles seront les prochaines étapes du développement du baromètre de la sécurité routière? Les données qu'il comporte peuvent-elles être spécifiées en fonction des différentes catégories d'usagers de la route ou de l'âge des victimes? Le baromètre de la sécurité routière évoluera-t-il graduellement pour devenir un instrument de mesure fournissant un aperçu mensuel, voire hebdomadaire qui permettra de prendre très rapidement les mesures politiques nécessaires? Ne pourrait-on inclure dans les chiffres actuels relatifs aux victimes mortelles d'accidents de la route le nombre de personnes qui décèdent pendant leur transfert à l'hôpital ou à l'hôpital même? En effet, il est difficile de comparer les chiffres actuels avec les anciens dès lors qu'on distinguait précédemment une catégorie "décès après trente jours".

Ten tweede, is het mogelijk de cijfers van het aantal doden dat valt tijdens het overbrengen naar het ziekenhuis of in het ziekenhuis, te integreren in de huidige cijfers in verband met de verkeersdoden? Zo ja, hoe en wanneer? Momenteel heeft men cijfers over ongevallen met doden tot gevolg, die moeilijk te vergelijken zijn met de oudere cijfers omdat men toen de categorie "doden na dertig dagen" had. Die dertig dagen worden in deze statistiek niet meegerekend.

Ik kom tot een derde vraag. Welke beleidsconclusies trekt de minister uit de meest recente gegevens met betrekking tot de dodelijke ongevallen op autosnelwegen, vooral tijdens de weekendnachten?

Hebben deze gegevens bijvoorbeeld gevolgen voor de inzet van manschappen met betrekking tot de handhaving? Met andere woorden, als dergelijke heel recente statistieken worden bekendgemaakt, wordt daar dan meteen op ingespeeld door bijvoorbeeld de federale verkeerspolitie te wijzen op een aantal concrete problemen waardoor ze misschien hun werkschema gaan aanpassen, met specifieke aandacht voor bepaalde problemen? Acht de minister de inzet van controleapparatuur, al dan niet bemand, langs autosnelwegen een goede zaak? Met andere woorden, zou men uit de gegevens kunnen afleiden dat er misschien toch nog meer camera's en dergelijke moeten ingezet worden?

07.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, collega, betreffende de evolutie van de verkeersveiligheidsbarometer hebben wij inderdaad een nieuwe bron van totale informatie. We hebben lang gewerkt met de gegevens van de parketten, waarin echter een dubbeltelling zat waaraan wij nooit hebben gedacht. Met name gebruikt men bij het doorverwijzen van het ene parket naar het andere een nieuw nummer. Dat levert automatisch hogere cijfers op, ondanks de daling, omdat sommige ongevallen twee keer werden genoteerd. Dat is bijvoorbeeld een puntje dat we geleidelijk begonnen te zien.

Ondertussen werd via de politiediensten keihard gewerkt om de gegevens vanuit de arrondissementen uit het oorspronkelijke pv te kunnen halen. Dat is nu rond en daardoor krijgen wij een betere indeling met meer verfijnde gegevens. Wij weten nu dat de dubbeltelling is weggewerkt, maar dat kon maar wanneer alle politiezones klaar waren om mee te werken, wat nu zo is.

Ik antwoord onmiddellijk op uw derde vraag. Een deel van de motivatie om hieraan mee te werken vloeit voort uit een zeer snelle return aan de zones van de verwerking van de gegevens. Men kan zich daar dan automatisch op steunen en zo heeft iedereen iets aan de vlotte, volledige uitwisseling van gegevens.

We werken in twee richtingen qua verfijning. Enerzijds zijn er de weekendongevallen, waarbij het week na week rapporteren moeilijker is omdat we correct willen zijn. Wel juist is dat we met een achterstand van twee maanden of van anderhalve maand heel goed de balans van het weekend kunnen opmaken. Februari bijvoorbeeld was een zware maand inzake weekendongevallen: men ziet duidelijke verhoudingen, terwijl men dat vroeger niet kon opmaken voor weekends en gewone dagen. Die extra verfijning was het grote motief om de snelheidscampagnes van het BIVV bij te sturen richting weekendcampagnes. Binnen de bestaande contracten hebben we daarvoor alles op alles gezet. De gevolgen daarvan zijn momenteel te zien. Deze bijsturing volgt letterlijk vanuit het gegeven dat de weekends eruit sprongen.

Een tweede fenomeen waaraan we nu willen werken en waarop de federale wegpolitie voortdurend wijst en inspeelt, is de betrokkenheid van vrachtwagens bij ongevallen.

Zij hadden dat al opgemaakt uit hun gegevens. Wij willen dit nu duidelijker maken via de verkeersveiligheidsbarometer.

Ik kan echter maar zo snel gaan als de politiediensten dit bovenop hun gewone werk kunnen doen. Er moet worden nagegaan of dit

Quelles conclusions le ministre tire-t-il des données relatives aux accidents mortels survenus sur les autoroutes, en particulier pendant les nuits du week-end? Influenceront-elles sur les effectifs des forces de l'ordre auxquels il est fait appel? La mise en œuvre de dispositifs de contrôle automatiques sur les autoroutes est-elle une bonne chose?

07.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Le baromètre de la sécurité routière vise à toujours affiner et à mieux classifier les données. Actuellement, toutes les zones de police collaborent et l'échange de données est efficace. De même, les informations proviennent de plus en plus souvent directement des procès-verbaux et ne sont plus fournies par les parquets, ce qui résout par la même occasion le problème du double comptage au niveau des parquets.

Nous nous concentrons actuellement au maximum sur les accidents qui se produisent le week-end. Il sera difficile d'en arriver à un rapport hebdomadaire. En revanche, des enseignements pourront être tirés après une période de quelque deux mois, comme c'est le cas actuellement pour le mois de février.

Le baromètre de la sécurité routière devra également permettre d'établir plus clairement l'implication de poids lourds. Les dernières constatations mettent aussi en évidence l'importance de la vitesse et on voit que les accidents les plus graves se produisent en Wallonie et sur les autoroutes. Le nombre d'accidents graves évolue donc à la baisse en Flandre, mais il subsiste un problème sur les autoroutes.

effectief klopt en er moet duidelijk worden bepaald wat met vrachtwagens te maken heeft.

Wat betreft de laatste vaststellingen inzake snelheid op autowegen, we zien één grote tendens in de laatste verkeersveiligheidsbarometer. De zwaarste ongevallen situeren zich op de autowegen en in Wallonië. Op de autowegen is er, los van vrachtwagens, maar één oorzaak van ongevallen: snelheid. Ook de impact van een ongeval wordt bepaald door de snelheid.

Men kan dus veronderstellen dat het in Wallonië en meer in het bijzonder op onze autowegen gaat om een probleem van snelheid. Dat is voor de federale wegpolitie en wellicht ook voor de politiezones in Wallonië het signaal om meer op snelheid te focussen. Dat betekent ook dat men met een dergelijke verkeersveiligheidsbarometer al correctere verdelingen kan uitwerken voor het verkeersveiligheidsfonds. Men beschikt immers over meer actuele cijfers die een heel andere tendens weergeven dan de tendens van een paar jaar geleden.

De daling wat ernstige ongevallen betreft, doet zich voor in Vlaanderen en niet in Wallonië, en niet voldoende op onze autowegen.

07.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, u hebt niet geantwoord op de problematiek van de doden na 30 dagen.

07.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Le ministre n'a pas répondu à mes questions concernant la problématique des décès après trente jours.

07.04 Minister Renaat Landuyt: Dit blijkt technisch een moeilijker verhaal te zijn dat voor de verwerking bij het Nationaal Instituut voor de Statistiek zit. Dit gegeven naar ons toe trekken is moeilijker omdat het te maken heeft met hetgeen gebeurd is in die afgelopen 30 dagen. Het is niet zo gemakkelijk om dit te verzamelen.

07.04 Renaat Landuyt, ministre: Il y a des difficultés techniques importantes. L'Institut national de Statistique est chargé du traitement de ces données, et nous pouvons difficilement nous approprier ces informations.

07.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Naar het schijnt wordt nu op basis van de gegevens van de pv's gewerkt. Heeft dat ook tot gevolg dat wij gemakkelijker statistieken kunnen bekomen over bijvoorbeeld pv's die worden opgesteld met betrekking tot het inhaalverbod voor vrachtwagens? Dat zijn gegevens die wij vroeger nooit konden krijgen.

07.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Les données sont maintenant tirées directement des procès-verbaux. Cela permettra-t-il d'obtenir plus facilement des statistiques concernant, par exemple, l'interdiction de dépasser pour les poids lourds?

07.06 Minister Renaat Landuyt: Neen, hetgeen wij nu opstellen gaat over het verzamelen van pv's in verband met ongevallen. Het kan een voorbeeld zijn. pv's van vaststellingen van overtredingen worden niet op die snelle wijze verzameld.

07.06 Renaat Landuyt, ministre: Il s'agit ici surtout de la compilation rapide de procès-verbaux relatifs à des accidents, non pas relatifs à des infractions au code de la route.

Onderschat de operatie om juiste gegevens te verzamelen niet. Ik zit zelf de vergaderingen voor. De druk is zeer hoog om zoveel mogelijk te verzamelen. Hetgeen men nu bereikt is reeds veel in vergelijking met de moeilijkheden die ze mij vroeger opgesomd hebben.

Ik zoek wel om steeds meer vlugge info te krijgen, maar ik durf niet te

zeggen wanneer of hoe dat mogelijk zal zijn.

07.07 Jef Van den Bergh (CD&V): Is het de bedoeling om in die richting verder te evolueren?

07.07 Jef Van den Bergh (CD&V): L'objectif n'est-il pas de réunir plus rapidement les informations recueillies dans les procès-verbaux?

07.08 Minister Renaat Landuyt: Dat is de bedoeling. Maar wie ben ik? Wie komt er na mij? De goesting is er echter wel in de combinatie tussen het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid en de politiediensten om daaraan voortdurend te werken. Men voelt dat men daaraan zeer veel heeft, net door de actualiteit van de gegevens. Iedereen is nu overtuigd dat dit de juiste werkwijze is.

07.08 Renaat Landuyt, ministre: Toutes les parties sont d'accord pour dire que c'est dans cette direction que nous devons évoluer.

Dat leidt ook tot betere afspraken met het NIS voor de juiste verdeling van het werk.

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

08 Interpellatie van de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "de straffeloosheid van verkeersovertredingen ten gevolge van een falend inningssysteem" (nr. 872)

08 Interpellation de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le non-sanctionnement de certaines infractions au Code de la route par suite de la défaillance du système de perception"(n° 872)

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het moet mij toch even van het hart dat ik het toch wel frappant vind, en dat is zeker geen verwijt aan collega De Padt die hier veelvuldig en langdurig aanwezig is, dat er een eenvoudige motie wordt ingediend zonder dat een van de indieners aanwezig is.

08.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Il est frappant qu'une motion pure et simple soit déposée en l'absence de ses auteurs.

De **voorzitter:** Ik deel uw mening maar het was zo afgesproken.

Le **président** : Je partage votre avis mais c'est ce qui avait été convenu.

08.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Het is toch niet echt een goede manier van werken.

08.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Le système quasi moyenâgeux des timbres-amendes a été récemment remplacé par un nouveau système, dont il résulte, en raison de défaillances informatiques notamment, qu'un certain nombre de procès-verbaux dressés sans l'interpellation du contrevenant ne peuvent être traités pendant une certaine période.

Een falend informaticasysteem, dat het haast middeleeuwse systeem van de boetezegels moest vervangen, heeft voor gevolg dat een aantal pv's voor verkeersovertredingen, waarbij de vaststelling gebeurde zonder staandehouding van de overtreder, gedurende een bepaalde periode niet afgehandeld kan worden. In het kort komt heel de problematiek, die ik een drietal weken geleden naar buiten heb gebracht, daarop neer.

Vóór 31 maart zond men een proces-verbaal met antwoordformulier, voorzien van een strook om boetezegels te kleven, op naar de houder van een nummerplaat. Als de houder van een nummerplaat het antwoordformulier terugzond zonder betaling, met vermelding van de werkelijke bestuurder, dan zond de politie opnieuw een afschrift van het pv, met een antwoordformulier met een strook voor boetezegels, op naar de nieuw gekende overtreder. Dit herhaalde zich tot de werkelijke bestuurder effectief bekend was en de boetezegeltjes op het formulier werden gekleefd. Pas als deze overtreder niet betaalde of de laatst gekende bestuurder niet reageerde, werd het niet-betaalde pv met onmiddellijke inning verzonden naar het parket. Bij

Avant le 31 mars, un procès-verbal muni d'un talon adhésif pour les timbres-amendes était envoyé au titulaire de la plaque d'immatriculation. Si celui-ci renvoyait le formulaire sans acquitter le paiement et en mentionnant le conducteur effectif, le même formulaire était envoyé à

betaling werd het pv geklasseerd op het bureel waardoor de parketten van heel wat werk werden ontlast.

Sinds de invoering van de nieuwe verkeerswet op 31 maart jongstleden zendt men een pv evenwel op naar de houder van de nummerplaat, maar wordt een overschrijving verstuurd via de Bank van De Post. Blijkbaar was het niet mogelijk om dit vanaf de eerste dag van de afschaffing van de boetezegels te integreren in één formulier. Op zich lijkt ons dit toch al een belangrijke lacune. Dat is echter niet het ergste. Om dit alles mogelijk te maken, worden via digitale weg de gegevens van de houder van een nummerplaat, de overtreding, het bedrag, enzovoort overgedragen van de federale politiecomputer naar de computer van De Post op het ogenblik dat het pv wordt afgesloten bij de politie en dus een afschrift naar de houder van de nummerplaat werd verzonden.

Vanaf dat moment zijn de afhandeling van het pv en de betaling de facto van elkaar gescheiden. Als de overtreder het pv in handen krijgt en terugstuurt met de vermelding dat hij als houder van de nummerplaat zelf niet achter het stuur zat, dan komt dit terug bij de politie terwijl het formulier voor de betaling via De Post een aparte weg aan het afleggen is. Omwille van het rigide systeem kan men die procedure nog nauwelijks bijsturen.

Dat is toch wel een fundamenteel probleem.

De politie kan geen bijkomende informatie aangaande hetzelfde proces-verbaal meer versturen naar de postdiensten, gewoon omdat het technisch niet mogelijk is want het informaticasysteem laat dat niet toe. De houder van een nummerplaat kan een andere overtreder opgeven via het antwoordformulier: bijvoorbeeld de leasingfirma geeft de huurder op, een firma geeft de gebruiker op van het voertuig, een particulier persoon schrijft dat zijn broer met de wagen reed, enzovoort. Als dat gebeurt dan blijft De Post toch aanmaningen versturen naar de houder van de nummerplaat, dus naar de oorspronkelijke verdachte.

De politie kan de gegevens van de nieuw gekende overtreder niet overmaken aan De Post, zodat zij een nieuwe overschrijving zouden kunnen verzenden en de procedure heropstarten. Voor één proces verbaal kan men dus maar één keer in het informaticasysteem een overtreder vermelden aan wie de effectieve overschrijving wordt verstuurd. Als men het bericht terug krijgt dat dat niet de bestuurder was, dan kan men voor hetzelfde proces-verbaal geen nieuwe bestuurder ingeven.

De politie kan dan ook niet anders dan de niet-betaalde processen-verbaal over te maken aan het parket, met in bijlage wellicht de antwoordformulieren waarop de aangeduide verdachte voorkomt. Door het feit dat er geen onmiddellijke inning was, zou men op dat moment eventueel op parketniveau kunnen reageren om een minnelijke schikking te treffen met de echte overtreder. Ook dan is er echter een probleem. Een minnelijke schikking betekent in principe 10 euro meer dan de onmiddellijke inning. Daardoor zou de overtreder een boete moeten betalen die 10 euro hoger ligt, voor een fout die niet door hem is gemaakt. Hij heeft wel de verkeersovertreding begaan, maar de 10 euro extra ligt niet aan hem, want het is niet door hem dat de onmiddellijke inning niet is betaald.

ce dernier. Ce n'est qu'en cas de non-paiement par le véritable contrevenant que le procès-verbal avec perception immédiate était envoyé au parquet, où il était classé dès l'exécution du paiement.

Depuis l'entrée en vigueur de la nouvelle loi sur la circulation routière, le 31 mars, on envoie toutefois un virement au titulaire de la plaque d'immatriculation via la Banque de La Poste. Ce document et le procès-verbal n'ont pas été fusionnés. Plus grave est toutefois le fait que toutes les données sont transférées de l'ordinateur de la police fédérale vers celui de la Banque de La Poste. À partir de ce moment, le traitement du procès-verbal et le paiement sont donc dissociés. Si le titulaire de la plaque d'immatriculation n'est pas le contrevenant, il peut en informer les services de police mais son paiement suivra un cheminement distinct par l'intermédiaire de la Banque de La Poste.

Lorsque le titulaire d'une plaque minéralogique mentionne un autre contrevenant sur le formulaire de réponse, La Poste continue d'envoyer des mises en demeure. La police n'a d'autre possibilité que de transmettre les procès-verbaux non payés au parquet. Celui-ci pourrait proposer une transaction au véritable contrevenant, mais cette procédure coûte 10 euros de plus que la perception immédiate alors que l'intéressé est absolument étranger au non-règlement de la perception immédiate. Le parquet pourrait mentionner le montant correct sur la proposition de transaction mais cela impliquerait de "forcer" le système informatique dossier par dossier. Les parquets ne disposent pas du personnel nécessaire pour faire face à ce travail. Dès lors, les infractions qui ne peuvent pas être traitées sont tout simplement archivées.

Eventueel zou het parket kunnen overgaan tot het vermelden van het correcte bedrag op die minnelijke schikking, dus zonder die 10 euro extra. Dan moet men echter dossier per dossier het eigen informaticasysteem gaan kraken, wat de werklast bijzonder groot zou maken. De parketten zeggen ook daarvoor niet over het nodige personeel te beschikken.

Gevolg: de overtredingen die, door het systeem, onverwerkbaar zijn geworden, worden gearhiveerd. Dat is een mooi woord om te zeggen dat er niks van komt. Dat probleem mag toch niet te lang aanslepen. Om die reden wil ik u terzake een aantal vragen voorleggen, mijnheer de minister.

Ten eerste, hoe verklaart u het falen van het systeem als de overtreder en de eigenaar van de nummerplaat niet dezelfde zijn? Het is immers op dat moment dat de problemen zich manifesteren.

Blijft u bij uw verklaring in de zaterdagkrant van Het Laatste Nieuws dat de oorzaak enkel terug te vinden is in de onwil van sommige parketten en/of substituten om mee te werken?

Zo ja, waarom verklaart de minister dan in een maandagkrant dat het euvel binnen de drie maanden zal opgelost zijn? Eerst ontkent u het probleem en vervolgens zegt u dat het probleem binnen drie maanden zal opgelost zijn. Wat is dan volgens u precies het probleem en hoe zal het opgelost geraken? Wat moet daarvoor gebeuren?

U hebt via de radio gecommuniceerd dat het probleem eenvoudig op te lossen is door aan De Post te vragen om de aanmaningen tien dagen later te versturen. Mijns inziens lost dit enkel het vervelend fenomeen op dat er herinneringsbrieven worden gestuurd aan mensen die al lang aan de politie hebben laten weten dat zij niet de bestuurder waren, maar dat is in het geheel slechts een randfenomeen van het dieperliggend probleem dat de effectieve bestuurder niet beboet geraakt.

Ten tweede, welke diensten binnen de administratie zijn de uiteindelijke verantwoordelijken? Hebben de diensten of de personen die het informaticasysteem hebben uitgewerkt, de juiste instructies gekregen?

Ten derde, kan de minister ons een beeld geven van het aantal pv's dat door het falend inningsysteem onbehandeld blijft? Ik vermoed dat het nog vrij moeilijk is. Voor onmiddellijke inningen voorziet men in een periode van vijftig werkdagen, meen ik. Die periode sinds de invoering van de nieuwe verkeerswet, loopt ongeveer – als we de werkdagen tellen – rond deze tijd af. Ik vermoed dat er nog geen duidelijke gegevens bekend zijn. Misschien heeft de minister toch bepaalde indicaties.

08.03 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, ik veronderstel dat collega Jef Van den Bergh zich steunt op een of ander document van een of andere vergadering van politiemensen onder elkaar. Wat ik daar allemaal hoor – een groot verslag met grote commentaren – heb ik nog nooit gezien.

Wat uw eerste vraag betreft, is de maandagkrant verkeerd. Een

Pourquoi des problèmes se posent-ils lorsque le contrevenant n'est pas le titulaire de la plaque? Le ministre maintient-il que ces difficultés sont uniquement dues à la mauvaise volonté de certains parquets ou magistrats? Le ministre a déclaré à la radio que La Poste peut adresser les mises en demeure dix jours plus tard. Toutefois, cela résout seulement la question des lettres de rappel adressées aux personnes ayant déjà signalé de longue date qu'elles n'étaient pas le conducteur. Le vrai problème, c'est que ce dernier n'est pas sanctionné. À quels services incombe finalement la responsabilité? A-t-on fourni les bonnes instructions lors du développement du système informatique? Le ministre a-t-il une idée du nombre de procès-verbaux non traités en raison des lacunes du système de perception?

08.03 **Renaat Landuyt**, ministre: Je suppose que M. Van den Bergh se fonde sur un document issu de quelque réunion de policiers, dont je n'ai jamais eu connaissance. Je n'ai jamais affirmé que je résoudrais le problème dans les

probleem dat er niet is, moet men niet in drie maanden oplossen. Ik heb dat nooit gezegd. Het spijt me. Ik blijf bij de reactie dat er door De Post te vroeg herinneringen werden gestuurd. Tegen het moment waarop de leasingmaatschappij het document naar de betrokken chauffeur had doorgestuurd, waarvan sommigen direct juist betaalden en anderen tijd verloren, kreeg men al een herinnering. Daarom vroegen sommigen zich af of ze hun verzekerde of leasingcliënt nog eens moesten aanschrijven. Het is mij effectief ter kennis gebracht dat te vlug herinneringen werden verstuurd door De Post. Men heeft dan de herinneringsperiode verlaat.

trois mois: il n'y a pas lieu de résoudre un problème inexistant. Je persiste à considérer que La Poste a envoyé les rappels prématurément. On a ainsi reporté la période de rappel. Le système n'a pas été modifié mais, à l'avenir, les deux courriers ne constitueront plus qu'un seul document.

Meer dan dat is er niet aan de hand. Op het vlak van het systeem zelf is er niets veranderd. Wat wel zal veranderen in de toekomst is dat het op één document zal verstuurd worden naar de betrokkene, samen met het overschrijvingsformulier eraan gehecht. Nu worden er twee brieven verstuurd zodat men eigenlijk meer tijd heeft om juist te reageren. Maar die twee brieven gaan in de toekomst herleid worden tot één brief. Voor de rest is het een beetje zoeken naar het verslag waarop u steunde met het probleem dat er al dan niet is. Ik heb dat nog niet gezien.

08.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het ontkennen van het probleem verrast mij toch een beetje. Die herinneringsbrief was inderdaad iets zeer vervelend. Voor de betrokken mensen is het een vervelend fenomeen. De kern van het probleem is toch wel dat echte overtreders vanaf het moment dat zij niet-houder zijn van een nummerplaat en dus niet staande zijn gehouden, niet meer gevat kunnen worden voor een onmiddellijke inning.

08.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Je m'étonne que le ministre nie le problème. Le problème est que les auteurs d'infractions qui ne sont pas titulaires d'une plaque d'immatriculation et qui n'ont pas été arrêtés, ne peuvent plus être joints en vue d'une perception immédiate.

08.05 Minister Renaat Landuyt: Dat is niet waar.

08.05 Renaat Landuyt, ministre: C'est faux.

08.06 Jef Van den Bergh (CD&V): De oorzaak daarvan ligt in een fout of de rigiditeit van het systeem, waarin de politiediensten binnen de achttien dagen...

08.06 Jef Van den Bergh (CD&V): À l'origine du problème, il y a soit une faute, soit la rigidité du système.

08.07 Minister Renaat Landuyt: U mag zich niet plaatsen op het niveau van diegene die meende op een of ander document kritiek te kunnen geven. Er is geen probleem.

08.07 Renaat Landuyt, ministre: Il n'y a pas de problème.

08.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik noteer dat de minister het probleem ontkent. We zullen zien wat de toekomst brengt. Ik wil daar verder niets over zeggen.

08.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Le ministre nie le problème. On verra ce que l'avenir nous réserve.

Moties **Motions**

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Jef Van den Bergh en luidt als volgt:
"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Jef Van den Bergh

en het antwoord van de minister van Mobiliteit,
gelet op het belang van een sluitend en snel werkend systeem om het ontradend karakter van sancties te garanderen en te versterken en aldus de verkeersveiligheid te dienen;
gelet op de problemen die gerezen zijn ten gevolge van een falend inningssysteem van onmiddellijke boetes voor verkeersovertredingen;
gelet op de ruime tijd die de federale regering had om de aanpassingen van de verkeerswet foutloos uit te voeren;

1. betreurt de gebreken in het systeem van de onmiddellijke inning van verkeersboetes en het gevoel van straffeloosheid dat daaruit kan ontstaan bij bepaalde groepen van de bevolking;
2. eist van de regering dat de problemen op de kortst mogelijke tijd worden opgelost en dat daarvan verslag wordt uitgebracht aan het Parlement."

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

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Jef Van den Bergh
et la réponse du ministre de la Mobilité,
vu l'importance de disposer d'un système efficace et rapide capable de garantir et de renforcer le caractère dissuasif des sanctions et partant, d'accroître la sécurité routière;
vu les problèmes survenus à la suite de la défaillance du système de perception immédiate des amendes sanctionnant des infractions routières;
vu que le gouvernement fédéral disposait largement du temps nécessaire à l'exécution sans failles des modifications de la loi sur la circulation routière:
1. regrette les lacunes du système de perception immédiate des amendes sanctionnant des infractions routières ainsi que le sentiment d'impunité qui peut en découler au sein de certains groupes de la population;
2. exige du gouvernement qu'il apporte une solution à ces problèmes dans les meilleurs délais et qu'il fasse rapport à ce sujet au Parlement."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Guido De Padt.

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

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

09 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de conformiteit van de hervorming van de rijopleiding met de Europese regels" (nr. 11974)

09 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la conformité aux règles européennes de la réforme de la formation à la conduite" (n° 11974)

09.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dit is ook een heikel dossier dat al enkele maanden aansleept. De regering, bij monde van de minister, kondigt een hervorming van de rijopleiding aan. Daar is heel wat om te doen geweest. Wij hebben hier uitgebreide hoorzittingen gehad. Het minste wat wij kunnen zeggen, is dat de eensgezindheid over de richting waarin de rijopleiding evolueert beperkt is. Zelfs bij de meerderheidspartijen zijn er heel wat kritische geluiden, maar blijkbaar keurt de regering dit wel goed. Ik stel dat alleen maar vast.

Wij hebben er eerder ook al op gewezen dat met de Europese denkpistes inzake rijbewijzen, rijopleidingen en vooral rijexamens ernstig rekening moet worden gehouden. Nu blijkt dat de Europese commissaris voor Transport ernstige kritiek heeft bij de rijopleiding in ons land, namelijk over de niet-begeleide stage in model 2. Het slechte model, volgens ons, dat het meest succes heeft en waarin het kader van de rijopleiding niets verandert, is het mikpunt van kritiek van de Europese Commissie. Ik denk dat de Europese Commissie u

09.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Le gouvernement a annoncé la réforme de la formation à la conduite, même si l'unanimité au sein du gouvernement fait défaut à ce sujet. Il aurait également dû prendre en considération les réflexions à l'échelle européenne concernant le permis de conduire, la formation à la conduite et l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire. Le commissaire européen aux Transports a formulé des critiques sévères à l'encontre de la formation à la conduite belge, notamment concernant le stage

hierover uitleg heeft gevraagd, mijnheer de minister. Het is op zijn minst een vreemde vaststelling dat men, op het moment dat een grote rijkshervorming wordt doorgevoerd, niet even gaat toetsen of dit conform de Europese regels en de Europese ideeën terzake is.

Mijnheer de minister, ik heb hierover volgende vragen.

Ten eerste, houdt de regering nog vast aan de niet-begeleide stage in het model 2?

Ten tweede, hoe gaat de regering een Europese veroordeling van deze regeling voorkomen?

non accompagné du modèle 2. Je constate avec étonnement que le gouvernement n'a pas évalué la conformité de la réforme de la formation envisagée aux règles et aux idées européennes.

Le gouvernement s'en tient-il au stage non accompagné du modèle 2? Comment le gouvernement entend-il éviter une condamnation européenne au sujet de ce règlement?

09.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Van den Bergh, uw eerste vraag hangt een beetje samen met uw tweede vraag. Ik versta de vraag niet goed. Model twee is toch het model met de 20 uur? U vraagt of ik daaraan vasthoud. Uw tweede vraag is: hoe zal de regering een Europese veroordeling van deze regeling voorkomen, in het geval ik eraan vasthoud? Als ik "ja" antwoord, dan vervalt namelijk de tweede vraag. Soms probeer ik de vragen te begrijpen.

Wat de regering betreft, zoals u zelf gezegd hebt, in volle eensgezindheid zijn, na de tweede lezing, het besluit en het wetsontwerp goedgekeurd. Daarin staat inderdaad het behoud van het systeem "model twee".

Wat betreft uw tweede vraag, model twee hebben wij destijds gemeld bij de Europese Commissie. Er werden daarover toen geen opmerkingen gemaakt. De nieuwe beslissing, en wat wij naast het behoud van model twee hebben beslist, krijgt meer steun vanuit Europa, heb ik begrepen uit de opmerkingen. Zij zijn namelijk voor begeleiding en niet voor rijsscholen.

Wat zullen wij nu doen? Wij zullen antwoorden op de opmerkingen, zoals in de procedure bepaald is.

09.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb niet echt een repliek, maar wel nog een vraag over de verdere behandeling van dit dossier. Ik heb gezien dat het wetsontwerp in de Vlaamse regering is gepasseerd. Zullen wij het hier nog vóór de zomer kunnen behandelen?

09.04 Minister **Renaat Landuyt**: Het is naar de Raad van State verzonden.

09.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ik neem aan dat het gekoppeld is aan de hervorming van de rijopleiding in haar geheel?

09.06 Minister **Renaat Landuyt**: U hebt wel enige tijd. Vanaf 1 september geldt de nieuwe situatie inzake de opleiding. De eerste mensen die hun rijbewijs kunnen halen onder het nieuwe regime zullen, als zij vlug zijn, dat rond 1 december doen. Wij menen dat de wet er wel zal zijn tegen december of januari. Ik meen niet dat er vele

09.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Le gouvernement a adopté l'arrêté ainsi que le projet de loi à l'unanimité en deuxième lecture. Cette législation prévoit le maintien du modèle 2. À l'époque, nous avons déclaré ce modèle à la Commission européenne et n'avions reçu aucune observation. Notre nouvelle décision bénéficie, au même titre que celles qui ont été prises en marge du maintien du modèle 2, d'un soutien plus important de l'Europe, l'UE étant favorable à l'accompagnement et non aux auto-écoles. Nous répondrons aux objections qui ont été formulées, ainsi que le prévoit la procédure.

09.03 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Ce dossier est traité au gouvernement flamand. Viendra-t-il encore au Parlement fédéral avant l'été?

09.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Il a été envoyé au Conseil d'Etat.

09.05 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Je suppose que tout se fait conjointement avec la réforme de la formation à la conduite considérée dans sa globalité.

09.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Il nous reste encore du temps car la nouvelle réglementation relative à la formation à la conduite n'entrera en vigueur que le 1^{er}

gelukkigen zullen zijn die nog net met hun opleiding van het nieuwe regime onder het oude regime zullen vallen. Wat de timing betreft, loopt het – ondanks de tijd die de betrokkenheidprocedure altijd vraagt – relatief goed.

septembre. Vers le 1^{er} décembre, les candidats pourront obtenir leur permis de conduire sous le nouveau régime. La loi sera assurément d'application en décembre ou en janvier. Dès lors, rares seront ceux qui relèveront de l'ancien régime tout en ayant suivi une formation sous le nouveau. Nous sommes donc dans les temps.

De **voorzitter**: En het koninklijk besluit wordt hier ook nog behandeld.

09.07 Minister **Renaat Landuyt**: Het koninklijk besluit is de bevoegdheid van de regering. Sorry hoor.

09.07 **Renaat Landuyt**, ministre: L'arrêté royal est une compétence gouvernementale.

De **voorzitter**: Dat weet ik. Maar u had gezegd dat u het hier zou voorleggen.

Le **président**: Le ministre avait annoncé qu'il le soumettrait à la Chambre.

09.08 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, dat is gebeurd. Er zijn hoorzittingen over gehouden. Naar aanleiding van het wetsontwerp zullen wij uiteraard nog eens alles voorleggen, ook de beslissingen over de hervorming van het examen, die daar ook bij aansluit.

09.08 **Renaat Landuyt**, ministre: C'est ce que j'ai fait. Des auditions ont été organisées. Et lors de l'examen du projet de loi, nous vous soumettrons une fois encore tous les éléments, y compris les décisions concernant la réforme des examens.

De **voorzitter**: Voor het reces lijkt mij dat toch allemaal moeilijk te regelen.

Le **président**: Cela me paraît difficile avant les vacances.

09.09 Minister **Renaat Landuyt**: Ik hoor voortdurend dat het Parlement nog vroeger met reces wil dan in mijn tijd. Ik versta dat allemaal niet.

09.10 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Dat moet u aan de burgemeester van Brakel vragen.

09.10 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Je note que nous n'examinerons la réforme que lorsqu'elle aura été instaurée. Le gouvernement considère donc que son adoption ne sera qu'une formalité.

Goed, ik noteer dat wij de bespreking zullen houden nadat de hervorming is ingevoerd op 1 september. Wat het wetsontwerp betreft, noteer ik ook meteen dat de regering er automatisch vanuit gaat dat het Parlement het zal goedkeuren.

De **voorzitter**: Dat is nu eens echt nieuw, dat is nog nooit gebeurd in heel de geschiedenis dat de regering ervan uitging dat aan haar voorstellen een gunstig gevolg zou worden gegeven. (*Gelach*)

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.45 uur.
La réunion publique de commission est levée à 15.45 heures.*