



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

maandag

16-11-2009

Namiddag

lundi

16-11-2009

Après-midi

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>Ecolo-Groen!</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen!</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>LDD</i>	<i>Lijst Dedecker</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>Open Vld</i>	<i>Open Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
<i>PS</i>	<i>Parti Socialiste</i>
<i>sp.a</i>	<i>socialistische partij anders</i>
<i>VB</i>	<i>Vlaams Belang</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
<i>DOC 52 0000/000</i>	<i>Parlementair stuk van de 52e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	<i>DOC 52 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 52e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>	<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i> <i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i> <i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>
<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>	<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>
<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>	<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>
<i>MOT</i>	<i>alle moties tot besluit van interpellaties (op beige kleurig papier)</i>	<i>MOT</i>	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>

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

INHOUD

- Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de nieuwe controlesystemen voor passagiers in de luchthavens" (nr. 15071) 1
Sprekers: Xavier Baeselen, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit
- Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de snelheidsboetes" (nr. 14995) 2
Sprekers: Valérie De Bue, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit
- Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de invoering van een samenwerkingsakkoord voor de herconfiguratie van het Europees luchtruim" (nr. 15076) 4
Sprekers: Xavier Baeselen, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit
- Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de veiligheid van de motorrijders" (nr. 15077) 5
Sprekers: Xavier Baeselen, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit
- Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het gevaar voor ongevallen door het verlies van een lading" (nr. 15189) 6
Sprekers: Valérie De Bue, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit
- Samengevoegde vragen van 8
 - mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de regelgeving voor quads" (nr. 15273) 9
 - de heer Paul Vanhie aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de regels voor quads in het verkeer" (nr. 15806) 9
 - de heer Patrick De Grootte aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "quads" (nr. 15831) 9
 - de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de regelgeving rond quads in het verkeer" (nr. 15833) 9
 - de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de verkeerssignalisatie betreffende quads" (nr. 16117) 9
Sprekers: Valérie De Bue, Paul Vanhie, Patrick De Grootte, Jef Van den Bergh,

SOMMAIRE

- Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les nouveaux systèmes de contrôle des passagers dans les aéroports" (n° 15071) 1
Orateurs: Xavier Baeselen, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité
- Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les amendes pour excès de vitesse" (n° 14995) 2
Orateurs: Valérie De Bue, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité
- Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la mise en place d'un accord de coopération pour la reconfiguration de l'espace aérien européen" (n° 15076) 4
Orateurs: Xavier Baeselen, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité
- Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la sécurité des motards" (n° 15077) 5
Orateurs: Xavier Baeselen, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité
- Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les risques d'accidents liés aux pertes de chargement" (n° 15189) 6
Orateurs: Valérie De Bue, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité
- Questions jointes de 8
 - Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la réglementation de la circulation des quads" (n° 15273) 8
 - M. Paul Vanhie au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les règles de circulation applicables aux quads" (n° 15806) 8
 - M. Patrick De Grootte au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les quads" (n° 15831) 8
 - M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la réglementation de la circulation des quads" (n° 15833) 8
 - M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la signalisation routière concernant les quads" (n° 16117) 8
Orateurs: Valérie De Bue, Paul Vanhie, Patrick De Grootte, Jef Van den Bergh,

David Lavaux, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		David Lavaux, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van de heer Patrick De Grootte aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het beschieten van trucks op Belgische wegen" (nr. 15336)	15	Question de M. Patrick De Grootte au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les tirs essayés par des camions sur les routes belges" (n° 15336)	15
<i>Sprekers:</i> Patrick De Grootte, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Patrick De Grootte, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de studie over het GEN" (nr. 15366)	17	Question de M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'étude sur le RER" (n° 15366)	17
<i>Sprekers:</i> Michel Doomst, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Michel Doomst, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de herziening van de wegcode" (nr. 15368)	19	Question de M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la révision du code de la route" (n° 15368)	19
<i>Sprekers:</i> Michel Doomst, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> Michel Doomst, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de waarschuwing van de Europese Commissie aan België in verband met de ontoereikende uitvoering van het eerste spoorwegpakket" (nr. 15520)	21	Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'avertissement adressé à la Belgique par la Commission européenne sur la mise en oeuvre insuffisante du premier paquet ferroviaire" (n° 15520)	21
<i>Sprekers:</i> David Lavaux, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> David Lavaux, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het GEN-plan" (nr. 15895)	23	Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le projet RER" (n° 15895)	23
<i>Sprekers:</i> David Geerts, Etienne Schouppe , staatssecretaris voor Mobiliteit		<i>Orateurs:</i> David Geerts, Etienne Schouppe , secrétaire d'État à la Mobilité	
Samengevoegde vragen van	25	Questions jointes de	25
- mevrouw Katrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de homologatie bij de technische keuring van auto's van het type 'Fiat 500'" (nr. 16076)	25	- Mme Katrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'homologation au contrôle technique de la voiture type 'Fiat 500'" (n° 16076)	25
- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de problemen met de technische keuring van recente tweedehandsvoertuigen" (nr. 16109)	25	- M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les problèmes de contrôle technique rencontrés lors de la revente de véhicules récents" (n° 16109)	25
- mevrouw Magda Raemaekers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de werking van de keuringsstations" (nr. 16111)	25	- Mme Magda Raemaekers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le fonctionnement des stations de contrôle technique" (n° 16111)	25
- mevrouw Isabelle Tasiaux-De Neys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de problemen voor de Fiat 500 om de technische keuring te doorstaan" (nr. 16116)	25	- Mme Isabelle Tasiaux-De Neys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les problèmes de passage au contrôle technique de la Fiat 500" (n° 16116)	25
- de heer Philippe Blanchart aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de problemen betreffende de technische keuring van de Fiat 500" (nr. 16121)	25	- M. Philippe Blanchart au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la problématique du contrôle technique pour les Fiat 500" (n° 16121)	25

- de heer Paul Vanhie aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de Fiat 500" (nr. 16160)	25	- M. Paul Vanhie au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la Fiat 500" (n° 16160)	25
- de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het afkeuren van de Fiat 500 bij de autokeuring" (nr. 16239)	25	- M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le refus de la Fiat 500 au contrôle technique" (n° 16239)	25
<i>Sprekers: Philippe Blanchart, Paul Vanhie, Bruno Stevenheydens, Patrick De Grootte, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Philippe Blanchart, Paul Vanhie, Bruno Stevenheydens, Patrick De Grootte, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>	
Vraag van de heer Patrick De Grootte aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het zwaar transport door kleine dorpskernen" (nr. 16180)	33	Question de M. Patrick De Grootte au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le trafic lourd dans les petites agglomérations" (n° 16180)	33
<i>Sprekers: Patrick De Grootte, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Patrick De Grootte, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>	
Vraag van de heer Éric Jadot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de aandacht van de staatssecretaris voor en zijn opvolging van het verslag van het Rekenhof inzake de evaluatie van het federaal klimaatbeleid" (nr. 16225)	35	Question de M. Éric Jadot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'attention et le suivi apporté par le secrétaire d'État au rapport de la Cour des comptes sur l'évaluation de la politique climatique fédérale" (n° 16225)	35
<i>Sprekers: Éric Jadot, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: Éric Jadot, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>	
Samengevoegde vragen van	37	Questions jointes de	37
- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de lange wachttijden voor de praktische rijexamens" (nr. 16255)	37	- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les longues attentes pour les examens pratiques de conduite" (n° 16255)	37
- mevrouw Isabelle Tasiaux-De Neys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de lange wachttijden om een praktisch rijexamen af te leggen" (nr. 16263)	37	- Mme Isabelle Tasiaux-De Neys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les longues files d'attente pour passer le permis de conduire pratique" (n° 16263)	37
- de heer Philippe Blanchart aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de termijnen voor het behalen van het rijbewijs" (nr. 16269)	37	- M. Philippe Blanchart au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les délais de passage au permis de conduire" (n° 16269)	37
- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de lange wachttijden voor de praktische rijexamens" (nr. 16388)	37	- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les longues attentes pour les examens pratiques de conduite" (n° 16388)	37
<i>Sprekers: François Bellot, Philippe Blanchart, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: François Bellot, Philippe Blanchart, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>	
Samengevoegde vragen van	40	Questions jointes de	40
- de heer Patrick De Grootte aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de Belgische autokeuring versus de Europese regelgeving" (nr. 16256)	40	- M. Patrick De Grootte au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le contrôle technique en Belgique et la réglementation européenne" (n° 16256)	40
- mevrouw Valérie Déom aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen inzake de technische keuring" (nr. 16268)	40	- Mme Valérie Déom au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes ayant trait au contrôle technique" (n° 16268)	40
<i>Sprekers: Patrick De Grootte, Etienne Schouppe, staatssecretaris voor Mobiliteit, Paul Vanhie</i>		<i>Orateurs: Patrick De Grootte, Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, Paul Vanhie</i>	

Samengevoegde vragen van	43	Questions jointes de	43
- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de oprichting van een cel die zich over een mobiliteitsstrategie moet buigen" (nr. 16448)	43	- M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la création d'une cellule chargée de réfléchir à une stratégie de mobilité" (n° 16448)	43
- de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de oprichting van een cel die zich over een mobiliteitsstrategie moet buigen" (nr. 16449)	43	- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la création d'une cellule chargée de réfléchir à une stratégie de mobilité" (n° 16449)	43
<i>Sprekers: David Lavaux, Etienne Schoupe, staatssecretaris voor Mobiliteit</i>		<i>Orateurs: David Lavaux, Etienne Schoupe, secrétaire d'État à la Mobilité</i>	
Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het systeem van rijopleiding in België" (nr. 16450)	45	Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le système d'apprentissage de la conduite automobile en Belgique" (n° 16450)	45
<i>Spreker: David Lavaux</i>		<i>Orateur: David Lavaux</i>	

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

van

du

MAANDAG 16 NOVEMBER 2009

LUNDI 16 NOVEMBRE 2009

Namiddag

Après-midi

La séance est ouverte à 14.30 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.30 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les nouveaux systèmes de contrôle des passagers dans les aéroports" (n° 15071)

01 Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de nieuwe controlesystemen voor passagiers in de luchthavens" (nr. 15071)

01.01 Xavier Baeselen (MR): Monsieur le président, j'avais déjà évoqué cette question avec le secrétaire d'État voici un an.

Le vote d'une résolution en séance plénière du Parlement européen en octobre 2008 avait lancé le débat sur l'installation dans les aéroports européens de nouveaux systèmes de contrôle des passagers qui, notamment, permettent de voir à travers les vêtements. Ces dispositifs existent dans de nombreux aéroports internationaux aujourd'hui. J'ai d'ailleurs eu l'occasion de les tester personnellement aux États-Unis.

Vous m'indiquez, lors d'une question sur le sujet le 26 novembre 2008, que la Belgique était favorable aux nouvelles technologies, pour autant que certaines dispositions spécifiques soient prises afin d'éviter tout abus.

Vous me rapportiez également que le sujet n'avait pas encore été abordé en détail au niveau du Conseil européen des ministres.

Un an plus tard, je souhaiterais faire le point avec vous.

Pouvez-vous nous indiquer où nous en sommes dans ce dossier?

Le sujet a-t-il été abordé au Conseil des ministres européens du Transport? Des tests ont-ils été ou vont-ils être effectués dans les aéroports européens mais aussi dans nos aéroports?

01.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Baeselen, l'utilisation dans les aéroports d'un système de contrôle des passagers permettant de voir à travers les vêtements a bien été discutée au sein de la Commission européenne et du Parlement européen.

01.01 Xavier Baeselen (MR): Met een resolutie van het Europees parlement werd in oktober 2008 het debat op gang gebracht over de installatie van nieuwe passagierscontrolesystemen in de luchthavens waarbij gebruik gemaakt wordt van een bodyscan die door de kleding heen kijkt. In de Verenigde Staten wordt dat systeem al toegepast. Op mijn vraag hierover van 26 november 2008 antwoordde u dat dit onderwerp nog niet ter tafel gekomen was op de Europese Raad van ministers. Wat is de stand van dit dossier?

01.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: De Europese Commissie heeft het gebruik van passagierscontrolesystemen in de luchthavens met bodyscans waarbij door de kleding heen

La proposition de la Commission visant à adopter ce système a été rejetée par le Parlement européen. Avant d'adopter n'importe quelle nouvelle réglementation en la matière, les considérations du parlement en termes de respect des droits fondamentaux et de la vie privée, d'impact sur la santé et d'effets économiques et commerciaux doivent être étudiées de manière plus approfondie par la Commission.

Il n'est donc pas question, pour l'heure, d'utiliser ou de tester un tel dispositif dans les aéroports belges.

gekeken wordt, wel degelijk door-
gesproken. Het voorstel van de
Commissie om dat systeem in te
voeren, werd door het Europees
Parlement verworpen, gelet op de
eerbiediging van de grondrechten
en het respect voor de privacy, en
gelet op de gevolgen voor de
gezondheid en de commerciële
consequenties. De Commissie zal
deze kwestie dus grondiger
bestuderen. Er zijn momenteel
geen plannen om een dergelijk
toestel in de Belgische
luchthavens uit te testen.

01.03 **Xavier Baeselen** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je prends acte de votre réponse. Je dois rappeler que les aéroports qui recourent à ce système laissent aux voyageurs le choix de passer devant ces appareils ou d'être fouillés corporellement par des agents. Il faut évaluer tout cela. J'espère qu'au regard des arguments étudiés par la Commission, le Parlement européen pourra revoir son jugement.

01.03 **Xavier Baeselen** (MR): In de luchthavens die met dit systeem werken, hebben de passagiers de keuze: of de bodyscan, of gefouilleerd worden door het personeel. Ik hoop dat het Europees Parlement zijn beslissing zal herzien.

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

02 **Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les amendes pour excès de vitesse" (n° 14995)**

02 **Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de snelheidsboetes" (nr. 14995)**

02.01 **Valérie De Bue** (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, conformément à la politique de sécurité routière annoncée par le gouvernement, les contrôles de vitesse menés par la police fédérale se multiplient. Ainsi en 2008, plus de 500 000 contraventions auraient été dressées pour excès de vitesse sur les autoroutes, ce qui représente une augmentation de 5 % par rapport à l'année précédente.

02.01 **Valérie De Bue** (MR): In 2008 zouden er op de snelweg meer dan 500 000 processen-verbaal voor snelheidsovertredingen opgemaakt zijn, met andere woorden een stijging van 5 procent ten opzichte van vorig jaar. Die trend zou zich in 2009 moeten voortzetten dankzij de installatie van flitspalen, de aankoop van mobiele radartoestellen en het toegenomen aantal controles. Voorts worden er nieuwe soorten controles aangekondigd, zoals trajectcontrole.

L'installation de radars automatiques, l'acquisition de nouveaux radars mobiles et l'augmentation des contrôles devraient se confirmer encore en 2009. Par ailleurs, de nouveaux types de contrôle sont annoncés, tels les contrôles de trajet qui calculeraient la vitesse moyenne sur un trajet déterminé. Il semble que des tests soient en cours dans ce domaine.

Klopt het dat het aantal processen-verbaal voor snelheidsovertredingen is toegenomen? Welke bedragen werden er geïnd en waarvoor zullen die gebruikt worden? Hoeveel flitspalen kwamen er in 2009 bij? Wat zijn de doelstellingen inzake snelheidscontrole voor 2009?

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous m'apporter davantage d'informations à ce sujet? Confirmez-vous l'augmentation du nombre de contraventions pour excès de vitesse? Quelles ont été les sommes récoltées et, conformément à la loi relative à la répartition des moyens du Fonds de sécurité routière, quelle sera leur affectation? Combien de nouveaux radars ont-ils été installés en 2009? Quels sont les objectifs pour 2009 en matière de contrôle de la vitesse? Ces mesures sont-elles fiables?

02.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame De Bue, vous avez posé une question très intéressante pour les municipalistes!

Je puis vous confirmer que la police fédérale a dressé, en 2008, 540 947 contraventions pour excès de vitesse, ce qui représente une progression de 4,2 % par rapport à l'année 2007. D'après les chiffres du SPF Finances, un montant de 223 415 105,07 euros a été récolté grâce aux perceptions immédiates exécutées sur tout le territoire national en 2008.

Quant au Fonds de sécurité routière pour 2009, il s'élève à 109 802 721 euros contre 93 795 598 euros en 2008. Ce montant, augmenté de façon substantielle, a été fixé selon les modalités de la loi du 6 décembre 2005 relative à l'établissement et au financement des plans d'action en matière de sécurité routière et modifiée par la loi-programme du 8 juin 2008.

Une première tranche de 88 115 698 euros a été récemment versée aux zones de police locale, contre 83 709 913 euros l'année dernière, et un montant de 4 405 785 euros à la police fédérale. Le montant des achats communs pour la police intégrée reste encore à définir. Il oscillera autour de 13 millions d'euros. Un montant de 5 490 136 euros sera versé à la justice pour l'application de mesures alternatives dans le cadre de condamnations pour infraction en matière de roulage. Tels sont donc les montants à retenir.

Les unités de la police de la route disposent actuellement de 46 radars mobiles et de 36 véhicules radars.

En ce qui concerne les autoroutes wallonnes, quatre radars numériques se partageront sept boîtiers. Ils devraient être installés depuis fin octobre. Douze radars numériques supplémentaires seront acquis dans les trois années à venir par la police fédérale, afin d'équiper la vingtaine de boîtiers, qui seront mis à la disposition de la Région wallonne.

Pour la Région flamande, 31 caméras automatiques sont actuellement présentes sur les autoroutes. Seuls deux de ces radars ne sont pas numériques.

En 2009, la police fédérale s'est fixé pour objectif de réaliser 74 500 heures de contrôle de la vitesse, dont 35 500 heures avec interception et 39 000 heures sans interception.

Nous devons également noter que, parmi ces heures de contrôle, 5 000 heures seront réalisées grâce au système Provida (caméra embarquée dans un véhicule banalisé en mouvement).

En ce qui concerne votre question suivante, le principe de contrôle de trajet est simple: une caméra est placée à un point A et une autre à un point B; ces deux caméras enregistrent le numéro de plaque tandis qu'un ordinateur calcule la vitesse moyenne à laquelle les véhicules ont parcouru la distance entre ces deux points. Cette vitesse ne peut pas être supérieure à la vitesse autorisée. Ce système présente un grand avantage: les automobilistes seront obligés de respecter les limitations de vitesse sur un trajet plus long en comparaison avec les

02.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: In 2008 maakte de federale politie 540 947 processen-verbaal voor snelheidsovertreding op, d.i. een stijging van 4,2 procent ten opzichte van 2007. Vorig jaar brachten de onmiddellijke inningen 223 415 105,07 euro in het laatje.

Het Verkeersveiligheidsfonds voor 2009 bedraagt 109 802 721 euro.

Een eerste schijf van 88 115 698 euro werd aan de lokale politiezones gestort en een bedrag van 4 405 785 euro aan de federale politie. Het bedrag van de gemeenschappelijke aankopen voor de geïntegreerde politie zal rond 13 miljoen euro schommelen, en een bedrag van 5 490 136 euro gaat naar Justitie voor de toepassing van alternatieve maatregelen jegens verkeersovertreders.

De eenheden van de wegpollitie beschikken momenteel over 46 mobiele radars en 36 radarvoertuigen. Langs de Waalse autosnelwegen zijn er vier digitale camera's voor zeven flitspalen. Er zullen in de loop van de volgende drie jaar twaalf extra camera's worden aangekocht voor een twintigtal bijkomende flitspalen. De Vlaamse autosnelwegen zijn uitgerust met 31 onbemande camera's.

Voor 2009 stelde de federale politie zich ten doel gedurende 74 500 uur snelheidscontroles uit te voeren.

Het principe van de trajectcontrole is eenvoudig: twee camera's worden op verschillende punten geplaatst en nemen de nummerplaten op terwijl een computer de gemiddelde snelheid van de voertuigen tussen die twee punten berekent. Het voordeel is dat de bestuurders de snelheidsbepalingen op een langere afstand moeten in acht nemen dan wanneer hun snelheid met een radar wordt berekend. Naar het schijnt is die

radars qui ne constatent que le dépassement de vitesse à un endroit déterminé. De plus, la technologie semble assez simple à mettre en place.

Le contrôle de trajet est actuellement testé tant en Flandre qu'en Wallonie; en Wallonie, l'opération est menée dans le tunnel de Cointe. Une fois le système homologué, il pourra devenir opérationnel.

02.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour toutes ces explications. Étant donné que votre réponse comporte beaucoup de chiffres, je vous demanderai de m'en remettre une copie.

Le contrôle de trajet me paraît être un instrument intéressant et c'est avec intérêt que nous prendrons ultérieurement connaissance des études et tests en cours.

Je rappelle néanmoins que le but de la sécurité routière n'est pas la répression en soi, mais le contrôle y participe. Comme je le lisais récemment dans un article, il faudra une bonne politique d'infrastructure, mais cela, monsieur le secrétaire d'État, ne dépend pas de vous. En Région wallonne, par exemple, le déficit d'investissement en ce domaine est marquant.

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

03 Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la mise en place d'un accord de coopération pour la reconfiguration de l'espace aérien européen" (n° 15076)

03 Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de invoering van een samenwerkingsakkoord voor de herconfiguratie van het Europees luchtruim" (nr. 15076)

03.01 Xavier Baeselen (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, je souhaiterais revenir sur la mise en place d'un *Functional Airspace Block Europe Central* (FABEC), autrement dit une reconfiguration de l'espace aérien européen. L'accord signé en été 2008 démontre que cela améliorerait l'efficacité des vols, de la sécurité et de l'environnement aérien et entraînerait une réduction des coûts.

Les parties prenantes ont signé une déclaration d'intention le 18 novembre 2008, il y a un an donc, pour les aspects légaux et de régulation. Les sept fournisseurs de services de navigation aérienne, comme Belgocontrol ou Eurocontrol, ont également signé un accord de coopération. Je vous avais d'ailleurs interrogé à ce sujet à l'époque.

Monsieur le secrétaire d'État, au niveau pratique, où en est-on dans cette reconfiguration? L'objectif était une entrée en vigueur en 2010 au plus tôt et potentiellement en 2011.

03.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Baeselen, je vous confirme que les travaux des différents groupes de travail administratifs et techniques créés en vue de la mise en place du bloc fonctionnel d'espace aérien FABEC se poursuivent à un rythme soutenu et selon le calendrier fixé au départ.

technologie bovendien vrij eenvoudig. Nu wordt dat systeem zowel in Vlaanderen als in Wallonië uitgetest.

02.03 Valérie De Bue (MR): Trajectcontrole lijkt me interessant.

03.01 Xavier Baeselen (MR): Ik wil terugkomen op het *Functional Airspace Block Europe central* (FABEC), d.i. de nieuwe configuratie van het Europese luchtruim waarbij een functioneel luchtruimblok gecreëerd wordt. Bedoeling is de vluchten veiliger en efficiënter te laten verlopen, en de kosten te drukken. Wat is de stand van dit dossier, wat de praktische kant van de zaak betreft? De streefdatum voor de inwerkingtreding was vastgesteld op 2010 of 2011.

03.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: De onderscheiden werkgroepen zetten hun werkzaamheden met het oog op de invoering van het functioneel

Ainsi, il est prévu que le projet de traité sera finalisé en mai 2010 et que la signature devra avoir lieu pendant la présidence belge de l'Union européenne, lors du second semestre 2010. Le traité fera ensuite l'objet d'une procédure d'assentiment parlementaire qui devrait idéalement être terminée pour l'ensemble des pays pour la fin 2012.

luchtruimblok FABEC voort volgens de vastgestelde kalender. In mei 2010 moet de laatste hand gelegd worden aan het ontwerp-verdrag, dat tijdens het Belgische EU-voorzitterschap zou moeten worden ondertekend. Tegen eind 2012 zouden de procedures met het oog op de ratificatie door de parlementen afgerond moeten zijn.

03.03 **Xavier Baeselen** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 16109 de M. Xavier Baeselen est retirée à sa demande.

04 **Question de M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la sécurité des motards" (n° 15077)**

04 **Vraag van de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de veiligheid van de motorrijders" (nr. 15077)**

04.01 **Xavier Baeselen** (MR): Monsieur le président, ma question porte encore une fois sur la sécurité des motards, plus particulièrement sur deux aspects. Le secrétaire d'État a eu à maintes reprises l'occasion de s'exprimer sur cette question, y compris pour répondre à une de mes questions. Je voulais cependant revenir sur deux éléments qu'il avait évoqués lors de la discussion de propositions de loi relatives à cette matière ou en réponse à d'autres questions, à savoir la possibilité pour les motards d'utiliser les couloirs de bus.

04.01 **Xavier Baeselen** (MR): In de vergadering van de commissie voor de Infrastructuur van 15 juli verklaarde u dat er met de Gewesten overleg zou worden gepleegd over de mogelijkheid voor motorrijders om de busbaan te gebruiken. Schiet dat overleg op? Hoe staat het met het voorstel voor een specifieke opleiding voor motorrijders tussen veertig en vijftig jaar. Zij zijn enkel houder van een rijbewijs B en vormen een risicogroep.

Monsieur le secrétaire d'État, lors d'une réunion de la commission de l'Infrastructure en juillet dernier, vous aviez évoqué la concertation avec les Régions au sujet de l'utilisation des couloirs de bus par les motards, qui devait avoir lieu peu après les vacances parlementaires. Cette concertation a-t-elle eu lieu? Dans le cas contraire, une date est-elle fixée? Vous aviez également annoncé que vous alliez étudier avec intérêt la possibilité d'instituer une formation à la conduite ou des stages de sensibilisation à la conduite pour le public cible des 40-50 ans car d'après une étude récente, il s'agissait d'un groupe à risque car il était composé de personnes pouvant rouler à moto avec le permis B. Où en est-on dans ces deux volets relatifs à la sécurité des motards?

04.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Monsieur le président, au sujet du projet d'arrêté royal modifiant le Code de la route et visant à autoriser les motocycles à circuler sur les bandes de circulation réservées aux bus, je peux signaler à M. Baeselen qu'une réunion de concertation doit avoir lieu très prochainement avec les Régions afin de parvenir à un accord sur la proposition formulée. Je ne vous cache pas qu'obtenir un accord ne sera pas facile, surtout dans les villes avec un trafic très dense; enfin, ne préjugeons pas! La proposition est faite et la réunion aura lieu.

04.02 **Staatssecretaris Etienne Schouppe**: Zeer binnenkort vindt er een overlegvergadering plaats met de Gewesten over het ontwerp van koninklijk besluit dat ertoe strekt motorrijders toe te staan de busbaan te gebruiken. Het zal niet gemakkelijk zijn om hierover een akkoord te bereiken, zeker niet voor steden met druk verkeer.

Quant à la question sur la formation à la conduite spécifique pour les

personnes âgées de 40 à 50 ans, le groupe de travail "Motards" de la Commission fédérale pour la sécurité routière, groupe composé de représentants d'instances et associations diverses, recommande que les titulaires d'un permis de conduire B datant d'avant 1998 soient encouragés à se faire examiner pour déterminer leur aptitude à conduire.

Durant toute l'année, ces screenings seront organisés par les différentes associations qui offrent des formations de conduite moto.

Les recommandations du groupe de travail ont été formulées à la Commission fédérale pour la sécurité routière ce 4 juin 2009.

04.03 Xavier Baeselen (MR): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour vos efforts déployés en vue d'obtenir un accord entre les Régions. Bien sûr, c'est dans les villes, où le trafic est dense, qu'il est aussi utile d'utiliser les couloirs bus; dans les endroits à faible trafic, par définition, le danger est moindre pour le motard d'utiliser la voie classique. Mais à Bruxelles ou dans d'autres grandes villes du pays, il serait utile pour les motards d'emprunter la bande bus.

Je plaide donc à nouveau pour un partage de la voirie à cet égard. Souvent, les utilisateurs et les groupes de défense des vélos ont tendance à ériger le vélo contre la moto; pour moi, au contraire, un partage intelligent de la voirie devrait être une solution optimale en termes d'environnement et de mobilité, en particulier dans les grandes villes.

04.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: J'aimerais signaler que c'est précisément dans les villes à trafic dense que les transports en commun insistent pour ne pas accéder à la demande de ce groupe. Vous connaissez le problème: bien qu'il ne soit pas uniquement bruxellois, le problème est particulièrement épinglé à Bruxelles.

04.05 Xavier Baeselen (MR): Monsieur le secrétaire d'État, j'en suis bien conscient, mais il est clair que permettre aux vélos de circuler dans les couloirs bus n'est pas de nature à augmenter la vitesse commerciale des transports en commun; de mon point de vue, ce ne sera pas le cas avec la moto.

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

05 Question de Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les risques d'accidents liés aux pertes de chargement" (n° 15189)

05 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het gevaar voor ongevallen door het verlies van een lading" (nr. 15189)

05.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, l'Interface pour le Transport et la Sécurité routière en Europe (ITSRE) vous a interpellé au sujet des risques d'accidents liés aux pertes de chargement. Elle estime qu'un accident sur quatre impliquant un poids lourd est lié à un chargement mal arrimé.

Les conséquences peuvent être graves, notamment la chute d'un

Volgens de aanbeveling die de werkgroep kwetsbare weggebruikers (motorrijders) van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid op 4 juni 2009 formuleerde, moeten personen tussen veertig en vijftig jaar die houder zijn van een rijbewijs B dat dateert van vóór 1998, ertoe aangemoedigd worden hun rijvaardigheid te laten testen.

04.03 Xavier Baeselen (MR): Het is precies in de drukke steden dat deze regeling interessant zou zijn. Ik pleit voor een intelligente verdeling van de weg, meer bepaald met de fietsers.

04.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Het is in diezelfde steden, in Brussel bijvoorbeeld, dat de vervoersmaatschappijen vragen dat de voorbehouden rijstroken niet zouden worden opengesteld voor motorrijders.

04.05 Xavier Baeselen (MR): De aanwezigheid van motorrijders op die rijstroken zou de commerciële snelheid van het openbaar vervoer niet meer in het gedrang brengen dan de aanwezigheid van fietsers.

05.01 Valérie De Bue (MR): Volgens het Platform voor het Vervoer en de Verkeersveiligheid in Europa (PVVE) is een op vier verkeersongevallen waarbij een vrachtwagen betrokken is, te wijten aan een slecht bevestigde

objet sur la chaussée mais aussi le risque de collisions. En outre, les opérations de nettoyage de la chaussée peuvent nécessiter d'importants moyens et être à l'origine d'embouteillages majeurs.

L'association pointe la responsabilité des chargeurs et indique que les chauffeurs sont les premiers demandeurs d'une amélioration de la sécurité. Elle réclame donc qu'en cas de mauvais arrimage ou en cas d'accident lié à un mauvais chargement, la sanction frappe l'entreprise qui a chargé le camion. De même, en cas de surcharge, l'ITSRE demande que la responsabilité des expéditeurs soit mise en cause.

Monsieur le secrétaire d'État, pouvez-vous faire le point sur cette problématique? Est-il exact qu'un accident sur quatre impliquant un poids lourd pourrait être évité en sécurisant le chargement? Disposez-vous d'autres statistiques?

Une instruction a-t-elle été donnée à la police fédérale de vérifier la qualité du chargement plus intensément et plus attentivement lors des contrôles routiers?

Quelle est votre réponse à l'interpellation de l'ITSRE et à ses propositions concernant les sanctions à l'égard des chargeurs ou des expéditeurs?

05.02 Etienne Schoupe, secrétaire d'État: Monsieur le président, madame De Bue, j'accorde une attention toute particulière aux accidents impliquant les camions puisque leurs conséquences sont généralement nettement plus graves que pour les autres types d'accidents.

Comme vous le savez sans aucun doute, des nouvelles règles concernant l'arrimage des marchandises pour les camions de plus de 3,5 tonnes sont entrées en vigueur le 10 septembre dernier. Ces règles sont fixées à l'article 45bis du Code de la route. Elles renvoient notamment au Code de bonnes pratiques européen concernant l'arrimage des charges sur les véhicules routiers.

La sécurité de l'arrimage du chargement constitue désormais un point d'attention prioritaire des services de contrôle, aussi bien pour la police de la route que les autres contrôleurs qui suivent des formations poussées dans ce domaine.

Le SPF Mobilité et Transports, qui dispose d'une soixantaine de contrôleurs, a conclu en 2001 un accord avec la police fédérale, la police locale, la douane, le SPF Emploi, Travail et Concertation sociale, le SPF Affaires sociales et l'ONSS afin d'organiser ensemble des contrôles coordonnés du transport lourd de marchandises et de personnes par la route.

Ces actions ont lieu à concurrence d'une par mois. Le SPF Mobilité et Transports est cofondateur d'Eurocontrol Routes dont font partie, sur une base volontaire, les services de contrôle spécialisés en transport lourd de divers pays. Pour l'instant, les membres sont au nombre de quatorze. Ces pays collaborent, par le truchement de l'organisation de contrôle commun coordonné, à la recherche d'une harmonisation des procédures et à la programmation de diverses activités destinées à la formation des contrôleurs.

lading. Het Platform vraagt dat, in dat geval, het bedrijf dat de vrachtwagen heeft bevracht zou worden gestraft. Het Platform vraagt daarnaast dat de verantwoordelijkheid van de vrachtonderneming zou worden onderzocht wanneer een vrachtwagen te zwaar geladen is.

Kan u die statistieken bevestigen? Beschikt u over betrouwbare statistieken in dat verband en met betrekking tot de invloed van de ongevallen op de doorstroming? Werd de federale politie gevraagd de ladingen strikter te controleren? Wat antwoordt u op de vragen van het PVVE?

05.02 Staatssecretaris **Etienne Schoupe**: Sinds 10 september 2009 is een aantal nieuwe bepalingen van kracht met betrekking tot de lading van voertuigen. Ze zijn opgenomen in artikel 45 van het verkeersreglement. Dit punt behoort tot de prioritaire controles van de verschillende controlediensten, die daartoe de nodige opleiding krijgen.

In uitvoering van het akkoord dat in 2001 gesloten werd tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer, de politie, de douane, de RSZ en de FOD's Werkgelegenheid en Sociale Zekerheid wordt het zwaar goederenvervoer maandelijks aan een zestigtal gecoördineerde controles onderworpen. Bovendien voert de federale wegpolitie, waar momenteel een netwerk van een dertigtal specialisten wordt opgezet, specifieke controles uit die betrekking hebben op de lading, op de rij- en rusttijden, op de technische voorwaarden, enz.

Volgens het BIVV was er slechts bij 30 van de 2.548 ongevallen (d.i. 1 procent) met vrachtwagens

Par ailleurs, la police fédérale de la route considère également le transport lourd comme un phénomène prioritaire et exécute des contrôles spécifiques axés, notamment, sur la surcharge et l'arrimage.

En outre, un réseau d'une trentaine de personnes est en train de se constituer au sein de la police fédérale de la route en vue de se spécialiser davantage en la matière et d'apporter de l'assistance aux collègues lors de contrôles routiers.

Le commandement fédéral de la police de la route a adressé une directive à ses unités. Les contrôles seront organisés d'une façon intégrée. Cela implique, d'une part, le contrôle du chargement et, de l'autre, la vérification des temps de conduite et de repos, des conditions techniques, des documents de bord, etc.

Après consultation de la banque de données de l'IBSR relative aux accidents de la route, nous constatons que, pour 2007, seulement 30 des 2 548 accidents avec lésion corporelle et impliquant des camions entretiennent un rapport avec une perte de chargement. Soyons clairs, cela correspond à 1 % des accidents de camion.

Une analyse européenne approfondie des causes des accidents de camion évalue à 1,4 % le taux des accidents dont la cause principale réside dans le chargement.

Je ne dispose pas pour le moment des données relatives à l'impact de ces accidents sur la fluidité de la circulation. Mais il est clair que la perte de chargement provoque souvent des files et des embouteillages énormes. Il en découle une perte financière importante pour notre économie.

Hormis la responsabilité du chauffeur qui ne peut utiliser son véhicule si le système d'arrimage du chargement transporté n'est pas conforme, le responsable du conditionnement et/ou le chargeur supporte(nt) également une part de responsabilité.

05.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, vous avez répondu de manière complète à cette problématique avec pas mal de détails.

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

06 Questions jointes de

- Mme Valérie De Bue au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la réglementation de la circulation des quads" (n° 15273)
- M. Paul Vanhie au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les règles de circulation applicables aux quads" (n° 15806)
- M. Patrick De Groote au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les quads" (n° 15831)
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la réglementation de la circulation des quads" (n° 15833)
- M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la signalisation routière concernant les quads" (n° 16117)

06 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Valérie De Bue aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister

waarbij gewonden vielen in 2007 sprake van een verband met het verlies van de lading. In een Europese studie komt men uit op 1,4 procent. Ik beschik niet over statistieken betreffende de impact van deze ongevallen op de verkeersdoorstroming, maar het is duidelijk dat ze vaak files veroorzaken, en dus een zwaar financieel verlies meebrengen.

Niet alleen de chauffeur, ook diegene die verantwoordelijk is voor het verpakken van de goederen of de stuurman dragen een deel van de verantwoordelijkheid.

over "de regelgeving voor quads" (nr. 15273)

- de heer Paul Vanhie aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de regels voor quads in het verkeer" (nr. 15806)

- de heer Patrick De Groote aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "quads" (nr. 15831)

- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de regelgeving rond quads in het verkeer" (nr. 15833)

- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de verkeerssignalisatie betreffende quads" (nr. 16117)

06.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, nous avons déposé nos questions début septembre et j'ai vu dans la presse que vous aviez pris attitude par rapport à ce problème.

Durant l'été, nous avons été interpellés par la décision de certaines villes comme Anvers ou Bruxelles d'interdire la circulation de quads sur leur territoire.

Il y a eu des réactions de Touring et du VAB concernant cette interdiction et le risque d'insécurité juridique lié à une diversité des réglementations.

Monsieur le secrétaire d'État, quelle est votre position sur ce sujet?

C'est un phénomène assez important, il y a 3 à 4 000 immatriculations de quads par an.

En ce qui concerne les nuisances que ces engins engendrent, doit-on réduire le débat à une interdiction pure et simple?

Ne serait-il pas utile, outre le fait de faire une démarche afin de permettre aux villes et communes d'interdire ce type d'équipements, de prendre des mesures pour appréhender ce phénomène? Connaît-on le profil des utilisateurs? Que cherchent-ils? Est-ce uniquement du sport ou est-ce véritablement un moyen de transport?

06.02 Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de voorzitter, ik volg mijn collega die zegt dat de vragen al voor het reces op het bureau lagen van de staatssecretaris.

Mijnheer de staatssecretaris, de stad Antwerpen heeft in juli 2009 een verbod op quads uitgevaardigd. Daarna zijn er nog enkele andere gemeenten, waaronder de Brusselse, op de kar gesprongen.

Er zijn drie soorten quads, namelijk de landbouwvoertuigen, de lichte quads die door mindervalide personen worden gebruikt en worden gelijkgesteld aan bromfietsen, en de zware quads die aan motorfietsen worden gelijkgesteld. U verklaarde reeds dat enkel die laatste categorie voor problemen zorgt, maar dat het verkeersreglement momenteel niet toelaat om een onderscheid te maken tussen motoren met twee, drie of vier wielen.

U deelde tevens mee dat u uw diensten opdracht had gegeven om alles in gereedheid te brengen voor een overleg na de vakantie met de drie Gewesten over een eenvormige regeling voor het hele land. Begin oktober 2009 deelde u uw plan mee om een verkeersbord te creëren dat quads op bepaalde plaatsen verbiedt.

06.01 Valérie De Bue (MR): Bepaalde steden, zoals Antwerpen of Brussel, hebben beslist quads op hun grondgebied te verbieden. Quads veroorzaken weliswaar overlast, maar moeten we het debat daarom zodanig verengen dat een verbod de enige optie wordt? Zou het niet nuttig zijn om maatregelen te treffen om dat verschijnsel te duiden? Kennen we het profiel van de quadrijder? Gebruikt men de quad enkel voor de sport, of is het een volwaardig vervoermiddel?

06.02 Paul Vanhie (LDD): Suivant l'exemple d'Anvers, d'autres communes veulent également instaurer une interdiction des quads. Début octobre, le secrétaire d'État a annoncé la création d'un panneau de signalisation permettant de prohiber les quads à certains endroits.

Ce signal s'appliquera-t-il aux trois catégories de quads: les véhicules agricoles, les quads légers et les quads lourds? Le code de la route sera-t-il modifié pour y intégrer le quad en tant que véhicule distinct? Le typage des véhicules étant une matière européenne, ne risquons-nous pas d'enfreindre ainsi les règles européennes?

Zult u bij de creatie van uw verkeersbord een onderscheid maken tussen de drie vernoemde categorieën van quads? Worden er, met andere woorden, drie verkeersborden gemaakt voor de drie verschillende types van quads? Is het de bedoeling om enkel voor de zware quads, die aan motorfietsen worden gelijkgesteld, een verkeersbord te maken?

Zult u het verkeersreglement aanpassen en de quad als apart voertuig erin laten opnemen, eventueel met drie ondercategorieën en een aparte inschrijving? Loopt men in dit laatste geval niet het gevaar de Europese regels ter zake te overtreden, aangezien de typegoedkeuring van voertuigen geen materie is die door een individuele lidstaat van Europa kan worden geregeld?

06.03 Patrick De Grootte (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, mevrouw De Bue had gelijk toen ze zei dat de quad een maatschappelijk fenomeen wordt. Het aantal quads zou de laatste vijf jaar vervijfvoudigd zijn.

Ik val met de deur in huis. De vragen dateerden inderdaad al van voor het reces. Komt er een verkeersbord voor quads? U had in dat verband al een beslissing genomen, maar wat heeft u ertoe bewogen om van mening te veranderen?

Half juli 2009 bevroeg ik u in deze commissie een eerste keer over quads, naar aanleiding van de Antwerpse situatie die daarnet werd aangehaald. Toen zei u dat een verkeersbord op het eerste gezicht niet nodig was.

Mijn huidige vraag dateert van een tijdje terug. In de vorige commissie hebben wij niet alle vragen kunnen afwerken. Ik heb toen die avond wel uw schriftelijk antwoord op de internetkranten gelezen; er kwam een verkeersbord omdat driekwart van de burgemeesters vragende partij was. Dat is logisch, want anders diende een quadbestuurder van elk afzonderlijk politiereglement in elke gemeente op de hoogte te zijn.

Ik heb daarover nog een bijkomende vraag. Zal dit voor de drie categorieën van quads gelden?

Ten tweede, zijn er voorts nog wijzigingen in de verkeerswetgeving op til met betrekking tot de quads?

Ten slotte, kunnen de eventuele wijzigingen in de verkeerswetgeving de toetsing met de Europese richtlijn doorstaan?

Ook hier verwijs ik naar mijn eerdere vraag. Toen wees u op het feit dat dit een Europese aanpak zou vergen.

06.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik wil mij graag aansluiten bij de voorgaande vragen van de collega's. Wij hebben hierover voor de zomer kort een discussie gehad en volgens mij was dat niet in de commissie, maar in plenaire vergadering. De problematiek is toen kort aan bod gekomen. U kondigde toen aan dat u de situatie zou onderzoeken tijdens de zomerperiode en dat u met een voorstel van oplossing zou komen.

Ondertussen werd in de pers bericht dat u eraan denkt om een

06.03 Patrick De Grootte (N-VA): Les quads sont entre-temps devenus un phénomène social. Leur nombre a quintuplé sur les routes au cours des dernières années.

Un signal distinct sera-t-il créé pour les quads? Ce signal s'appliquera-t-il aux différentes catégories de quads? La loi sur la circulation routière sera-t-elle modifiée? Ces éventuels changements résisteront-ils à la comparaison avec la directive européenne?

06.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Le secrétaire d'État a annoncé qu'il souhaitait introduire un panneau de circulation pour les quads. Je crains toutefois que le problème ne puisse être résolu par un simple panneau de circulation. Il conviendra également de modifier la loi relative à la

verkeersbord voor quads in te voeren. Dat kan natuurlijk niet zomaar geïsoleerd gebeuren. Het is niet zo dat het is opgelost met het creëren van een verkeersbord. Er zal daaraan verkeersreglementering moeten worden gekoppeld. Dan rijst de vraag of wij dat voor quads in het algemeen gaan doen of voor bepaalde categorieën van quads.

De vraag is ook of wij ons hiermee niet op een hellend vlak begeven. Ik bedoel daarmee dat het kan zijn dat wij voertuigen die gehomologeerd zijn om op onze wegen rond te rijden, zoals bromfietsen en motors, daardoor gaan verbieden op onze wegen vanwege bepaalde overlast, dikwijls van individuen. Men zou die redenering immers ook kunnen gaan doortrekken voor brommers die met een foute uitlaat rondrijden en die ook heel veel lawaai maken. Het is begrijpelijk dat men in bepaalde buurten niet houdt van het lawaai van quads, maar dat men er evenmin houdt van het lawaai van een passerende Harley Davidson. Moeten wij die op termijn dan ook verbieden?

Ik begrijp de ongerustheid van die gemeentebesturen en het feit dat zij iets willen doen, maar ik vind toch dat wij voorzichtig moeten zijn en niet holderdebolder maatregelen mogen nemen. Daarom sluit ik mij graag aan bij de collega's en vraag ik naar de plannen ter zake.

06.05 David Lavaux (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, des communes sont confrontées à des groupes de quads qui circulent le week-end en empruntant des chemins de terre qu'ils détériorent. Ils traversent les bois et créent d'énormes problèmes au niveau de la faune et la flore ou encore circulent dans des quartiers résidentiels. Les bourgmestres sont très démunis face à cette situation et ne trouvent pas de réponse, vu l'absence de signalisation.

Je ne reprendrai pas tous les considérants développés par mes collègues et que je partage. Pourriez-vous nous dire quand nous pourrions disposer d'une signalisation spécifique pour les quads ou de règles particulières édictées dans le Code de la route?

06.06 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mevrouw, mijne heren, laat ik duidelijk zijn: het komt er voor mij niet op aan te zeggen of ik voor of tegen quads ben. Het belangrijkste is de vraag of er al dan niet een reglementering is om de quads te verbieden.

Welnu, de wegcode zoals die vandaag bestaat, heeft geen enkel paneel dat specifiek de toegang van quads in een welbepaalde straat zou verbieden. In wezen is er op die basis in alle logica geen reden om een aanvullend reglement uit te werken op het wegverkeer om de quads te verbieden. De wegcode kent de quads immers niet, wel landbouwvoertuigen, motorfietsen, motoren.

Certaines villes ont interdit les quads en se basant sur un règlement communal édicté en matière de nuisances. Les infractions qui y figurent sont sanctionnées par une amende administrative communale. Si j'ai bien compris certaines mesures prises, il ne s'agit pas uniquement de nuisances sonores, mais aussi de nuisances dues à la conduite à risque, à la vitesse exagérée, etc.

circulation routière.

Le panneau s'appliquera-t-il à tous les types de quads ou des panneaux distincts seront-ils créés pour les différentes catégories de quads? Si l'on instaure une interdiction de circuler pour les quads parce qu'ils constituent, pour certains citoyens, une source de nuisances, qu'est-ce qui empêchera par la suite d'interdire également la circulation de motos bruyantes ou de Harley Davidsons?

06.05 David Lavaux (cdH): De burgemeesters worden geconfronteerd met de overlast die de quads in hun gemeente veroorzaken, maar ze staan vrij machteloos, aangezien er geen verkeersborden of -tekens bestaan.

Wanneer zal er in specifieke voorschriften in het verkeersreglement en in specifieke verkeersborden worden voorzien?

06.06 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Actuellement, le Code de la route ne prévoit aucun panneau de signalisation "interdit aux quads". Il n'est pas question des quads dans le Code de la route, qui connaît uniquement les véhicules agricoles, les motocyclettes et les motos. Il n'y a donc pas lieu, en dernière analyse, d'instaurer un règlement supplémentaire pour interdire les quads.

Een aantal steden hebben quads verboden op grond van een gemeentereglement met betrekking tot geluidsoverlast of gevaarlijk rijgedrag. Overtredingen worden bestraft met een gemeentelijke administratieve

Het is evident dat het probleem van de quads een oplossing moet krijgen in het kader van de algemene reglementering van het wegverkeer, bijvoorbeeld door het creëren van een specifieke plaat welke gericht is op het verbieden van quads. Ik heb de diensten de opdracht gegeven om dit effectief uit te werken.

Dames en heren, laten wij echter klaar en duidelijk zijn. Het zijn de wegbeheerders – steden en gemeenten, eventueel het Gewest – die de verantwoordelijkheid moeten nemen om de quads al dan niet te verbieden. Zij moeten daarvoor de verantwoordelijkheid nemen. Zij moeten hun nek uitsteken. Ik voeg er graag aan toe dat het de Gewesten zijn die de voogdij hebben over datgene wat op gemeentelijk vlak gebeurt. Uitgaande van hun verantwoordelijkheid moeten zij uitmaken of deze aanvullende reglementeringen al dan niet aanvaardbaar zijn. Ik kan alleen technische mogelijkheden creëren zodat specifieke maatregelen kunnen worden getroffen ten aanzien van quads. De rest is een zaak van de wegbeheerders, tot daar mijn antwoord op de verschillende vragen.

sanctie, meer bepaald een geldboete.

Le problème des quads doit être résolu dans le cadre de la réglementation existante en matière de circulation routière, par exemple par l'instauration d'un panneau de signalisation spécifique. J'ai chargé mes services de la conception d'un tel panneau.

Il appartient toutefois aux gestionnaires de la route, villes et communes de prendre la responsabilité d'interdire les quads. Parallèlement, il appartient aux Régions, en tant qu'autorités de tutelle, de déterminer si une telle interdiction est acceptable. L'unique initiative que je puis prendre en tant que secrétaire d'État fédéral à la Mobilité, c'est de créer les possibilités techniques nécessaires à la mise en œuvre de ces mesures.

06.07 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, il me semble que certaines questions qui ont été posées dans la foulée sont restées sans réponse. Je pense notamment à celles relatives aux catégories de quads et au type de définition du véhicule.

06.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: J'ai cité les quads qui sont utilisés dans l'agriculture, les quads vélomoteurs, c'est-à-dire qui ne dépassent pas 25km/heure, et les quads ordinaires qui sont en fait des motos.

06.09 Valérie De Bue (MR): Cette signalisation serait-elle applicable à tous les quads?

06.09 Valérie De Bue (MR): Zouden die verkeersborden gelden voor alle categorieën van quads?

06.10 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Cela dépendra des responsables communaux. Pour ma part, je ne peux que créer le panneau. Je ne tiens pas à m'immiscer dans l'autorisation ou l'interdiction des quads à un endroit quelconque. En réponse aux demandes qui me parviennent, je ne puis que créer la possibilité, que ce soit dans un sens ou dans l'autre, mais je ne compte pas établir une réglementation générale. Les responsables des routes doivent assumer leur responsabilité.

06.10 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Dat zal van de gemeentebesturen afhangen. Ik kan alleen maar het verkeersbord an sich invoeren.

06.11 Valérie De Bue (MR): Monsieur le secrétaire d'État, le fait qu'il y ait un panneau ou tout autre outil qui permette aux communes, aux gestionnaires de voiries, de produire et d'appliquer un règlement est une bonne chose. Néanmoins, certaines incertitudes persistent. Comme vous le dites, elles ne dépendront pas de vous mais des gestionnaires de voiries. Je pense notamment aux quads électriques.

06.11 Valérie De Bue (MR): Er bestaat nog onduidelijkheid over de elektrische quads. Is repressie trouwens wel de juiste houding jegens mensen die om utilitaire en niet om recreatieve redenen een

J'ai également lu que certaines personnes achetaient des quads non pas pour leurs loisirs mais par utilité. Ce phénomène mérite, selon moi, d'être analysé. Une sensibilisation devrait être menée. J'ai d'ailleurs constaté qu'une commune l'avait fait plutôt que de passer directement à un aspect répressif. C'est une piste mais je crains que le problème ne soit pas entièrement solutionné.

06.12 Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw redelijke antwoord over de zaak, waarmee u naar mijn mening verveeld zit.

Er moet opnieuw een algemene regel worden gemaakt om een overlast te bestrijden die door een minderheidsgroep wordt gecreëerd. Wij moeten een algemene regel maken die iedereen op de zenuwen zal werken.

Er zijn twee aspecten in de hele zaak.

Het eerste aspect is de overlast. Immers, Antwerpen en alle andere steden willen vooral de overlast bestrijden die de quads veroorzaken. Daartoe is er echter een reglement, waarvoor iedereen, maar vooral de burgemeester, zijn verantwoordelijkheid moet opnemen. De burgemeester is immers het administratieve hoofd van de politie. Hij kan dus de politie de opdracht geven de quads nader te bekijken en eventueel te bestraffen.

Het tweede aspect is de verkeerskundige kant van de zaak. U stelt voor een nieuw verkeersbord te maken, hoewel u beweert dat er tot op vandaag geen onderscheid wordt gemaakt tussen motorfietsen met twee, drie of vier wielen. Waarom moet de regeling worden gewijzigd, indien een zware quad onder de motorfietsen en een lichtere quad onder de bromfietsen ressorteert. Waarom moet het desbetreffende reglement worden aangepast? Er bestaan immers verkeersborden ter zake. Indien de quad onder de categorie van een zware motorfiets valt en er is een verbodsteken voor een zware motorfiets, moet de quadrijder zich in mijn ogen aan bedoeld verbodsteken houden, tout court.

Er moeten geen middelen worden vrijgemaakt om zomaar wat uit de lucht te plukken. Ik ga akkoord met de heer Van den Bergh die zich afvraagt waarom er een dergelijke heisa moet worden gemaakt. Mijn visie is dat in eerste instantie de gemeente haar verantwoordelijkheid moet opnemen door via de reeds bestaande kanalen de overlast te bestrijden.

06.13 Patrick De Grootte (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord, dat volgens mij niet echt een antwoord is maar veeleer een uiting van het federale niveau om aan te geven dat het federale niveau voorziet in de verkeersborden, maar dat uiteindelijk de gemeente de beslissing moet nemen.

Het voorgaande is geen slechte oplossing. U stelt dat de wegbeheerders, zijnde de gemeenten, hun verantwoordelijkheid moeten opnemen inzake de vraag of er al dan niet een verbod op quads komt.

Ik zie niet onmiddellijk in hoe het onderscheid tussen de verschillende

quad kopen?

06.12 Paul Vanhie (LDD): Je ne pense pas qu'il faille instaurer une réglementation distincte parce qu'une minorité s'irrite d'une situation. Le problème généré par les quads relève de la réglementation sur les nuisances. Les villes et les communes peuvent appliquer des réglementations pour réprimer les nuisances et sanctionner les conducteurs de quads.

Je ne vois aucune raison d'adapter le règlement sur la circulation routière puisque les quads peuvent être catalogués comme motocyclette. Le conducteur d'un quad est tout simplement tenu de respecter le même règlement que les motocyclistes.

06.13 Patrick De Grootte (N-VA): Les autorités fédérales s'occupent donc des panneaux de signalisation, mais la décision appartient aux communes. Le secrétaire d'État lui-même ne prend pas position. Pour lui, il n'y a pas de raison d'insérer une véritable interdiction dans le Code de la route actuel et je suis d'accord avec lui. Nous verrons, dès lors, comment les communes

categorieën quads, dat wij daarnet hebben aangehaald, zal worden gemaakt.

U verklaart zelf geen standpunt voor of tegen de quads in te nemen, wat ook niet de bedoeling van de vragen was.

U stelt ook dat er geen enkele reden is om een reglementering in de vandaag bestaande wegcode op te nemen om de quads echt te verbieden. Ik kan voorstaande visie enkel bijtreden.

Wij zullen dus opvolgen op welke manier de gemeenten op dat vlak hun verantwoordelijkheid opnemen. Wij wachten ook af wat u en de federale overheid met de verkeersborden zal aanvangen om het onderscheid tussen de verschillende soorten quads duidelijk te maken.

06.14 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer De Grootte, we moeten een kat een kat noemen. Wanneer de eigenaar van een quad aan zijn knalpot zit te prutsen en dan gaat rondrijden en abnormaal veel lawaai maakt, kan elk gemeentebestuur en lokale politie optreden en die persoon beteugelen voor het maken van te veel lawaai.

Met de vloed aan vragen die ik heb gekregen en die jullie ook krijgen, heeft men de neiging om zijn verantwoordelijkheid te ontvluchten: we sturen dat naar de staatssecretaris, die verbiedt het en men moet geen verantwoordelijkheid nemen. Wanneer men de quads aanvaardt in het verkeer, met homologatie enzovoort, weet men dat zij niet meer lawaai mogen maken dan andere motoren of andere wagens. Als men de moed niet heeft om op te treden, moet men niet naar een andere instantie verwijzen en hopen dat zij de boel wel zal opkuisen.

Het enige wat ik kan doen, is doodeenvoudig het volgende. Als men die beslissing wil treffen, moet men de moed hebben om dat in alle duidelijkheid te doen en met een verkeersbord aan te geven dat quads verboden zijn. Men zal dan zien wat de reactie is.

Zelfs in een grote stad als Antwerpen of andere grotere steden zijn er misschien enkele tientallen quads. Ze worden immers voornamelijk gebruikt op de buiten, voor recreatie. In de grotere steden zijn dat er misschien enkele tientallen. Bij die enkele tientallen zijn er misschien een of twee die graag veel lawaai maken en als macho door de stad willen rijden. Men moet die individuen durven aanpakken in plaats van de zaken af te wentelen op hogere autoriteiten.

Laten we duidelijk zijn tegenover elkaar. Op de duur moeten we alles in vakjes indelen en alles verbieden wat ook maar enige gêne voor om het even wie geeft. Ik ben voor- noch tegenstander: het is mijn opdracht ervoor te zorgen dat er reglementering is, maar men moet zijn verantwoordelijkheid niet afwentelen op andere niveaus.

06.15 **Patrick De Grootte** (N-VA): Ik kan u bijtreden, mijnheer de staatssecretaris. Ik voeg er nog aan toe dat we niet dezelfde weg op moeten gaan als destijds met de fankaart in het voetbal: een reglement maken voor een heel beperkte groep hooligans en daarmee de hele voetbalwereld straffen. Dat ligt in dezelfde lijn.

06.16 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris,

prendront leurs responsabilités en la matière et ce que les autorités fédérales vont faire, en matière de panneaux de signalisation, pour distinguer les différents types de quads.

06.14 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Les autorités communales peuvent intervenir par le biais de la police locale à l'égard du propriétaire d'un quad occasionnant une nuisance exagérée dans la circulation. Il faut tout simplement avoir le courage de lutter contre cette nuisance sur le terrain, au lieu de se décharger de cette responsabilité sur les autorités supérieures.

06.15 **Patrick De Grootte** (N-VA): Je partage votre avis à ce sujet.

06.16 **Jef Van den Bergh**

dank u voor het antwoord en vooral voor uw laatste tussenkomst met betrekking tot de verantwoordelijkheid om de enkelen waarover het gaat uit het verkeer te halen en zo de overlast te beperken, zonder heel de groep te beperken.

Dan is er het aparte verkeersbord. Ik begrijp daaruit dat de quads als voertuig een aparte categorie zullen vormen binnen de wegcode. Daar valt wel iets voor te zeggen gezien het groeiende aantal quads. Misschien kan de heer Lavaux het bevestigen, maar ik vermoed dat quadrijders zich ook niet onmiddellijk gebonden voelen door verkeersborden voor het motorverkeer.

Ik kan mij voorstellen dat als er aan een bospad een verkeersbord "verboden voor motors of crossmotors" staat, quadrijders zich niet direct aangesproken voelen. Alleen al daarom is een aparte benadering voor de quads misschien wel zinvol.

Ik wil vooral uw pleidooi met betrekking tot de verantwoordelijkheid ondersteunen om enerzijds geluidsoverlast en anderzijds bepaald gedrag in het verkeer op een andere manier te beteugelen dan door een heel algemene regel.

06.17 David Lavaux (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je comprends qu'il soit difficile de classer les quads car d'un point de vue technique, ils sont assimilés à d'autres catégories de véhicules.

Le problème réside dans l'usage qui en est fait: ils sont essentiellement destinés aux loisirs. La plupart s'en servent pour se défouler le dimanche matin et rentrer à la maison le midi, couverts de boue et repus de sensations fortes.

Il est vrai que l'on peut agir sur le bruit, mais vous savez comme moi qu'il est très difficile de mesurer le bruit et que les communes ne sont pas toujours équipées pour ce faire.

Je pense dès lors que la création d'un nouveau panneau spécifique aux quads et destiné à certains quartiers ou villages sera de nature à nous aider et je vous en remercie.

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

Le **président**: La question n° 15321 de M. Flahaux est reportée.

07 **Vraag van de heer Patrick De Grootte aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het beschieten van trucks op Belgische wegen" (nr. 15336)**

07 **Question de M. Patrick De Grootte au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les tirs essayés par des camions sur les routes belges" (n° 15336)**

07.01 Patrick De Grootte (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, collega's, we hebben het hier al vaak gehad over verkeersveiligheid, maar deze vraag gaat over een ander soort veiligheid, waarbij men anderen moedwillig in gevaar brengt, niet door zichzelf in het verkeer te begeven, maar door wie zich in het verkeer bevindt, te beschieten.

(CD&V): Il convient en effet d'interdire aux responsables des nuisances de circuler et de ne pas sanctionner l'ensemble des conducteurs de quads. Un panneau de circulation distinct est nécessaire parce que les conducteurs de quads ne se sentent pas directement concernés par les panneaux de circulation pour les motos.

06.17 David Lavaux (cdH): Ik begrijp dat quads niet zo gemakkelijk in een bepaalde technische categorie kunnen worden ondergebracht. Het probleem is dat ze vooral worden gebruikt in het kader van de vrijetijdsbesteding, om kicks op te wekken. Er kan worden opgetreden tegen geluidsoverlast, maar het is niet zo eenvoudig om het geluid te meten en niet alle gemeenten beschikken over de nodige uitrusting. Het zou dan ook goed zijn indien er een specifiek verkeersbord zou komen dat quads de toegang tot bepaalde buurten of dorpen zou verbieden.

07.01 Patrick De Grootte (N-VA): Actuellement dans notre pays, des poids lourds essuient des tirs, un phénomène à propos duquel j'ai déjà interpellé la ministre Turtelboom. Nonobstant le signalement depuis d'une centaine

Enkele weken geleden heb ik uw collega, mevrouw Turtelboom, ondervraagd. Ik heb haar antwoord nog eens nagelezen, dat mij toch wel wat heeft ontgoocheld. Mevrouw Turtelboom nam tijdens de zomer voor het eerst kennis van het beschieten van trucks in ons land. Van een probleem of fenomeen wil minister Turtelboom nog niet gewagen, want het aantal incidenten in ons land zou volgens haar te beperkt zijn.

Ik vind dat eigenaardig. Wij mogen vandaag, heel terecht, niet rijden met een pint te veel op. Als we de kilometeruurgrenzen overschrijden, dan staan daar, uiteraard terecht, harde boetes tegenover. Toch verklaart de minister van Binnenlandse Zaken dat een honderdtal beschietingen van trucks nog moet worden onderzocht voordat er sprake kan zijn van een fenomeen, laat staan dat er een echt probleem zou zijn.

Uit de verklaringen van de truckers bleek dat uit de inslag van de kogels kon worden afgeleid dat men vanuit de hoogte werd beschoten, bijvoorbeeld vanaf bruggen of bermen. Dat deed mij onmiddellijk denken aan een ander fenomeen, dat destijds wel ernstig werd genomen, waarbij kinderen vanaf bruggen stenen gooiden naar wagens of locomotieven. Misschien vraagt dat fenomeen wel een gelijkaardige aanpak, tot daar mijn bevindingen.

Ik kom nu tot mijn vragen.

Wanneer werd u voor het eerst op de hoogte gebracht van dit veiligheidsprobleem? Hebt u overleg gepleegd met uw collega van Binnenlandse Zaken? Zo ja, wat zijn daarvan de resultaten? Ik hoop dat u de ernst van het probleem bij uw collega kunt overbrengen.

Kunt u het probleem ook in kaart brengen? Ik bedoel dat niet geografisch. Als in ons land een honderdtal keer trucks werden beschoten, veronderstel ik dat kogels worden gerecupereerd voor onderzoek, waaruit men kan afleiden met wat voor wapens zij zijn afgevuurd. Stemmen die overeen met de wapens die in het buitenland in zulke situaties worden gebruikt?

Hoelang bestaat dat probleem al op de Belgische wegen?

Ten slotte, is er internationaal overleg, voornamelijk met de buurlanden Duitsland en Nederland, over die bepaalde vorm van agressie?

07.02 Staatssecretaris **Etienne Schoupe**: Mijnheer de voorzitter, ik vrees dat ik de heer De Grootte zal moeten ontgoochelen. Wanneer iemand zich amuseert door paarden met een mes te bewerken, is dat geen aangelegenheid voor de minister van Landbouw, maar is dat een zaak voor de politie en dus voor de minister van Binnenlandse Zaken.

Hetzelfde kan ik u zeggen met betrekking tot het beschieten van trucks. Ik betreur de kwesties die u aanhaalt, maar zij vallen totaal buiten de controlebevoegdheid van de controlediensten van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, doodeenvoudig omdat die dienst niet bevoegd is voor criminele zaken. De aangehaalde voorbeelden zijn zuiver criminele zaken.

d'incidents, elle se refuse bizarrement encore à parler d'un problème ou d'un phénomène.

Je trouve très curieux que la ministre de l'Intérieur traite cette question avec une telle légèreté. S'est-elle concertée avec son collègue de la Mobilité? Le problème a-t-il déjà été circonscrit: quelles armes, quels sites? Cette forme d'agression fait-elle, par ailleurs, l'objet d'une concertation internationale?

07.02 **Etienne Schoupe**, secrétaire d'État: Cette matière ressortit manifestement aux services de police et, par voie de conséquence, à la ministre de l'Intérieur. Les affaires criminelles ne relèvent pas de ma compétence.

Dat is een zuivere politieaangelegenheid en behoort dus tot de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken.

Overigens verneem ik van u dat u mevrouw Turtelboom daarover reeds hebt ondervraagd en dat zij op de hoogte is van de problematiek. Het enige wat wij kunnen doen en ook doen, als wij daar kennis van hebben, is doodeenvoudig de informatie doorspelen aan de politiediensten. Wij zijn echter onder geen enkel beding gemachtigd om ook maar enig optreden te doen. Dat valt totaal buiten onze bevoegdheid.

07.03 Patrick De Groot (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw antwoord. Ik begrijp dat het blijkbaar geen bevoegdheid van u is.

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

08 Vraag van de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de studie over het GEN" (nr. 15366)

08 Question de M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'étude sur le RER" (n° 15366)

08.01 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de heer Leterme, toenmalig federaal minister voor Mobiliteit, sloot begin vorig jaar een akkoord met zijn collega's van de Gewesten over het opmaken van een studie voor de evaluatie en de optimalisering van het GEN rond Brussel.

Wij dachten dat wij deze studie dit jaar mochten verwachten. Dat zou ons moeten toelaten om de mobiliteitsbehoeften in en rond Brussel te analyseren. Er werd toen ook gezegd dat een taskforce zou worden opgericht om de genomen maatregelen rond verkeersveiligheid te evalueren en de samenwerking tussen de Staat en de verschillende Gewesten te verbeteren. Zeker met betrekking tot Brussel als knooppunt zou dat geen slechte zaak zijn.

Mijnheer de staatssecretaris, wat is de stand van zaken omtrent deze studie? Hoe staat het met de ideeën rond de taskforce?

08.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Mijnheer Doomst, wat u zegt is inderdaad juist. Mijn voorganger, de heer Leterme, heeft op 5 maart 2008 inderdaad een protocolakkoord afgesloten met de ministers van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en het Vlaamse en Waalse Gewest bevoegd voor Mobiliteit of Vervoer, over een studie die zou worden gemaakt met de titel: "Evolutie en optimalisatie van het Gewestelijk ExpresNet van, naar, in en rond Brussel".

De conclusies van die studie, die werd gerealiseerd in uitvoering van het artikel 13 van de GEN-overeenkomst die werd afgesloten op 4 april 2003 en in het Belgisch Staatsblad van 1 maart 2006 werd gepubliceerd, dus heel wat later, zijn beschikbaar sedert 22 juni 2009. Zij worden momenteel onderzocht door het permanent secretariaat van de stuurgroep.

Mijnheer Doomst, ik moet u zeggen dat in het protocolakkoord niet in een taskforce was voorzien. Er stond alleen en ik citeer: "De algemene sturing van de studie zal door de stuurgroep worden

08.01 Michel Doomst (CD&V): Début 2008, M. Leterme a conclu, avec ses collègues des Régions, un accord sur la réalisation d'une étude sur le RER autour de Bruxelles. Cette étude doit permettre d'analyser les besoins en mobilité à Bruxelles et alentours. De même, un groupe de travail serait mis sur pied pour évaluer les mesures relatives à la sécurité de la circulation et améliorer la coopération entre l'État et les différentes Régions. Qu'en est-il de cette étude et de la constitution du groupe de travail?

08.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Les conclusions de cette étude sont disponibles depuis le 22 juin 2009 et sont actuellement examinées par le secrétariat permanent du groupe directeur. Le protocole d'accord ne prévoit pas de groupe de travail. Il a seulement été précisé que la conduite générale de l'étude serait assurée par le groupe directeur créé dans le cadre de l'accord sur le RER.

Le groupe de travail technique était présidé par le fonctionnaire dirigeant et constitué de membres du secrétariat permanent du

verzekerd, die is opgericht binnen de GEN-overeenkomst, afgesloten tussen dezelfde partijen als van de huidige overeenkomst. De leidende ambtenaar zal daartoe periodiek verslag uitbrengen over de werkzaamheden van de technische werkgroep aan de leden van de stuurgroep en draagt de beslissingsvoorstellen voor die door deze technische werkgroep worden opgesteld”.

De technische werkgroep zetelde onder het voorzitterschap van de leidende ambtenaar en was samengesteld uit: de leden van het permanent secretariaat van de stuurgroep, die overigens ook werd ingesteld in het kader van de GEN-overeenkomst; een vertegenwoordiger van elk van de vier betrokken openbaarvervoeroperatoren, zijnde De Lijn, STIB, TEC en de NMBS; een vertegenwoordiger van de beheerder van de spoorweginfrastructuur, dus Infrabel; de projectleider van elk van de loten die voorzien zijn in de uitgeschreven studieopdracht; alsook deskundigen die de werkgroep wil betrekken bij sommige delen van de studie.

De door het permanent secretariaat geformuleerde voorstellen van beslissing aangaande het gevolg dat aan de conclusies van die studie dient te worden gegeven, zullen in eerste instantie worden besproken op de volgende vergadering van de stuurgroep, welke vergadering normaal gezien binnen enkele weken zal plaatsvinden.

Het vooropgestelde doel is een eerste ontwerp van indicatief meerjarenprogramma en een eerste ontwerp van jaarlijks programma ter goedkeuring voor te leggen aan de stuurgroep, die eind dit jaar, dus nog voor 31 december, opnieuw bijeen zou moeten komen. Conform de bepalingen van artikel 12 van de overeenkomst van 4 april 2003 zal dat ontwerp van indicatief meerjarenplan, omvattende de gestructureerde beschrijving van de geplande acties van de partijen die het openbaar vervoer onder hun bevoegdheid hebben en van de betrokken maatschappijen van openbaar vervoer, vervolgens ter goedkeuring worden voorgelegd aan het executief comité van de ministers van Mobiliteit.

Wij zijn dus, zo zou ik bijna zeggen, in de eindfase van de studie en wij zullen tot goedkeuringen moeten overgaan. Dat betekent, in de veronderstelling dat wij die goedkeuringen krijgen in de eerstvolgende maanden – wat nog helemaal niet zeker is –, dat er dan pas echt werk van kan worden gemaakt en concrete plannen kunnen worden gemaakt omtrent de toepassing van dat geheel in de regio rond Brussel. Met andere woorden, daar zal wat vertraging op zitten, en geen klein beetje.

08.03 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, bedankt voor uw toelichting.

Zoals steeds willen wij u aanmoedigen om daar toch vooruitgang in te boeken, omdat we nu stilstaan. In al die discussies – bijvoorbeeld nu ook inzake rekeningrijden – denk ik dat wij hier op een van de teerste plekken van dit land zitten. Het is absoluut noodzakelijk dat wij met het GEN vooruitgang maken.

Als ik hoor dat er zal gestuurd worden in de studie van de stuurgroep, dan klinkt dat zo stug. Dan vrees ik inderdaad dat wij op uw duwvermogen zullen moeten rekenen. Ik reken er echt op, zoals u

groupe de pilotage, de représentants de De Lijn, de la STIB, des TEC et de la SNCB, ainsi que d'un représentant d'Infrabel, du chef de projet de chacun des lots et de plusieurs experts.

Le secrétariat permanent a formulé une série de propositions de décision à propos des suites à réserver à l'étude. Celles-ci seront examinées lors d'une prochaine réunion du groupe de pilotage, dans quelques semaines. L'intention est de soumettre un premier projet de plan pluriannuel ainsi qu'un projet de programme annuel à l'approbation du groupe de pilotage avant le 31 décembre. Conformément à l'article 12 de la convention du 4 avril 2003, ce projet sera ensuite soumis à l'approbation du comité exécutif des ministres de la Mobilité.

Nous sommes donc entrés dans la phase finale de l'étude et attendons les approbations. Ce n'est qu'ensuite que nous pourrions concevoir des projets concrets. Nous avons donc clairement pris un retard important.

08.03 Michel Doomst (CD&V): Le RER constitue une nécessité absolue. J'espère dès lors que le secrétaire d'Etat s'attaquera à ce problème qui concerne le trafic de jour avec la même détermination qu'il a affichée pour les vols de nuit.

deskundig de nachtvluchten aanpakt, dat u ook die dagknopen zo snel mogelijk mee zult kunnen ontwarren.

08.04 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Doomst, ik wil u uw illusies niet ontnemen. Ik weet dat u er een grote voorstander van bent. Op de spoorlijnen die moeten worden ontdebeld om het GEN-project mogelijk te maken, zie ik de vertragingen voor het bekomen van bouwvergunningen en voor de procedures die moeten worden doorlopen om zelfs maar te kunnen starten met de werken. Dat geldt zowel voor de richting Namen als voor de richting Charleroi en Doornik. Ik zie welke vertraging daar wordt opgelopen.

Laten wij elkaar geen Liezebet heten. Als men voldoende resultaat kan boeken en als men reeds in een tussenfase tegen 2015 of 2016 iets klaar heeft, zal er goed gewerkt zijn. Als het GEN-project, zoals het zo mooi is uitgedacht, operationeel kan zijn tegen 2020, dan zullen wij werkelijk mogen spreken van enorm veel geluk en van een goede vooruitgang. U weet ook hoe ambtelijk de molen draait en hoe lang de procedures duren om bouwvergunningen te krijgen om dat allemaal tot stand te brengen.

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

09 **Vraag van de heer Michel Doomst aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de herziening van de wegcode" (nr. 15368)**

09 **Question de M. Michel Doomst au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la révision du code de la route" (n° 15368)**

09.01 **Michel Doomst** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de staatssecretaris, de rijbewijssite www.gratisrijbewijsonline.be stelde eind oktober vorig jaar dat de wegcode een kluwen is geworden waarbij sommige verkeersregels elkaar zelfs tegenspreken. U hebt die kritiek ook beaamd. U hebt toen een werkgroep belast met de opdracht om de wegcode te herschrijven en meer samenhangend te maken. Hij moet begrijpelijker worden en er mogen geen contradicties meer in voorkomen.

Wat is de stand van zaken in verband met de herziening van de wegcode?

09.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, ik kan ter zake goed nieuws melden.

De werkgroep die een herziening van de wegcode moest voorbereiden en die werd opgericht binnen de federale commissie voor de Verkeersveiligheid, heeft haar werkzaamheden enkele maanden geleden beëindigd. Mijn administratie heeft sedertdien alle opmerkingen die door die werkgroep werden gemaakt, verwerkt in teksten en heeft het ontwerp gefinaliseerd.

Het is nu mijn bedoeling om de definitieve tekst van het voorstel van nieuwe wegcode voor het einde van het jaar naar de federale commissie terug te sturen, aangepast en redactioneel uitgewerkt. Nadien kan de procedure ingezet worden met de Gewesten, die trouwens deel uitmaakten van de werkgroep. Ook zij moeten bij de procedure worden betrokken. De volgende fase is het inwinnen van adviezen van de Raad van State en van andere instanties. In dat

08.04 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Ne nous leurrons pas. Je sais que M. Doomst est un fervent partisan du projet RER mais je sais dès à présent qu'en raison de lenteurs administratives dans le traitement des permis de bâtir, nous serons confrontés à d'importants retards, tant dans la direction de Namur que dans celles de Charleroi et de Tournai. Si nous engrangeons les premiers résultats d'ici 2015 ou 2016 et parvenons à faire en sorte que le projet dans sa totalité soit opérationnel d'ici 2020, nous pourrions déjà être satisfaits.

09.01 **Michel Doomst** (CD&V): Le site www.gratisrijbewijsonline.be a laissé entendre fin octobre 2008 que le code de la route est devenu un embrouillamini inextricable. Le secrétaire d'État a confirmé cette critique et a chargé un groupe de travail de réécrire le code de la route et de le rendre plus cohérent. Quel est l'état du dossier?

09.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Le groupe de travail de la commission fédérale de la sécurité routière chargé de préparer la révision du Code de la route a mis fin à ses travaux voici quelques mois. Mon administration a examiné toutes les observations et les a traduites sous la forme d'une proposition de nouveau code de la route que je souhaite encore renvoyer à la commission fédérale avant le fin de l'année.

La procédure pourra ensuite suivre son cours au niveau des Régions, qui siègent d'ailleurs

verband denk ik in de eerste plaats aan het ministerie van Justitie omdat het per slot van rekening de politierechters zijn die hun uitspraken moeten doen op basis van de wegcode.

Het blijft in elk geval een zeer omvangrijk werk aangezien het de gehele wegcode betreft. Daar komen heel wat aspecten bij kijken die goed moeten worden afgewogen, ook vanuit politieel en justitieel oogpunt. In elk geval moet erover worden gewaakt dat de rechten en de plichten van de verschillende soorten weggebruikers op een duidelijke en ondubbelzinnige wijze worden geregeld zodat er achteraf geen betwistingen meer kunnen zijn, onder meer op het niveau van de rechtbanken.

Binnenkort zal ik de federale commissie kennis laten nemen van de finale redactie van de tekst op grond van de opmerking die de federale commissie heeft gemaakt. Als die tekst wordt aanvaard, stuur ik hem door naar de Gewesten, de Raad van State en de FOD Justitie. Ik hoop dat al deze instanties tegen midden 2010 hun fiat zullen geven.

Nadien zal er een implementatieperiode volgen. Voor een materie zoals de wegcode gaat het immers niet op om te zeggen dat eenmaal iets is goedgekeurd, het de volgende dag reeds kan worden toegepast. Gezien de betrokkenheid van zoveel Belgen die met een rijbewijs, als voetganger, als fietser, de weg gebruiken, moet er een implementatieperiode volgen.

Er moeten nog heel wat reglementeringen worden aangepast, conform de nieuwe wegcode. Alle instanties die op een of andere manier de wegcode moeten toepassen, moeten vertrouwd geraken met de nieuwe artikelen en zij moeten vooral de nieuwe indeling leren kennen. Her en der zullen informaticasystemen moeten worden aangepast.

Tot slot, dankzij het grondige werk dat werd geleverd, en als wij medio volgende jaar de definitieve tekst goedgekeurd krijgen, koester ik de hoop om tegen 1 januari 2011 de herschreven wegcode in te voeren. Laten wij duidelijk zijn, het is geen nieuwe wegcode, maar enkel een herschreven wegcode om de leesbaarheid en de duidelijkheid ervan te verbeteren.

Dat is het schema waarvan wij momenteel uitgaan. Ik hoop dat wij niet op de Griekse kalender terecht zullen komen, zoals dat voor het Gewestelijk Expressnet het geval is, want dit is volgens mij een belangrijke aangelegenheid.

09.03 Michel Doomst (CD&V): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw hoopvolle boodschap.

Het is goed dat u de wegcode duidelijker en eenvoudiger wil maken. Dit is een voorbeeld voor andere sectoren op federaal en regionaal niveau.

Ik dank u eveneens voor de duidelijke timing die u hopelijk kunt aanhouden zodat de code-Schoupe tegen eind volgend jaar volledig vorm kan krijgen.

L'incident est clos.

au sein du groupe de travail. Ensuite, il faudra recueillir, entre autres, les avis du Conseil d'État et du ministère de la Justice.

La proposition concerne le code de la route dans son ensemble. Nous devons bien envisager tous les aspects, également du point de vue de la police et de la justice. Nous devons en tout cas veiller à ce que les droits et les obligations de tous les usagers de la route soient réglés clairement et sans équivoque afin qu'il ne puisse y avoir de contestations ultérieurement.

J'escompte obtenir l'accord de toutes les instances concernées pour la moitié de 2010. Il y aura ensuite une longue période de mise en œuvre puisque des millions d'usagers de la route sont concernés. Le nouveau code, qui sera clair et intelligible, devrait pouvoir entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2011.

09.03 Michel Doomst (CD&V): Voilà bien un message encourageant: le secrétaire d'État assortit le "code Schoupe", qui se voudra transparent et simplifié, d'un échancier précis.

Het incident is gesloten.

Le **président**: La question n° 15468 de M. Jean-Jacques Flahaux est reportée. M. Stefaan Van Hecke est absent pour poser sa question n° 15497.

10 Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'avertissement adressé à la Belgique par la Commission européenne sur la mise en oeuvre insuffisante du premier paquet ferroviaire" (n° 15520)

10 Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de waarschuwing van de Europese Commissie aan België in verband met de ontoereikende uitvoering van het eerste spoorwegpakket" (nr. 15520)

10.01 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, la Commission européenne a adressé un second avertissement à 21 pays membres dont la Belgique pour la mise en oeuvre insuffisante du premier paquet ferroviaire, lequel régit l'ouverture du marché ferroviaire européen à la concurrence.

En ce qui concerne la situation belge, la Commission européenne déplore notamment le manque d'autonomie du gestionnaire des infrastructures à l'égard des opérateurs ferroviaires ainsi que l'application jugée insuffisante des dispositions concernant la tarification de l'accès aux voies.

Monsieur le secrétaire d'État, quelle attitude comptez-vous adopter à l'occasion de votre réponse à la Commission? Des réformes devront-elles intervenir au niveau de la structure du groupe SNCB pour assurer l'autonomie d'Infrabel vis-à-vis du reste du groupe?

10.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur le président, monsieur Lavaux, vous posez une question terriblement délicate dans la mesure où je me trouve entre le marteau et l'enclume.

Nous connaissons les positions de la Commission européenne ainsi que la réalité au niveau de la SNCB.

L'avis motivé que la Commission européenne a adressé à la Belgique en raison de l'insuffisance des mesures prises pour mettre en oeuvre le premier paquet ferroviaire comporte deux volets. Ainsi, la Commission reproche à la Belgique le fait qu'Infrabel, qui est en charge des fonctions dites essentielles, ne soit pas suffisamment indépendante de la SNCB Holding, selon les critères qui sont repris en annexe de la communication COM/189 du 3 mai 2006. Par ailleurs, elle estime que la Belgique n'a pas correctement transposé l'article 11 de la directive 2001/14 car le système de tarification de l'accès à l'infrastructure ferroviaire en vigueur ne comporte pas un mécanisme visant à stimuler les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure à améliorer constamment leurs performances.

10.01 David Lavaux (cdH): De Europese Commissie heeft 21 lidstaten, waaronder België, voor de tweede maal op de vingers getikt omdat ze onvoldoende uitvoering hebben gegeven aan het eerste spoorwegpakket.

Wat ons land betreft, betreurt de Europese Commissie dat de infrastructuurbeheerder niet voldoende onafhankelijk is ten aanzien van de spoorwegoperatoren en dat de bepalingen inzake de tarifiering van de toegang tot de spoorweginfrastructuur onvoldoende worden toegepast.

Welk standpunt zal u innemen? Zal de structuur van de NMBS-groep moeten worden herzien om de autonomie van Infrabel ten aanzien van de rest van de groep te verzekeren?

10.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Uw vraag handelt over een zeer delicate aangelegenheid. Ik ben tussen hamer en aambeeld.

We kennen de standpunten van de Europese Commissie en de realiteit bij de NMBS.

De Commissie verwijt België dat Infrabel niet voldoende onafhankelijk is van de NMBS-Holding. Bovendien is ze van oordeel dat België artikel 11 van richtlijn 2001/14 niet correct heeft omgezet, want de tarifieringsregeling voor de toegang tot de spoorweginfrastructuur zet de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders er niet toe aan hun prestaties voortdurend

Pour ce qui concerne ce deuxième point, nous avons annoncé à la Commission que lors de sa réunion du 3 juillet 2009, le Conseil des ministres a approuvé en première lecture un avant-projet de loi qui prévoit l'introduction d'un système bonus-malus financier qui devra remplacer le système bonus-malus en vigueur en guise de test depuis 2007.

Cet avant-projet de loi a été approuvé en seconde lecture par le Conseil des ministres du 16 octobre dernier. La promulgation de la loi ainsi que l'arrêté d'exécution de cette mesure suivront dans les prochains mois.

Pour ce qui est de l'indépendance des fonctions essentielles, en étroite collaboration avec le ministre des Entreprises publiques, avec mon administration et les entreprises concernées du groupe SNCB, je définirai dans les prochains jours une stratégie de réponse à la Commission. Il me semble toutefois nécessaire de franchir des pas pour répondre partiellement aux demandes de l'Europe. Des adaptations dans certains aspects de la gestion du personnel devront être examinées pour atteindre l'objectif fixé par la Commission, à savoir l'indépendance des fonctions essentielles du système ferroviaire.

te verbeteren.

Met betrekking tot dat tweede punt hebben we de Commissie laten weten dat de ministerraad op de vergadering van 3 juli 2009 in eerste lezing een voorontwerp van wet heeft goedgekeurd dat een financiële bonus-malusregeling invoert, die in de plaats moet komen van de regeling die in 2007 bij wijze van test werd ingevoerd. De wet zou in de komende maanden in werking moeten treden.

Tot slot dienen bepaalde aspecten van het personeelsbeheer aangepast te worden om het door de Commissie gestelde doel te kunnen bereiken, namelijk de scheiding van de essentiële functies van het spoorwegsysteem. Ik zal de komende dagen, in nauwe samenwerking met de minister van Overheidsbedrijven, mijn administratie en de betrokken ondernemingen van de NMBS-Groep, een strategie voor het antwoord aan de Commissie uitwerken.

10.03 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, je ne vais pas fustiger l'attitude de la Belgique. J'ai dit également que 21 autres pays se trouvaient dans la même situation et ont eu droit à des remarques. Cela ne nous est pas propre.

10.03 David Lavaux (cdH): Het is inderdaad zo dat 21 andere landen zich in dezelfde situatie bevinden.

10.04 Etienne Schoupe, secrétaire d'État: Pratiquement tous les pays membres ont été rappelés à l'ordre par la Commission.

10.04 Staatssecretaris **Etienne Schoupe**: Bijna alle lidstaten werden door de Commissie tot de orde geroepen.

10.05 David Lavaux (cdH): Il faut donc rester attentif à ce problème. Je prendrai connaissance du nouvel avant-projet de loi bonus-malus financier qui mérite toute notre attention. Je compte sur vous pour mettre au point une réponse avec les partenaires des négociations qui puisse contenter l'Europe sans être plus libérale que nécessaire.

10.05 David Lavaux (cdH): We moeten dat probleem dus blijven volgen. Ik zal kennis nemen van het nieuwe voorontwerp van wet betreffende het financiële bonus-malussysteem. Ik vertrouw erop dat u, samen met de onderhandelingspartners, een antwoord zal formuleren dat Europa tevreden zal stellen, maar dat niet liberaler is dan nodig.

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

Le **président**: La question n° 15843 de Mme Karine Lalieux est reportée. La question n° 15873 de

Mme Sabien Lahaye-Battheu est transformée en question écrite.

11 **Vraag van de heer David Geerts aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het GEN-plan" (nr. 15895)**

11 **Question de M. David Geerts au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le projet RER" (n° 15895)**

11.01 **David Geerts** (sp.a): Mijnheer de voorzitter, ik weet niet in welke mate de vraag van collega Doomst over hetzelfde onderwerp ging, maar de twee stonden apart op de agenda. Ik heb een vrij korte vraag.

Mijnheer de staatssecretaris, in het tijdschrift Mondig Mobiel las ik vijf kritische geluiden over de implementatie van het GEN. Verschillende stoptreinen zouden de hoofdstad niet aandoen.

Ik zou graag de grote lijnen willen kennen en een stand van zaken in het dossier. Toen ik daarstraks binnenkwam, zei u reeds dat het een dossier is met verschillende etappes, dat eigenlijk niet vlot.

Wat zijn de pijnpunten en waar staan wij vandaag de dag?

11.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer Geerts, ik heb inderdaad reeds een tipje van de sluier gelicht in het antwoord op de vraag van de heer Doomst. Uw vraag was enigszins concreter.

De ontwikkeling en de implementatie van het GEN gebeuren in samenspraak tussen de federale regering en de drie Gewesten, conform de bepalingen van de overeenkomst, waarnaar u hebt verwezen in uw vraagstelling. De overeenkomst houdt ook in dat er om de vijf jaar een studie wordt uitgevoerd om de noden te bestuderen en de voorwaarden te bepalen waarin aan die noden kan worden beantwoord.

De eerste dergelijke studie is reeds uitgevoerd onder toezicht van de vier betrokken regeringen, de federale, de Vlaamse, de Waalse en de Brusselse hoofdstedelijke regering, dus de vier partijen die deel uitmaken van de overeenkomst. Het rapport met de conclusies van de consulent wordt momenteel onderzocht op het niveau van de verschillende ministeriële kabinetten.

De studie heeft aangetoond dat het niet mogelijk is om rekening houdend met de bestaande en reeds geplande infrastructuur het origineel plan dat in de overeenkomst was opgenomen, zonder meer uit te voeren. Redenen daarvoor zijn de ontbrekende infrastructuur en de onvoldoende capaciteit in de noord-zuidverbinding. De strikte uitvoering van het originele plan zou een verregaande verslechtering met zich meebrengen van het andere beschikbare spooraanbod en de verergering van de reeds zo vaak aangeklaagde onregelmatigheid van de spoordienst.

Mijnheer Geerts, in concreto komt het erop neer dat, als de bepalingen van de oorspronkelijke overeenkomst worden doorgevoerd, wel de kortereafstandstreinen gebruik zouden kunnen maken van de noord-zuidverbinding, maar dat alle interregionale en intercity verbindingen – de langeafstandsverbindingen dus, waarvan onder meer onze voorzitter gebruikmaakt – daarvan het slachtoffer zouden zijn, omdat er dan capaciteitsproblemen zijn op de noord-

11.01 **David Geerts** (sp.a): Selon les médias, le Réseau Express Régional (RER) ne serait pas mis en œuvre selon le projet initial. Quels sont les problèmes? Quel est l'état d'avancement de ce projet?

11.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Le gouvernement fédéral et les trois Régions sont concernés par le développement et la mise en œuvre du RER, comme prévu dans une première étude sur les besoins et les conditions pour la mise en œuvre du RER. Les conclusions de cette étude sont actuellement analysées. Il s'avère impossible de mettre en œuvre le projet initial du RER, parce que la capacité sur la liaison Nord-Sud est insuffisante et que l'infrastructure manque. Une mise en œuvre du projet sans modifications serait néfaste pour le trafic ferroviaire sur les longs trajets.

Le gouvernement fédéral et les Régions peuvent modifier le projet. Un projet intermédiaire, qui se rapproche du plan initial et qui pourra bel et bien être mis à exécution, a été développé. Des pourparlers sont en cours pour rendre le RER opérationnel dès 2016 sur une partie du réseau et sur l'ensemble d'ici à 2020. La solution sera soumise au comité exécutif des ministres de la Mobilité au cours des prochains mois.

zuidverbinding.

Dat geldt natuurlijk ook, mijnheer De Groote, voor de reizigers uit het Brugse. Kortom, de originele voorstellen kunnen niet worden uitgevoerd, precies door het noodzakelijk samengaan van dat regionale vervoer met het interregionale vervoer en het langeafstandsverkeer.

U begrijpt dat dit zeker niet aanvaardbaar is voor de federale of Vlaamse regering, misschien wel voor de Brusselse regering, dat het verkeer van buiten de regio rond Brussel het slachtoffer wordt van de toepassing van de originele overeenkomst.

De partijen hebben volgens de overeenkomst wel de mogelijkheid om het plan te wijzigen indien nodig. Tijdens de studie werd een tussentijds plan ontwikkeld dat voor een deel op het originele gelijk en wel zou kunnen worden uitgevoerd. Op dit ogenblik onderhandelen de federale staat en de Gewesten over de mogelijkheid om het GEN alleszins deels operationeel te maken tegen 2016 in een tijdelijke vorm, om dan tegelijkertijd de weg voor te bereiden voor een versie die nauw aansluit bij de originele eisen van de overeenkomst.

Als ik de vooruitzichten mag geloven die op dit ogenblik worden gesteld, zou een en ander tegen 2020 wel operationeel moeten zijn. De oplossing die gezamenlijk door alle partijen zal worden bedongen, zal in de eerstkomende maanden worden voorgelegd aan het executief comité van de ministers van Mobiliteit, zodat het kan worden bekrachtigd door de vier regeringen die partij zijn in de overeenkomst.

Ik resumeer. Waarschijnlijk zal er tegen 2016 reeds een gedeeltelijke of tijdelijke uitwerking zijn van een gewestelijk expresnet, dat nog niet het Gewestelijk ExpressNet is, met de hoop dat tegen 2020 het Gewestelijk ExpressNet wel degelijk tot tevredenheid van de vier betrokken regeringen operationeel kan worden gemaakt.

11.03 David Geerts (sp.a): Ik dank u voor uw antwoord.

Ik heb een bijkomende vraag. In het aangepast plan voor 2016 dient men nog verscheidene onteigeningen of bouwaanvragen te doen. Bij het diaboloproject bijvoorbeeld was een van de pijnpunten de aflevering van de bouwvergunningen. Ik kan mij inbeelden dat voor een aangepast plan dat zoals u zegt tegen 2016 gedeeltelijk moet worden gerealiseerd afhankelijk van de grootte van de aanpassingen, men opnieuw een probleem zal hebben met bouwvergunningen en andere vergunningen.

11.04 Staatssecretaris Etienne Schoupe: U slaat de nagel op de kop. Het zijn inderdaad administratieve vertragingen op het vlak van bouwvergunningen en onteigeningen vooral. Immers, er zijn niet alleen voorstanders van het Gewestelijke ExpressNet, er zijn ook tegenstanders, om persoonlijke of andere redenen. Het heeft veel meer tijd gevegd dan oorspronkelijk werd verwacht. Op verschillende plaatsen is men nu toch volop aan het werken, maar die werken staan nog maar aan het begin. Om werkelijk operationeel te zijn, moet een spoorlijn geheel af zijn voor die optimaal kan worden gebruikt.

Een en ander zal reeds mogelijk zijn vanaf 2016, maar het geheel zal, zoals men het heeft geconcipieerd, pas klaar zijn tegen 2020. U ziet

11.03 David Geerts (sp.a): Les différentes procédures d'expropriation et la délivrance des permis de bâtir ont déjà occasionné d'importants retards dans le passé. Sera-ce de nouveau le cas si le projet est modifié?

11.04 Etienne Schoupe, secrétaire d'État: Les procédures administratives en matière de permis de bâtir et d'expropriations ont en effet pris beaucoup plus de temps que prévu. Les travaux sont à présents entamés sur divers sites. Le RER pourra être mis partiellement en service à partir de 2016 mais il ne sera totalement opérationnel qu'en 2020.

welke substantiële vertragingen er al zijn geweest inzake het realiseren van dat oorspronkelijke project.

11.05 David Geerts (sp.a): Wordt vervolgd.

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

12 Questions jointes de

- Mme Kattrin Jadin au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'homologation au contrôle technique de la voiture type 'Fiat 500'" (n° 16076)
- M. Xavier Baeselen au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les problèmes de contrôle technique rencontrés lors de la revente de véhicules récents" (n° 16109)
- Mme Magda Raemaekers au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le fonctionnement des stations de contrôle technique" (n° 16111)
- Mme Isabelle Tasiaux-De Neys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les problèmes de passage au contrôle technique de la Fiat 500" (n° 16116)
- M. Philippe Blanchart au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la problématique du contrôle technique pour les Fiat 500" (n° 16121)
- M. Paul Vanhie au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la Fiat 500" (n° 16160)
- M. Bruno Stevenheydens au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le refus de la Fiat 500 au contrôle technique" (n° 16239)

12 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Kattrin Jadin aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de homologatie bij de technische keuring van auto's van het type 'Fiat 500'" (nr. 16076)
- de heer Xavier Baeselen aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de problemen met de technische keuring van recente tweedehandsvoertuigen" (nr. 16109)
- mevrouw Magda Raemaekers aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de werking van de keuringsstations" (nr. 16111)
- mevrouw Isabelle Tasiaux-De Neys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de problemen voor de Fiat 500 om de technische keuring te doorstaan" (nr. 16116)
- de heer Philippe Blanchart aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de problemen betreffende de technische keuring van de Fiat 500" (nr. 16121)
- de heer Paul Vanhie aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de Fiat 500" (nr. 16160)
- de heer Bruno Stevenheydens aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het afkeuren van de Fiat 500 bij de autokeuring" (nr. 16239)

Le **président**: Les questions n° 16076 de Mme Jadin, n° 16111 de Mme Raemaekers, n° 16116 de Mme Tasiaux-de Neys sont transformées en questions écrites. Je rappelle que la question n° 16109 de M. Baeselen est retirée à sa demande.

12.01 Philippe Blanchart (PS): Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, c'est avec un certain étonnement que j'ai appris que la moitié des Fiat 500 échouait au contrôle technique.

C'est interpellant car on ne parle pas ici de la Fiat 500 historique mais bien de la petite dernière, celle qui a été couronnée voiture de l'année 2008 et qui a obtenu d'excellents scores en matière de protection des passagers.

D'après les informations diffusées par la presse, celles-ci ne répondent pas aux critères minimums d'adhérence, ce qui, j'en conviens, est pour le moins problématique pour une voiture.

Les responsables de la marque italienne ne nient pas le problème mais font remarquer que celui-ci ne se pose qu'en Belgique. Et

12.01 Philippe Blanchart (PS): De helft van de Fiat 500 wordt afgekeurd bij de technische keuring, omdat ze niet aan de minimumnormen inzake wegvastheid voldoen.

De Italiaanse autobouwer ontkent het probleem niet, maar merkt op dat er blijkbaar enkel in België een probleem is. De gehanteerde ophangingstest zou verouderd zijn, gelet op de evolutie van de kleine stadsauto's, die almaar lichter worden.

d'expliquer que le test incriminé serait obsolète vu l'évolution des petites citadines allant toujours vers plus de légèreté. Cette évolution répond notamment à un souci d'accessibilité urbaine mais également à une volonté de diminution de consommation, ce qui est à la fois bon pour l'environnement et le porte-monnaie.

L'argumentation se basant sur les 5 étoiles obtenues à l'EuroNCap afin de justifier la qualité de cette voiture en matière de sécurité me laisse quelque peu sur ma faim. En effet, EuroNCap est une association qui certifie la protection et la sécurité des passagers à partir de crash tests. Or à ma connaissance, sans nullement remettre en cause les résultats et le sérieux de ces crash tests, ceux-ci ne certifient en rien la qualité d'adhérence de la voiture. Ce qui est précisément en cause dans le cas de la Fiat 500.

Je suppose bien sûr que le certificat d'homologation d'un véhicule neuf prend en considération l'ensemble des critères liés à la sécurité. Il paraît difficilement imaginable que cette vénérable institution qu'est Fiat ait négligé un tel paramètre.

Monsieur le secrétaire d'État, mes questions sont les suivantes.

Doit-on effectivement considérer que le test d'adhérence effectué par le contrôle technique, et par delà le concept-même du contrôle technique, n'est effectivement plus adapté à l'évolution du marché automobile?

D'autres véhicules sont-ils dans la même situation?

Si le test d'adhérence n'est pas à remettre en cause, doit-on conclure que des véhicules neufs potentiellement dangereux sont autorisés à la vente?

Quels sont justement les critères d'homologation des véhicules neufs sur le marché?

Enfin, j'ai également appris qu'un fonctionnaire du SPF Mobilité s'est rendu en Italie au siège du Groupe Fiat. Pourriez-vous m'éclairer sur le mandat qui lui a été donné ainsi que sur les éventuels résultats de sa mission?

12.02 Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de staatssecretaris, recent kregen wij bericht van Touring dat de Fiat 500 stelselmatig door de keuring wordt afgekeurd wegens problemen met de achterwielophanging. GOCA van haar kant ontkent deze stelselmatige afkeuring van de Fiat 500 en beweert dat het gaat om individuele gevallen.

Hoeveel wagens van het type Fiat 500 geraken er daadwerkelijk niet door de keuring?

Ik denk trouwens dat de problematiek ruimer is dan de Fiat 500. Ons keuringssysteem is vandaag onderhevig aan kritiek. Ik heb er alle begrip voor dat de regels inzake keuring technisch ingewikkeld zijn, maar het gaat er bij mij niet in dat een auto die in een ander Europees land is goedgekeurd niet door de Belgische keuring geraakt. Het zal u ook niet verrassen als ik zeg dat de keuringsstations niet performant genoeg functioneren.

Ik veronderstel uiteraard dat er bij de homologatie van een nieuw voertuig rekening gehouden wordt met alle veiligheidsvereisten.

Is de wegvastheidstest die bij de technische keuring wordt uitgevoerd, en bij uitbreiding de hele technische keuring an sich, inderdaad niet langer aangepast aan de evolutie van de automobiemarkt?

Doet dit probleem zich ook voor bij andere voertuigen?

Als de ophangingstest niet ter discussie gesteld wordt, moeten we dan besluiten dat er potentieel gevaarlijke nieuwe voertuigen tot de markt worden toegelaten?

Welke criteria gelden er precies voor de homologatie van nieuwe voertuigen?

Kan u mij ten slotte nadere informatie geven over het mandaat van de ambtenaar van de FOD Mobiliteit die naar de zetel van de Fiat Group in Italië is gereisd, en over de eventuele resultaten van zijn missie?

12.02 Paul Vanhie (LDD): Le contrôle technique recalait systématiquement la Fiat 500 pour problèmes de suspension arrière. Le Groupement des organismes agréés de contrôle automobile et du permis de conduire (GOCA) affirme qu'il s'agit de cas isolés. Combien de véhicules de ce type ont été refusés au contrôle technique?

Notre système d'expertise automobile présente des lacunes. Des véhicules agréés dans d'autres pays européens échouent au contrôle automobile belge. De

Verhalen van wagens die zonder duidelijk reden, of voor kleinigheden, worden afgekeurd zijn legio. Vaak moeten consumenten verlof nemen om naar de keuring te gaan. Daar worden ze geconfronteerd met lange wachttijden met uren tijdverlies tot gevolg. De keuring in België is eigenlijk een monopolie markt in handen van tien erkende ondernemingen, verenigd in de vzw GOCA. Dat is vastgelegd in een koninklijk besluit van 1994 waarin de tien ondernemingen worden opgesomd.

Als liberaal ben ik natuurlijk gekant tegen het de facto monopolie in België. Daar wordt de consument volgens mij niet mee gediend. Op 22 oktober 2009 heeft het Europees Hof van Justitie Portugal nog veroordeeld omdat het te strikte voorwaarden aan haar keuringsondernemingen oplegde.

Kan de staatssecretaris bevestigen dat het nog steeds om dezelfde tien ondernemingen gaat?

Hebben andere ondernemingen aanvragen ingediend om op die markt te worden toegelaten?

Zult u stappen ondernemen om het de facto monopolie te eindigen op de Belgische keuringsmarkt?

Wat is uw standpunt inzake het arrest van het Europese hof? Wat is de implicatie op de Belgische keuringsmarkt?

12.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, ik heb de radio-uitzending gehoord waarin eigenaars van een Fiat 500 over hun ervaringen in de keuring vertelden. Enkele jaren geleden waren er gelijkaardige verhalen met andere kleine wagens. Het ging toch om verschillende gevallen. Mensen die beschikten over nieuwe, in België gekochte, wagens hadden een probleem met de keuring. De enige oplossing om positief gekeurd te worden was door de spanning uit de banden te laten, door zich aan te bieden met een volgetankte wagen, of door de koffer te verzwaren, in de hoop dat men niet werd ontdekt. Voor alle duidelijkheid: er werden geen andere gebreken vastgesteld.

Die wagens wordt wel als nieuw in ons land verkocht. Dit is een Belgenmop, beseffende dat deze wagen in andere Europese landen geen problemen ondervindt. Welke oplossingen heeft u voor dat probleem, mijnheer de staatssecretaris?

12.04 Patrick De Groot (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mag ik even?

Na de vragen van de collega's te hebben gehoord, meen ik dat de vragen onder agendapunt 25, zijnde de vragen nrs. 16256 van mijzelf en 16268 van mevrouw Déom, heel goed bij de huidige vragen aansluiten.

Mijnheer de staatssecretaris, is het mogelijk ze te koppelen of hebt u een apart antwoord?

12.05 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, de

plus, le fonctionnement des centres de contrôle technique manque de transparence. Souvent des véhicules sont refusés pour d'obscures raisons ou pour des détails. Les conducteurs doivent prendre une journée de congé pour se rendre au contrôle automobile où l'attente est longue.

Notre système de contrôle automobile est entre les mains de dix entreprises agréées et ce monopole n'est pas favorable au consommateur. Le secrétaire d'État va-t-il prendre des initiatives pour libéraliser le marché?

Le 22 octobre 2009, la Cour européenne de Justice a condamné le Portugal parce que cet État pratique des conditions d'expertise trop sévères. Quelle est l'incidence de cet arrêt sur le marché de l'expertise automobile belge?

12.03 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): La Fiat 500 n'est pas le seul véhicule à rencontrer des problèmes lors des tests de suspension effectués pendant le contrôle technique, d'autres petites voitures les avaient déjà connus par le passé. Cela commence à ressembler à une blague belge: les véhicules ne rencontrant aucun problème d'expertise dans d'autres pays ne réussissent pas à passer le contrôle dans notre pays.

Comment peut-on résoudre le problème?

12.05 **Etienne Schouppe**,

meeste vragen die door de zeven vraagstellers werden gesteld, slaan nogal erg op het technische aspect. Aan wat de heer De Groote, de heer Vanhie en mevrouw Déom hebben gevraagd, hangt echter een juridisch angeltje. Ik zal voornoemd juridisch angeltje in mijn antwoord op agendapunt 25 behandelen. Ik heb voor punt 25 dus een separaat antwoord. Het antwoord over de technische aspecten is op zich al moeilijk en ingewikkeld genoeg, als ik dat zo mag omschrijven.

Ten eerste, heren, wat betreft de Europese homologatievoorschriften, zal het u misschien verbazen maar voor de ophanging van voertuigen bestaan er geen homologatievoorschriften. Dat een auto een Europese homologatiegoedkeuring heeft gekregen, zegt dus niks over de ophanging en de wegligging.

Het voorgaande wil uiteraard niet zeggen dat de auto's een onveilige wegligging zouden hebben. Integendeel, elke autoconstructeur onderwerpt zijn prototype aan een reeks tests, zowel op testbanen als op de openbare weg. Bij bedoelde tests worden er voor de ophanging keuzes gemaakt. Ik geef een voorbeeld. Voor sommige wagens wordt een sportieve ophanging genomen; voor andere wordt voor een comfortabele ophanging geopteerd. Bij sommige luxewagens kan de koper zelfs al voor een sportieve of voor een comfortabele ophanging kiezen. Het is een keuze die wordt gemaakt, waarbij met de vooropgestelde veiligheidsvereisten rekening moet worden gehouden.

Mag ik het voorgaande even aan de hand van een voorbeeld illustreren? Ik moet ter zake naar de zogenoemde elandtest verwijzen. Een welbepaalde constructeur, waarvan ik de naam niet zal noemen, maar die sterretjes op zijn wagens plaatst, heeft een kleine auto op de markt gebracht die Europees was goedgekeurd. De wagen voldeed echter helemaal niet tijdens een door een journalist uitgevoerd uitwijkmanoeuvre. U zal zich ongetwijfeld nog de desbetreffende beelden op de televisie herinneren. Het gevolg is geweest dat de bedoelde constructeur de nodige aanpassing aan zijn model heeft gedaan en eigenlijk heeft moeten doen, om de wagen verkoopbaar te maken, met alle gevolgen van dien.

Ik kan u zeggen dat Fiat mij ook een aantal testrapporten heeft bezorgd waarin uitvoerig wordt toegelicht dat de Fiat 500 een veilige auto is met een veilige ophanging en wegligging.

De Europese typegoedkeuring houdt in dat de typegoedkeuring die werd verkregen in een bepaalde lidstaat automatisch geldt voor de andere lidstaten. Als Fiat zijn Fiat 500 in Italië heeft laten goedkeuren, is er automatisch een homologatie in België. Ik weet niet of het in Italië is gebeurd. Ik vermoed van wel, maar ik weet het niet. In elk geval, de Fiat 500 heeft een Europese typegoedkeuring en dat geldt automatisch ook voor België. Er is dus zeker en vast geen sprake van concurrentievervalsing – waarop sommige collega's hebben gealludeerd – wat de verkoop van die voertuigen betreft.

Hoe zit het met de Europese voorschriften inzake de autokeuring? Straks kom ik er nog meer in detail op terug bij de behandeling van de vragen onder punt 25.

Voor de autokeuring bestaat er een minimale harmonisering op Europees niveau, die de lidstaten een bepaalde vrijheid laat om daarvan af te wijken, bijvoorbeeld met betrekking tot het soort van

secrétaire d'État: Il n'existe aucun critère d'homologation européen pour la suspension des véhicules. Lorsqu'une voiture a obtenu une homologation, celle-ci ne donne aucune indication sur la suspension. Cela n'implique bien sûr pas que les voitures ne sont pas sûres. Le constructeur soumet ses voitures aux tests nécessaires. Les rapports test du constructeur indiquent que la Fiat 500 est un véhicule sûr.

Lorsqu'un véhicule a obtenu une homologation dans un État membre de l'Union européenne, celle-ci est automatiquement valable dans les autres États membres. La Fiat 500 dispose d'une homologation. Il ne s'agit donc nullement de concurrence déloyale, comme d'aucuns l'ont affirmé.

Il existe une harmonisation européenne minimale des règles d'agrément; les États membres sont autorisés à ne pas appliquer certaines règles. L'un des éléments à contrôler obligatoirement est la suspension, mais les États membres déterminent eux-mêmes comment effectuer le contrôle. Le test de suspension utilisé par la Belgique a été instauré en 1992. Il va de soi que ce test est très important pour la sécurité routière. Seulement 2 % des véhicules sont refusés chaque année à cause d'une mauvaise suspension.

Il existe une procédure adaptée pour les véhicules légers: la tension des pneus est contrôlée et l'essieu arrière est alourdi. La Fiat 500, aussi petite soit-elle, est toutefois trop lourde pour être classée dans la catégorie des véhicules légers.

Le fait que des nouvelles voitures, dont la tenue de route ne présente normalement aucun problème de sécurité, ne passent pas le test de suspension constitue un nouveau phénomène. En outre, les petites

voertuigen of de periodiciteit. Wat de te controleren punten aangaat, vermeldt de Europese richtlijn dat de wielophanging moet worden gecontroleerd, maar de richtlijn bepaalt niet hoe dat moet worden gecontroleerd. België heeft er in dat verband voor geopteerd om dat te doen aan de hand van een specifieke ophangingstest, zoals die reeds sedert 1992 bij de technische controle wordt uitgevoerd.

De autokeuring is van toepassing op voertuigen die reeds in het verkeer zijn gebracht. Een nieuwe wagen komt op de markt op basis van de homologatie. Wanneer een wagen tweedehands is, ook al is het een maand of twee maanden later, dan moet hij in elk geval de test ondergaan. Op dat ogenblik wordt die test gedaan. Bij de verkoop van een voertuig moet men ongetwijfeld de autokeuring passeren. Daar wringt het schoentje voor de Fiat 500. Een heleboel bijna nieuwe Fiat 500-voertuigen die tweedehands worden doorverkocht, raken niet door de technische controle omdat zij niet slagen voor de ophangingstest, die nochtans belangrijk is voor de verkeersveiligheid.

Ik hoor nu dat sommige mensen de autokeuring bekritisieren en daarbij de bemerking maken dat die niet meer aangepast of ongeloofwaardig zou zijn. Ik denk echter dat het zeer belangrijk is dat deze test gebeurt, en dat om na te gaan of een auto wel contact met de weg kan behouden in extreme omstandigheden. Dat is een zorg voor de verkeersveiligheid. Die test werd ingevoerd in 1992 en is volledig ingeburgerd. Het zal u misschien verbazen maar jaarlijks wordt slechts – hoewel slechts misschien relatief is – 2 procent van de voertuigen afgekeurd omwille van het feit dat er iets mankeert aan de ophanging. Dat heeft veelal te maken met de staat van de schokdempers.

Voor de lichte voertuigen heeft men noodgedwongen een aangepaste procedure moeten opstellen die erin bestaat dat achtereenvolgens controle van de bandenspanning wordt gedaan en dat er een verzwarende van de belasting op de achteras wordt doorgevoerd. Hoe klein het wagentje ook is, de Fiat 500 is te zwaar om onder de categorie van de lichte voertuigen te vallen. Dat zal u misschien verbazen maar het is zo.

Wij staan hier dus voor een relatief nieuw fenomeen, met name dat nieuw ontwikkelde auto's met een in principe veilige wegligging toch niet voldoen aan de ophangingstest van de autokeuring. Ik kan er terloops aan toevoegen dat niet alleen sommige kleine voertuigen last hebben van die ophangingstest, maar ook grotere wagens die uitgerust zijn met elektronisch geregelde ophanging. In dat perspectief heb ik trouwens gevraagd dat er een studie zou komen om het systeem van de ophangingstest te evalueren in functie van de technische evolutie van de auto's. Dit wil in elk geval niet zeggen dat wij het kind met het badwater moeten weggooien. De ophangingstest heeft wel degelijk een toegevoegde waarde om slechtwerkende schokdempers te identificeren, een zaak die belangrijk is voor de verkeersveiligheid.

Quid de aangepaste instructie voor de keuring van de Fiat 500? Wat specifiek de Fiat 500 betreft, wil ik benadrukken dat mijn administratie en de autokeuringcentra van in het begin zeer attent zijn geweest met betrekking tot de problematiek van het slagen voor de ophangingstest van de Fiat 500.

voitures ne sont pas les seules à rencontrer des difficultés pour passer le test de suspension. Des problèmes se présentent aussi pour les grosses voitures équipées d'un système de suspension électronique. C'est pourquoi j'ai demandé une évaluation du test de suspension sur la base de l'évolution technique des voitures, ce qui ne signifie toutefois pas que le test de suspension ne soit pas utile.

Nous avons laissé 6 mois au constructeur de la Fiat 500 pour trouver une solution et permettre que le véhicule passe les tests avec succès. Au cours de cette période, les Fiat 500 n'ont pas été soumises au test de suspension.

Une procédure appropriée a été mise en place après cette période de six mois mais la moitié des véhicules ne sont toujours pas conformes. Jusqu'ici, les ingénieurs n'ont pas été en mesure de déterminer les raisons pour lesquelles une moitié des Fiat 500 satisfait aux tests et l'autre pas. Il faut élucider la question.

Différentes tailles de jantes – 14, 15 et 16 pouces – montées sur des pneus à profil bas sont utilisées pour la Fiat 500, ce qui ne manque pas d'avoir une influence au moment où le véhicule est soumis au contrôle des suspensions. Plus le profil des pneus est bas et les pneus, durs et moins le véhicule a de chances de passer ce contrôle avec succès. Le poids de l'essieu arrière ne devrait pas poser de problème dès lors que les stations de contrôle technique accordent une dérogation jusqu'à 300 kg. La difficulté provient du fait que dans la Fiat 500, ce poids atteint 400 kg. Pour réussir ce contrôle, il faudrait que ce véhicule soit chargé plus lourdement.

À compter d'aujourd'hui, 16 novembre 2009, une nouvelle instruction est donc en vigueur. La

Het bewijs daarvan is dat wij de constructeur gedurende zes maanden in de mogelijkheid hebben gesteld om oplossingen uit te werken om te slagen in deze ophangingtests. Gedurende deze periode werden de aangeboden voertuigen van dit type in de autokeuringcentra van deze tests vrijgesteld. Deze voertuigen zijn gekend bij de autokeuringcentra en de constructeur, zodat hiermee bij latere periodieke controles rekening kan worden gehouden.

Na deze eerste periode van zes maanden werd een aangepaste procedure voor de Fiat 500 uitgewerkt, maar toch bleek nog dat volgens de statistieken slechts de helft van de aangeboden Fiats in de ophangingtests slaagde. Een op twee was goed. Een op twee voldeed niet.

Niemand van de ingenieurs, op wie wij toch moeten kunnen rekenen, kan op dit moment zeggen waarom bepaalde voertuigen wel slagen en waarom andere voertuigen van dezelfde constructie niet slagen.

Ligt het aan banden, ligt het aan de schokdempers of ligt het aan de structuur van de ophanging? Wij weten het nog altijd niet. Dat moet nog verder worden uitgezocht. Wij hebben aan de constructeur gevraagd om ter zake zijn volle medewerking te verlenen.

Het probleem met de Fiat 500 is dat men geen onderscheid kan maken tussen een ophanging die wel in orde is en een ophanging die niet in orde is. Men heeft een kans op twee dat het goed is.

Bovendien worden verschillende goedgekeurde velgenmaten met laagprofielbanden voor de Fiat 500 gebruikt, banden van 14, 15 en 16 inch. U weet dat elk type band zijn weerslag heeft op de ophangingstest. Hoe lager het profiel, hoe harder de band, hoe meer kans om niet te slagen in de ophangingtests.

Het gewicht op de achteras zou normaal geen probleem mogen zijn, want tot 300 kg, ik heb daarstraks over de lichte wagens gesproken, wordt er wel een afwijking gegeven, maar bij de Fiat 500 is het gewicht op de achteras 400 kg. Eigenlijk is een zwaardere belasting noodzakelijk om te slagen.

Daarom werd, ingevolge een overleg met Fiat, een nieuwe instructie opgesteld die vandaag van kracht wordt. Er komt een nieuwe testprocedure waarbij de bandenspanning wordt aangepast met het oog op de bandenmaat en waarbij twee personen in het voertuig plaatsnemen. Die procedure zal maandelijks worden geëvalueerd. Wij hopen tegen 20 april tot een globale evaluatie te kunnen komen.

De bijkomende vraag omtrent de koppeling van de ongevallendata aan de voertuiggegevens om te komen tot nieuwe criteria voor de verkeersveiligheid, heeft eveneens te maken met het al dan niet veilig zijn van de Fiat 500 in functie van de betrokkenheid van dat voertuig in ongevallen. Welnu, ik denk dat een eerste vereiste daartoe is dat wij over een voldoende groot aantal voertuigen van dat type zouden moeten kunnen beschikken en dat wij ook een zicht zouden moeten hebben op de expositiegraad, met name het aantal afgelegde kilometers, en wellicht ook op de aard van de bestuurders die met die voertuigen rondrijden. Wellicht moeten wij daarvoor ook meer op het Europese niveau kijken om een voldoende representatief beeld te kunnen verkrijgen.

pression des pneus sera adaptée en fonction de leur taille et deux personnes prendront place dans le véhicule pendant le contrôle. Cette nouvelle procédure sera évaluée tous les mois et elle sera soumise à une évaluation globale le 20 avril 2010.

Pour établir un lien entre les accidents et les données relatives aux véhicules en vue de définir de nouveaux critères de sécurité routière, nous devons disposer d'un nombre suffisant de véhicules du type concerné ainsi que de paramètres comme le degré d'exposition, de préférence aussi au niveau européen. Nous pouvons d'ores et déjà retrouver les caractéristiques techniques du véhicule concerné dans la banque de données sur la base du numéro d'immatriculation mentionné sur la déclaration d'accident. La nouvelle plateforme d'information qui est en préparation permettra d'obtenir ces données plus facilement et plus rapidement.

Les ingénieurs de Fiat ni nos propres services n'ont encore trouvé de solution définitive au problème posé par la Fiat 500. Nous n'allons évidemment pas adapter notre réglementation simplement pour faire plaisir à Fiat. La tenue de route du véhicule dans des conditions de circulation difficiles doit être suffisante pour garantir une sécurité maximale. Nous travaillons en étroite collaboration avec le constructeur pour trouver une solution que nous n'attendons toutefois pas avant mars ou avril 2010.

Afgezien daarvan, is het nu al mogelijk om aan de hand van de nummerplaat die wordt genoteerd op het ongevalformulier dat wordt ingevuld door de politie, de voertuigtechnische kenmerken van dat voertuig in de databank van de voertuigen te achterhalen. Ingevolge het nieuwe informaticaplatform waarop de databank van de voertuigen op dit ogenblik wordt opgebouwd, zullen die gegevens gemakkelijker en sneller kunnen worden opgevraagd, met inachtneming uiteraard van de wetenschappelijke doeleinden van die opvraging en rekening houdend met de anonimiteit van de gegevens.

Slotsom, de zaak van de Fiat 500 is een technisch probleem waar de ingenieurs van Fiat en onze eigen diensten nog geen afdoende verklaring voor hebben, laat staan dat zij er een oplossing voor hebben. U zult begrijpen dat wij voor Fiat, omwille van de populariteit van dat wagentje, niet meteen onze reglementering zullen aanpassen. Wij wensen dat de grip van die wagen op het wegdek ook in moeilijke omstandigheden voldoende is om maximale veiligheid te garanderen. Wij werken nauw samen met de mensen van Fiat om daar een oplossing voor te zoeken. We verwachten echter niet dat wij met een volledige pasklare oplossing en uitwerking klaar zullen zijn voor maart of april 2010.

Mijnheer de voorzitter, tot daar mijn zeer uitgebreid antwoord op die vraag die – dat geef ik toe – een beetje bijzonder is, en waarvoor spijtig genoeg wij noch Fiat een technische verklaring kunnen geven.

12.06 Philippe Blanchart (PS): Monsieur le secrétaire d'État, je suis satisfait de votre réponse et vous en remercie.

12.07 Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de staatssecretaris, ik dank u voor uw technische uitleg. Een ervaren garagist of keurder zou het niet beter hebben gekund.

Ik heb toch een kleine opmerking in verband met die ophangingstest. Het is mogelijk dat er sprake is van een zekere evolutie in die testen. Ik ben blij te horen dat u samen met de constructeur zoekt naar een oplossing. U heeft ook gesproken over een vergelijking van die testen. Heeft u het dan over een vergelijking op Europees vlak? In Frankrijk raakt dat wagentje immers wel door de technische controle, terwijl dit in België niet het geval is.

12.08 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Toen de wagen in België op de markt werd gebracht, was er ook geen probleem. Het probleem ontstaat bij de technische controle als de wagen wordt doorverkocht. Wij hanteren in België misschien strengere normen dan in andere landen. De Fiat cinquecento is een wagentje dat een zekere populariteit heeft en vrij recent op onze wegen is gekomen. Het is mogelijk dat dit te wijten is aan de strengheid van onze normen, maar feit is dat één op twee wagens niet voldoet aan de criteria die wij opleggen. Het is mogelijk dat de Fransen breder zijn in hun interpretatie. Ik zal mij niet uitspreken over Frankrijk. Ik wil alleen maar dat er bij ons maximale veiligheid is.

12.09 Paul Vanhie (LDD): Als u een vergelijking maakt, is dat dan met de bedoeling om aanpassingen door te voeren op het vlak van de controle?

12.07 Paul Vanhie (LDD): Je me réjouis que le secrétaire d'État recherche une solution avec le constructeur. Les tests seront-ils aussi comparés à l'échelon européen, étant donné que la voiture concernée passe le contrôle technique en France mais pas ici?

12.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: En Belgique, le problème se pose seulement lors du passage au contrôle technique en vue de la revente. Il est possible que les normes belges soient plus sévères mais toujours est-il qu'un véhicule sur deux ne satisfait pas aux critères fixés dans l'optique d'une sécurité maximale.

12.09 Paul Vanhie (LDD): La comparaison est-elle menée dans le but d'apporter des modifications au niveau du contrôle?

12.10 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Ja, als men kan achterhalen dat het de structuur van de ophanging is dan wel de bumpers. Als er met andere woorden een technische uitleg is. Ondanks het kleine volume is het een relatief zwaar wagentje. Er zijn andere auto's op de markt die lichter zijn.

12.10 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Oui, dans la mesure où il y aurait une explication technique.

12.11 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik dank de staatssecretaris voor zijn antwoord.

12.11 **Bruno Stevenheydens** (Vlaams Belang): Les solutions provisoires sont de fausses solutions, en réalité. Le problème est le suivant: vous achetez une Fiat 500 qui est sûre mais si vous souhaitez la revendre un mois plus tard, vous avez une chance sur deux de passer le contrôle technique. À mon estime, la réglementation relative à l'homologation et l'inspection automobile doivent être harmonisées.

Die voorlopige oplossingen zijn eigenlijk maar nepoplossingen. Met twee plaatsnemen in de wagen, de bandenspanning aanpassen, zorgen dat de tank goed is gevuld... U hebt nog wat werk voor de boeg want u geeft zelf het voorbeeld. Vandaag koopt men een Fiat 500 die veilig is. Als men die auto na een maand doorverkoopt dan heeft men 50 procent kans dat hij niet door de technische controle geraakt. Niemand heeft er enige boodschap aan om te zeggen dat die wagen na een maand niet meer veilig is bij de technische controle, terwijl hij een maand voordien wel nog veilig was bij de homologatie.

Mijnheer de staatssecretaris, ik meen dat de homologatiereglementering en de autokeuring op mekaar moeten worden afgestemd.

Er is gewoon geen ander verhaal. Het gaat uiteraard niet op dat er vandaag een wagen wordt gekocht die voor de homologatie veilig is en die volgende maand wordt doorverkocht en dan voor de autokeuring niet meer veilig is. Als die auto niet zou worden doorverkocht, bleef hij ook op de baan rijden, bleef het een en dezelfde wagen.

De autokeuring en de homologatiereglementering moeten zorgen voor veiligheid, maar moeten niet zorgen voor tegenoverstaande belangen of reglementering. Dat gaat niet op.

12.12 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Stevenheydens, laten wij duidelijk zijn, ik ga de normen van de veiligheid niet aanpassen aan de constructeurs. De constructeurs moeten zorgen dat hun wagens veilig zijn volgens de normen die in België worden toegepast.

12.12 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Je ne vais certainement pas adapter les normes de sécurité aux souhaits des constructeurs, c'est à ces derniers qu'il appartient d'adapter leurs véhicules aux normes de sécurité belges. Nous sommes par contre disposés à aider le constructeur à trouver une solution adéquate au problème, dans les limites toutefois des normes en vigueur chez nous.

Als de merken die zeer kleine wagentjes op de markt brengen er wel in slagen om op het vlak van de ophanging goede technische oplossingen te vinden, dan ga ik de normen die wij toepassen niet aanpassen aan de technische mogelijkheden van een bepaalde constructeur. De constructeur moet ervoor zorgen dat zijn technische normen beantwoorden aan onze veiligheidscriteria.

Anders zou het nogal gemakkelijk zijn. Als Fiat een probleem heeft, passen wij het aan in de ene richting. Volgende maand komt er een andere constructeur met een superkleine wagen en passen wij het aan in de andere richting. Wij moeten toch een klein beetje de kerk in het midden laten.

Ik geeft het voorbeeld van de lichte camionetten. Die rijden normaal op de weg en zijn steeds voor een gedeelte geladen. Bij de technische controle van de kleine camionetten aanvaardt men als

normaal dat de bandenspanning wordt aangepast aan een zekere belading, omdat die wagens in normale omstandigheden steeds rijden met een zekere belading en met een zekere druk op de banden. Dat is een praktische aanpassing in functie van het normale gebruik van dat soort wagentjes. Dat gaat natuurlijk voornamelijk over het vervoer van goederen.

Voor personenwagens kan ik mij echter niet permitteren om te zeggen dat wij ervoor zorgen dat er steeds een persoon van ten minste 70 kilogram achteraan in de wagen zit om zo voldoende druk te hebben op de achteras, om op die manier voldoende grip te hebben op de weg. Laten wij redelijk zijn, onze normering, onze reglementering moet in de eerste plaats zorgen voor maximale veiligheid voor de weggebruikers.

Ik pleit ervoor, en het is daarom dat wij zoveel inspanningen doen, om de constructeur te helpen zoeken naar een adequate oplossing. Is het de structuur van de ophanging? Is het de aard van de schokdempers? Ik weet het niet, maar wij zoeken naar een adequate oplossing volgens onze normen. Wij gaan echter onze normen niet aanpassen aan de technische mogelijkheden van een constructeur. Dat lijkt mij nogal wies.

12.13 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Mijnheer de staatssecretaris, een Europese afstemming is noodzakelijk, maar verkeersveiligheid geldt vanaf de eerste dag dat het voertuig in gebruik wordt genomen. Het verhaal dat de veiligheid pas na de keuring wordt gegarandeerd, gaat bij ons niet op. Die twee zaken moeten op elkaar worden afgestemd, in welke richting dan ook. Dat bewijst het verhaal van de Fiat 500. Ofwel is het voertuig veilig, ofwel niet. Men moet toch niet wachten op de autokeuring om het als onveilig te bestempelen? Een nepoplossing helpt al evenmin.

12.13 Bruno Stevenheydens (Vlaams Belang): Dans l'intérêt de la sécurité, je maintiens que les critères d'homologation et d'expertise doivent être harmonisés.

12.14 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Het voertuig is gehomologeerd. De veiligheid van het voertuig wordt getest op het ogenblik dat het in België wordt doorverkocht.

12.14 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Le véhicule est homologué mais sa sécurité fait l'objet de tests supplémentaires lors d'une revente en Belgique.

Le **président:** Monsieur le secrétaire d'État, si je comprends bien, c'est une voiture qu'on ne peut vendre qu'à des jumeaux ou à des amoureux!

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

La question n° 16083 de Mme Raemaekers est transformée en question écrite. M. Goutry n'est pas là pour poser sa question n° 16166.

13 Vraag van de heer Patrick De Grootte aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het zwaar transport door kleine dorpskernen" (nr. 16180)

13 Question de M. Patrick De Grootte au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le trafic lourd dans les petites agglomérations" (n° 16180)

13.01 Patrick De Grootte (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, vaak worden gemeentes met de doortocht van zwaar vervoer geconfronteerd. Vele, kleine gemeenten voeren derhalve een beperking van het zwaar vervoer in.

13.01 Patrick De Grootte (N-VA): Les chauffeurs de poids lourds ne respectent parfois pas l'interdiction éventuelle de traverser le centre d'un village, se fiant à leur GPS,

Een dergelijke beperking kan op verschillende manieren gebeuren. Ze kan, enerzijds, op de tonnage en, anderzijds, op de lengte van het transport, bijvoorbeeld twaalf meter, worden gebaseerd.

Bepaalde chauffeurs lappen voornoemde reglementering echter aan hun laars. Vaak gaat het om buitenlandse chauffeurs, die zich door hun gps laten leiden. Het kan hun ook niet kwalijk worden genomen dat zij weinig kennis hebben van ons verkeersbordenlandschap. Het is voor ons immers ook soms ingewikkeld.

De doortocht van dergelijke vrachtwagens is evenwel gevaarlijk voor het overige verkeer in de dorpskom. Recent heeft het Vlaams Gewest een proefproject opgestart, met name de installatie van een digitale vrachtwagensluis te Evergem-Rieme op basis van camera's die de tijd tussen het in- en uitrijden van de dorpskom meten, teneinde een onderscheid tussen het doorgaand verkeer en het laad- en/of losverkeer te kunnen maken.

Voor de bekendmaking van het genoemde project werden meertalige folders verspreid. Een dergelijke folder kan helpen, maar is natuurlijk geen sluitend systeem om het project algemeen bekend te maken.

Ten eerste, kunnen gemeentelijke of bovengemeentelijke reglementeringen in een gps-systeem worden ingevoerd, zodat het gps-systeem de betrokken routes automatisch uitsluit of de chauffeurs op specifieke reglementeringen wijst?

Ten tweede, kunnen gps-systemen worden uitgerust met een keuze voor het type wagen waarmee wordt gereden? Ik denk ter zake aan de hoogte, de lengte en het gewicht van het voertuig. Zijn er daartoe contacten met de sector of is een dergelijke installatie niet haalbaar?

13.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer de voorzitter, de problemen die door de heer De Groote werden aangehaald, zijn mij niet onbekend.

Het is een kwestie waarmee alle landen sinds de algemene verspreiding van de gps-toestellen te maken hebben.

Mijn medewerkers hebben reeds informele contacten gehad met de producenten van de gps-toestellen en met de bedrijven die de kaarten aanmaken, om te bekijken hoe men het probleem van zich in de centra vast rijdende vrachtwagens kan vermijden. De firma's die de kaarten maken, hebben er toen op gewezen dat zij bezig waren met het ontwerpen van kaarten die specifiek voor vrachtwagens zouden bestemd zijn. De producenten van gps-toestellen moeten dan zorgen voor software die toelaat die specifieke kaarten te gebruiken in vrachtwagens.

Het lijkt mij theoretisch niet onmogelijk dat via dergelijke specifieke kaarten ook rekening zou worden gehouden met plaatselijke reglementeringen, die trouwens in de praktijk ook altijd zullen gematerialiseerd zijn door een aangepast verkeersbord. Ik zal in elk geval op korte termijn de sector opnieuw consulteren om te vernemen hoever ze staan met de beloofde ontwikkeling en met het op de markt brengen van specifieke kaarten voor vrachtwagens.

Als er geen vooruitgang is geboekt, zal ik zelf een nieuw initiatief

avec tous les risques y afférents pour le trafic local. La Région flamande a récemment installé un sas numérique pour poids lourds à Evergem-Rieme dans le cadre d'un projet pilote visant à faire une distinction entre le trafic de transit et le trafic de chargement et de déchargement. Est-il possible d'intégrer les réglementations dans un système GPS comme information utile pour les chauffeurs? Les systèmes GPS sont-ils en mesure d'opérer une distinction en fonction du mode de transport?

13.02 **Etienne Schouppe**, secrétaire d'État: Je connais ce problème auquel tous les pays sont du reste confrontés depuis l'utilisation généralisée des GPS.

De nombreux camionneurs qui se laissent guider par leur GPS se retrouvent en effet souvent au centre de noyaux urbains. Il ressort de certains contacts informels que les concepteurs des cartes développent actuellement des cartes destinées plus spécifiquement aux poids lourds. Il restera alors aux fabricants de GPS à développer les logiciels nécessaires à l'utilisation de ces cartes. Il devrait également être possible théoriquement que les cartes prennent en compte les réglementations locales. Je recontacterai le secteur sous peu pour faire le point sur la situation. Si je devais constater que les choses ne progressent pas,

nemen om alle belanghebbenden opnieuw rond de tafel te krijgen om dat doel te bereiken.

j'inviterai toutes les parties concernées à une concertation sur la question.

13.03 Patrick De Groot (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, het verheugt mij dat u reeds contacten hebt gelegd met de sector. Misschien is het inderdaad een goed voorstel vanuit de sector om kaarten te maken met specifieke software voor vrachtwagens, waarin ook de gemeentelijke specificiteiten kunnen worden ingebracht. U wacht op antwoord van de sector en zult, indien dat negatief is, nieuwe initiatieven nemen. Wij vinden dat een goede zaak.

13.03 Patrick De Groot (N-VA): Je me réjouis d'entendre que le secrétaire d'État a déjà pris contact avec le secteur et que l'on envisage des solutions qui prennent également en compte des règlements propres à certaines communes.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

14 Question de M. Éric Jadot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'attention et le suivi apporté par le secrétaire d'État au rapport de la Cour des comptes sur l'évaluation de la politique climatique fédérale" (n° 16225)

14 Vraag van de heer Éric Jadot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de aandacht van de staatssecretaris voor en zijn opvolging van het verslag van het Rekenhof inzake de evaluatie van het federaal klimaatbeleid" (nr. 16225)

14.01 Éric Jadot (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, dans le rapport de la Cour des comptes relatif à la politique climatique fédérale, qui a été publié en juin dernier, il était constaté que le gouvernement n'était pas en mesure de respecter l'engagement de réduction pris dans l'accord belge de 2004 concernant la répartition de l'objectif de Kyoto entre l'État fédéral et les Régions.

14.01 Éric Jadot (Ecolo-Groen!): In het verslag van het Rekenhof over het federale klimaatbeleid wordt vastgesteld dat de regering de verbintenissen die ze in 2004 is aangegaan, in verscheidene opzichten niet nakomt: de eco-drivingcampagne, de ontwikkeling van het GEN en de Diabolo, de gratis treinabonnementen voor het woon-werkverkeer, en het bevorderen van het goederenvervoer per spoor.

Plusieurs manquements y étaient notamment énumérés. Ils concernaient des engagements et des mesures entrant dans les compétences de différents membres du gouvernement fédéral, dont les vôtres, monsieur le secrétaire d'État. Y étaient abordés les engagements relatifs à la campagne écodriving, au développement du RER et de Diabolo, à la question du trajet domicile-lieu de travail gratuit en train et à l'encouragement du transport de fret par train.

Monsieur le secrétaire d'État, avez-vous pris personnellement connaissance de ce rapport? La Cour des comptes a rapporté que vous n'aviez pas répondu officiellement à son rapport et qu'il y avait simplement eu un échange de mails entre certains de vos collaborateurs et la Cour des comptes.

Heeft u persoonlijk kennisgenomen van dat verslag? Wat zijn uw bevindingen als u de conclusies van het verslag analyseert? Heeft u nieuwe maatregelen getroffen om bepaalde doelen sneller te bereiken? Heeft u hierover overleg gepleegd met de minister van Klimaat?

Dans la réponse envoyée par M. Magnette à la Cour des comptes, le ministre vous renvoie clairement et explicitement la responsabilité de certains manquements, puisque cette matière relève de vos compétences. Puisque vous n'avez pas donné de réponse aux conclusions de la Cour des comptes, pouvez-vous nous livrer maintenant votre analyse par rapport à celles-ci pour les compétences et les engagements qui vous concernent?

Depuis la publication du rapport de la Cour des comptes, avez-vous pris des initiatives nouvelles de nature à accélérer la réalisation de certains objectifs? Avez-vous eu une concertation sur le sujet avec le ministre du Climat depuis la publication du rapport? Si oui, qu'en est-il ressorti?

14.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Jadot, j'ai pris connaissance du rapport qui m'a été envoyé le 29 juin 2009. Mais je dois vous avouer que je n'ai aucune trace d'un projet de rapport qui m'aurait été adressé. Il m'était donc difficile de réagir à propos d'un texte dont je n'avais pas pris connaissance auparavant.

Toutefois, je dois vous signaler que mon administration a préparé une réaction. Elle a par ailleurs participé à une concertation informelle sur la base de l'avant-projet établi.

En ce qui concerne la campagne sur l'écoconduite, je vous confirme que mon prédécesseur a alloué une subvention à la BBL (Bond Beter Leefmilieu), afin de promouvoir cette façon de conduire. Toutefois, nous ne disposons pas d'une évaluation de l'impact de cette mesure. En effet, cela nécessiterait un budget supplémentaire. De plus, il faudrait pouvoir suivre un nombre représentatif de conducteurs pendant un certain temps après la formation, afin de vérifier s'ils appliquent la théorie dans leur pratique quotidienne.

En ce qui concerne le projet Diabolo, entre juin 2004 et juin 2007, les prévisions quant à sa mise en service sont passées de fin 2010 à juin 2012.

Parmi les causes de ce retard, on trouve, tout d'abord, les difficultés rencontrées pour l'obtention des différents permis; comme je l'ai déjà signalé à plusieurs reprises à vos collègues, tel fut également le cas pour le projet du RER.

Ensuite, les négociations contractuelles avec les partenaires privés ont été longues. Vous n'ignorez pas qu'il s'agit d'un investissement de type PPP, un financement public/privé.

De plus, les raccordements aux lignes 36 et 25, en direction d'Anvers et de Liège, sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ont posé des problèmes. Cela n'a aucune influence sur le projet Diabolo proprement dit mais bien sur les liaisons entre le RER et les trains interrégionaux qui circulent sur la ligne 25.

Vu le planning, la contribution à la diminution des émissions de gaz à effet de serre ne sera donc pas appréciable avant 2012.

Par rapport au planning initial, la mise en service des différentes lignes RER accuse trois à quatre ans de retard. Ce retard est dû tout d'abord à la complexité des procédures pour l'obtention des permis. Les permis doivent être délivrés par différentes Régions, à savoir la Flandre et la Région de Bruxelles-Capitale. Pour chaque permis ou procédure d'expropriation, une possibilité d'appel au Conseil d'État existe. Et ce ne sont pas les appels qui manquent!

Ensuite, une coordination doit être établie avec d'autres projets gérés par d'autres responsables, comme le tunnel Josaphat-Schuman – tout cela doit être intégré dans un ensemble – ou les lignes 26 et 28 vers l'aéroport au départ de Bruxelles-Schuman.

Une étude relative à l'évolution et à l'optimisation du RER a été commandée par le SPF Mobilité et Transports en exécution de l'article 13 de la convention RER de 2003. Cette étude, dont les résultats sont disponibles depuis juin, a fait comprendre qu'il sera

14.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Ik heb inderdaad kennisgenomen van het verslag van 29 juni 2009. Ik ben niet op de hoogte van een ontwerpverslag dat men mij zou hebben toegezonden. Mijn administratie heeft evenwel gereageerd op het opgestelde voorontwerp.

Mijn voorganger had de Bond Beter Leefmilieu een subsidie toegekend om ecodriving te bevorderen, maar we hebben de impact van die maatregel niet kunnen evalueren.

Door de moeilijkheden met de procedure voor het verkrijgen van de vergunningen, de lange onderhandelingen met de privépartners en de problemen met de aansluitingen op de andere lijnen op het grondgebied van het Brussels Gewest zijn de vooruitzichten voor het in gebruik nemen van het Diabolo-project verschoven van eind 2010 naar juni 2012.

In de door de FOD Mobiliteit en Vervoer bestelde studie met betrekking tot de evolutie en de optimalisering van het GEN wordt aangegeven dat het GEN, zoals het aanvankelijk was opgevat, pas in 2020 klaar zou zijn en niet in 2015 zoals oorspronkelijk gepland. Er werd in een tussenversie voorzien. Er bestaat eveneens een voorstel voor een GEN in het perspectief 2030.

impossible d'exécuter en 2015 le programme d'exploitation tel que défini dans la convention.

En effet, comme rappelé lors de la question de M. Geerts, 2016 pourrait en voir un début, si tout continue à bien évoluer, mais le RER tel que conçu au départ ne serait achevé qu'en 2020, peut-être. Une version de RER intermédiaire a donc été prévue pour rencontrer un objectif plus réaliste, mais qui ne remplira pas toutes les exigences prévues au moment de la rédaction de la convention: par exemple, tous les pôles économiques ne seront pas accessibles et la fréquence ne sera sans doute pas de quatre trains par heure.

La vision RER 2020 répondra, je l'espère, à ces exigences. Une proposition de RER vision 2030 existe également: elle vise à développer le RER autour de Bruxelles, tâche à plus long terme encore et certainement plus pénible que celle réalisée actuellement.

14.03 **Éric Jadot** (Ecolo-Groen!): Monsieur le secrétaire d'État, merci pour tous ces détails.

Il faudra donc rester attentif à l'évolution de ce dossier. Je mesure bien que vous n'êtes pas responsable de tous les retards qui surviennent. En revanche, il ressort du rapport de la Cour des comptes un manque de cohérence, à tout le moins, au niveau du gouvernement. J'interpellerai donc M. Magnette à ce sujet afin que les objectifs puissent globalement être poursuivis.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Mme Isabelle Tasiaux-De Neys avait demandé de transformer sa question en question écrite, sans signaler cette question n° 16263, mais nous le faisons d'initiative.

15 Questions jointes de

- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les longues attentes pour les examens pratiques de conduite" (n° 16255)
- Mme Isabelle Tasiaux-De Neys au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les longues files d'attente pour passer le permis de conduire pratique" (n° 16263)
- M. Philippe Blanchart au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les délais de passage au permis de conduire" (n° 16269)
- M. François Bellot au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "les longues attentes pour les examens pratiques de conduite" (n° 16388)

15 Samengevoegde vragen van

- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de lange wachttijden voor de praktische rijexamens" (nr. 16255)
- mevrouw Isabelle Tasiaux-De Neys aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de lange wachttijden om een praktisch rijexamen af te leggen" (nr. 16263)
- de heer Philippe Blanchart aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de termijnen voor het behalen van het rijbewijs" (nr. 16269)
- de heer François Bellot aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de lange wachttijden voor de praktische rijexamens" (nr. 16388)

15.01 **François Bellot** (MR): Monsieur le secrétaire d'État, la presse s'est fait l'écho des longs délais d'attente pour les détenteurs d'un permis provisoire qui doivent passer l'examen pratique en vue d'obtenir le permis de conduire B.

Sans doute ce retard est-il dû à l'imprévoyance des candidats

14.03 **Éric Jadot** (Ecolo-Groen!): In het rapport van het Rekenhof wordt op zijn minst gewezen op het gebrek aan samenhang op het niveau van de regering. Ik zal de heer Magnette daarover interpellieren.

15.01 **François Bellot** (MR): Volgens persberichten lopen de wachttijden voor het praktische rijexamen voor het behalen van het rijbewijs B soms op tot meer dan drie jaar. Wat zal u daaraan

détenteurs du permis provisoire qui attendent la dernière la minute pour s'inscrire à l'examen pratique. Mais que va-t-il se passer pour celles et ceux qui n'auront pas la possibilité de passer leur examen pratique au cours du délai impératif des trois ans prévu par les dispositions légales?

doen?

15.02 Philippe Blanchart (PS): Monsieur le secrétaire d'État, il semble que l'arme essentielle si l'on veut obtenir son permis de conduire soit la patience. En effet, selon plusieurs journaux, le délai d'attente pour décrocher un rendez-vous en vue de passer son examen pratique peut aller jusqu'à cinq mois ce qui, vous en conviendrez, est un laps de temps assez long.

Ce délai inhabituel toucherait essentiellement les apprentis conducteurs ayant opté pour la filière libre et s'expliquerait, selon le GOCA, par une évolution législative. En effet, la validité du permis de conduire provisoire a été étendue à trois ans et cette période prendrait justement fin très prochainement, ce qui engendrerait un afflux de candidats conducteurs.

Le GOCA nous présente donc la version automobile du fameux adage "pourquoi faire aujourd'hui ce qu'on peut remettre à plus tard?" Beaucoup ont tendance à s'y prendre à la dernière minute. Cette explication est-elle vraiment la seule qui puisse justifier un tel délai? Pourriez-vous nous indiquer le délai classique d'attente pour obtenir un rendez-vous pour passer son examen pratique?

Par ailleurs, ce désagrément ne toucherait pratiquement que les apprentis conducteurs de la filière libre et non les personnes passant par une auto-école. Doit-on y voir une volonté de favoriser l'apprentissage par auto-école au détriment de la filière libre? En outre, pourriez-vous me dire quelles sont les solutions envisagées afin de remédier le plus rapidement possible à ce problème?

15.03 Etienne Schoupe, secrétaire d'État: Monsieur le président, je me dois tout d'abord de souligner que le candidat à l'examen pratique dispose de 36 mois pour s'y préparer. Ce délai de trois ans me semble être largement suffisant. Donc, il importe que le candidat se rende compte qu'il doit demander un rendez-vous à temps et qu'en cas d'échec, il devra en demander un second.

Celui qui se présente pour la première fois au moins deux semaines avant la date d'expiration du permis de conduire provisoire doit être convoqué à l'examen pratique pendant la période de validité de son document. En outre, lors d'un premier échec, le centre d'examen est tenu de fixer un nouveau rendez-vous avant la date d'expiration du permis provisoire – et ce, quel que soit le moment de ce premier échec. Si, pour des raisons de force majeure, le centre d'examen n'est pas en mesure de remplir les obligations précitées, un autre centre est désigné.

S'agissant des candidats de la filière libre et des auto-écoles, les mêmes procédures sont d'application, mais il est vrai que les auto-écoles sont moins confrontées à des délais d'attente, puisque chacune d'entre elles réserve en bloc des dates pour ses propres candidats.

On me communique que, dans la majorité des centres d'examen, le

15.02 Philippe Blanchart (PS): Vooral kandidaat-chauffeurs die via de vrije begeleiding leren autorijden, zouden onder deze ongebruikelijk lange wachttijd te lijden hebben. Volgens GOCA (de Groepering van erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs) zou dit toe te schrijven zijn aan een evolutie van de wetgeving, waarbij die periode binnenkort afloopt, vandaar de toestroom van kandidaat-bestuurders.

Hoe lang moet men gemiddeld wachten voor men een afspraak kan krijgen om het praktische rijexamen af te leggen? Wil men de rijopleiding via de autorijschool voortrekken boven de vrije begeleiding? Welke oplossingen worden er onderzocht om dit probleem snel op te lossen?

15.03 Staatssecretaris Etienne Schoupe: De kandidaat voor het praktisch examen krijgt 36 maanden de tijd om zich voor te bereiden. Aan hem om zijn verantwoordelijkheid op te nemen. De procedures zijn dezelfde voor de vrije rijopleidingen en de autorijscholen.

In de meeste examencentra bedraagt de wachttijd minder dan zes weken. Daar moet beterschap in komen nu zestien kandidaten examinatoren momenteel een opleiding volgen bij de GOCA.

De kandidaten die niet geslaagd zijn voor het praktisch examen voor het verstrijken van de termijn, zijn verplicht het theoretisch examen opnieuw af te leggen. Door dit systeem is het mogelijk dat men nooit zijn praktische proef

temps d'attente est inférieur à six semaines. Durant les vacances scolaires et exceptionnellement en juillet et août 2009, à la suite de l'entrée en vigueur du nouveau permis professionnel pour les chauffeurs de poids lourd au 10 septembre 2009, le temps d'attente a été parfois plus élevé.

Cette situation devrait maintenant s'améliorer, puisque 16 candidats examinateurs suivent en ce moment une formation au GOCA. De la sorte, l'offre d'examens pratiques augmentera.

Les candidats qui n'ont pas obtenu d'examen pratique avant l'expiration de leur permis provisoire sont obligés de présenter de nouveau l'examen théorique, étant donné que la validité de ce dernier vaut pour trois années. Ensuite, une nouvelle période de 36 mois d'apprentissage dans le cadre de la filière libre peut être recommencée.

Vous admettez, chers collègues, que cela n'est pas une bonne chose, puisque le système actuel permet de ne jamais passer son examen pratique. Vous ne serez, dès lors, pas étonné que je me propose de modifier la réglementation sur ce point-là. Il ne faut pas exagérer!

15.04 François Bellot (MR): Monsieur le secrétaire d'État, votre réponse est claire. C'est un point que nous avons déjà souligné à plusieurs reprises. Mettant en perspective l'analyse faite récemment par l'Europe, disant que la Belgique est aujourd'hui le pays européen où la formation à la conduite est la moins performante en termes de résultats chez les jeunes, je rappelle que vous vous étiez engagé, voici un an et demi, à évaluer la situation. Aujourd'hui, cette étude ne nécessite plus de charger un observatoire belge, puisqu'une comparaison internationale nous pointe comme étant un mauvais élève pour des raisons qui restent à éclaircir. Bien entendu, je n'accuse pas la filière libre ou n'importe quelle autre.

À l'occasion de cette modification indispensable rapidement – dans le cas contraire, nous retrouverions sur nos routes des automobilistes sans permis ayant six ans de conduite sans avoir passé l'examen pratique –, il faudrait aussi mettre en perspective une autre problématique. Avec le secrétaire de la commission, nous avons assisté à Londres à une étude qui a notamment montré une spécificité pour les conducteurs de deux-roues bénéficiant d'un permis automatique "deux-roues", étant donné qu'ils ont obtenu un permis B avant une certaine date. De fait, la courbe des accidents des conducteurs belges est tout à fait atypique par rapport à la moyenne européenne.

Monsieur le secrétaire d'État, au moment où vous examinerez cette problématique de la formation à la conduite, il me semble impératif de remettre à plat l'ensemble des éléments. Toute la filière libre n'est pas mauvaise; je n'en disconviens pas! La filière professionnelle n'aboutit pas toujours à éviter des accidents chez les jeunes. La conception de la formation à la conduite doit sans doute être revue, en ce compris l'auto-évaluation de la connaissance du Code de la route.

Quand on parle de la signalisation routière autour d'une table avec des amis, je suis très surpris de la méconnaissance de certains règlements. Est-il difficile pour le secrétaire d'État d'élaborer un

aflegt, en daarom moet ik de reglementering op dat punt wijzigen.

15.04 François Bellot (MR): Uw antwoord is duidelijk. Volgens recent Europees onderzoek is België nu het Europese land met de minst performante rijopleiding voor jongeren; u had trouwens anderhalf jaar geleden toegezegd dat u de situatie zou evalueren.

Naar aanleiding van die onontbeerlijke wijziging zou er ook een andere problematiek onder de loep moeten worden genomen. Samen met de secretaris van de commissie hebben we in Londen een uiteenzetting over een studie bijgewoond waarin een specificiteit naar voren kwam voor de bestuurders van tweewielige motorvoertuigen met een rijbewijs voor een automaat, die vóór een bepaalde datum het rijbewijs B haalden. De ongevallencurve van de Belgische bestuurders wijkt af van het Europese gemiddelde.

Wanneer u zich over die problematiek buigt, zouden alle aspecten opnieuw herbekeken moeten worden. De organisatie van de rijopleiding, waaronder ook de kennis van de wegcode, moet worden herzien.

Telkens als ik het met vrienden

logiciel gratuit, qui serait accessible à toute personne désirant évaluer ses connaissances en matière de signalisation routière? De temps en temps, des compagnies d'assurance le font à l'occasion de concours. Est-il possible de le faire de manière systématique?

over verkeerstekens heb, stel ik tot mijn grote verbazing vast dat ze daar niet veel kaas van hebben gegeten. Is het voor de staatssecretaris dan zo moeilijk om software te laten ontwikkelen, waarmee de kennis van de verkeerstekens kan worden gemeten?

15.05 Philippe Blanchart (PS): Monsieur le secrétaire d'État, nous prenons acte de votre réponse très claire. Nous voulons être certains qu'il n'existe pas de démarche discriminatoire à l'égard de l'une ou l'autre filière. Nous avons essayé de contacter ce matin l'un des centres de contrôle technique pour simuler une réservation, mais sans succès. En outre, l'inscription sur le net n'était plus accessible. Pour les jeunes qui se sont engagés dans un processus parfois trop long, certains se retrouvent piégés par cette situation paradoxale. Il faudrait donc trouver une solution.

15.05 Philippe Blanchart (PS): Uw antwoord is duidelijk. We willen de zekerheid hebben dat er geen discriminatie ontstaat tussen de diverse rijopleidingen. We hebben contact opgenomen met een autokeuringcentrum om te trachten een afspraak vast te leggen, maar zonder succes. Via internet konden we ons niet meer inschrijven. Sommige jongeren die een al te lange cyclus moeten doormaken, worden het slachtoffer van die paradoxale toestand. We moeten een oplossing vinden.

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

16 Samengevoegde vragen van

- de heer **Patrick De Groot**e aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de Belgische autokeuring versus de Europese regelgeving" (nr. 16256)
- mevrouw **Valérie Déom** aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het arrest van het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen inzake de technische keuring" (nr. 16268)

16 Questions jointes de

- **M. Patrick De Groot**e au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le contrôle technique en Belgique et la réglementation européenne" (n° 16256)
- **Mme Valérie Déom** au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "l'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes ayant trait au contrôle technique" (n° 16268)

16.01 Patrick De Groote (N-VA): Mijnheer de staatssecretaris, daarnet hebben wij het even gehad over de nieuwe Fiat 500, de auto van het jaar 2008. Die zou niet slagen voor de Belgische autokeuring wegens een slechte ophanging achteraan. Intussen ben ik overtuigd door uw deskundige uitleg daarover.

16.01 Patrick De Groote (N-VA): La Cour de justice européenne a estimé le 22 octobre que le Portugal contrevient aux règles de l'article 43 du traité européen en limitant la liberté d'établissement d'entreprises d'autres États membres désireuses d'organiser des inspections automobiles au Portugal. La Belgique aussi ne délivre l'autorisation d'effectuer des contrôles techniques qu'au groupement d'entreprises reconnues pour le contrôle technique des automobiles et le permis de conduire (GOCA).

Daarnaast oordeelde het Europese Hof van Justitie op 22 oktober dat – ik citeer: "...de Portugese republiek de verplichtingen van artikel 43 van de Europese Commissie niet is nagekomen door de vrijheid van vestiging te beperken van instellingen uit andere lidstaten die in Portugal voertuiginspecties willen inrichten."

Portugal is naast België het enige land van de Unie waar er een monopolie bestaat voor autokeuringen. België verleent enkel aan de Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuringen en rijbewijs (GOCA) de toestemming autokeuringen uit te voeren. Het zou voor een buitenlandse onderneming onmogelijk zijn op Belgisch

grondgebied dergelijke activiteiten uit te oefenen.

Mijn vragen zijn de volgende, mijnheer de staatssecretaris.

Ten eerste, hoe oordeelt u over het feit dat de Belgische autokeuring strenger is dan de Europese homologatie van nieuwe voertuigen?

Ten tweede, kan deze vorm van concurrentievervalsing problemen met de Europese Unie opleveren? Wat gaat u ondernemen om dat te vermijden?

Ten derde, bent u bereid – dat heb ik in het verleden al herhaaldelijk gevraagd – werk te maken van het koppelen van de ongevallendata aan de voertuiggegevens, zoals men dat in de Verenigde Staten en in Nederland al doet, om zo te komen tot nieuwe criteria inzake verkeersveiligheid? Dit kan in het belang zijn van wagenontwerpers.

Ten vierde en ten laatste, zult u het monopolie van GOCA doorbreken om een arrest zoals dat tegen de Portugese republiek te voorkomen? Ik dank u voor uw antwoord.

16.02 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Mijnheer De Grootte, mijn antwoord is klaargestoomd om tegelijkertijd aan mevrouw Déom te antwoorden. Het zal dus gedeeltelijk in het Nederlands en gedeeltelijk in het Frans zijn.

Mijnheer De Grootte en mijnheer Vanhie, u hebt vragen in dezelfde zin gesteld. Dit is het antwoord op die beide vragen. Het Europese Hof van Justitie heeft op 22 oktober een arrest gevelde, waarbij Portugal wordt veroordeeld wegens inbreuk op artikel 43 van het Europese Verdrag door de vrijheid van vestiging te beperken voor organisaties uit andere lidstaten die in Portugal aan autokeuring willen doen.

Mijn administratie heeft dat arrest in een eerste lezing onderzocht om de eventuele gevolgen voor de Belgische situatie te bekijken, die eigenlijk niet met de Portugese situatie vergelijkbaar is. Ik moet er vooreerst op wijzen dat GOCA geen vereniging van controleorganismen is die de belangen van de sector an sich verdedigt. De GOCA kennen wij in onze reglementering niet.

En fait, dans notre pays, dix organismes ont été agréés en vertu de l'arrêté royal du 23 décembre 1994. Selon cet arrêté royal, chaque personne ou entreprise qui satisfait aux conditions et modalités qui sont fixées dans la réglementation peut lancer un centre de contrôle technique, à condition de faire une demande d'agrément et que celui-ci soit délivrée.

Mon administration a évalué les conditions d'agrément mentionnées dans la réglementation belge par rapport aux différentes argumentations de la Cour pour condamner le système d'agrément portugais. Elle a conclu que les règles d'agrément dans notre pays sont basées sur des critères objectifs non discriminatoires et connus et contrairement à la réglementation portugaise, l'agrément ne dépend pas d'un critère arbitraire comme l'intérêt général. Dat staat in het Portugees reglement wel. Nous ne prévoyons pas un capital

Comment le secrétaire d'État perçoit-il le fait que le contrôle technique belge soit plus sévère que l'homologation européenne de nouveaux véhicules? Cette forme de distorsion de la concurrence peut-elle induire des problèmes avec l'Union européenne? Le gouvernement est-il disposé à faire en sorte d'établir le lien entre les données relatives aux accidents et celles relatives aux véhicules pour définir de nouveaux critères de sécurité routière? Va-t-il être mis fin au monopole du GOCA?

16.02 **Etienne Schouppe** secrétaire d'État: La Cour européenne de justice a en effet condamné le Portugal le 22 octobre pour avoir enfreint l'article 43 du traité européen en restreignant la liberté d'implantation d'entreprises d'autres États membres désireuses d'organiser des contrôles techniques au Portugal.

Mes services ont examiné cet arrêt sous l'angle de ses répercussions éventuelles pour la Belgique. La situation est sensiblement différente chez nous. Par exemple, le GOCA n'est pas une association d'organismes de contrôle qui défend les intérêts du secteur.

Ons land heeft tien organismen erkend krachtens het koninklijk besluit van 23 december 1994.

Elke persoon of onderneming die voldoet aan de voorwaarden en modaliteiten van de reglementering kan een autokeuringscentrum opstarten, op voorwaarde dat hij een erkenning krijgt.

Mijn dienst heeft onze erkenningsvoorwaarden beoordeeld in het kader van de argumenten

minimal ou d'autres exigences financières. En outre, les incompatibilités sont strictement limitées et respectent le principe de la proportionnalité.

Ik moet overigens benadrukken dat het hof zich wel degelijk uitspreekt over de Portugese situatie. Die heeft enkel betrekking op de elementen die door de Europese Commissie naar voren werden gebracht. Over België zijn er geen klachten, noch bij de Commissie, noch vanwege personen of bedrijven omtrent het niet als onderzoekscentrum aanvaard zijn.

Bovendien blijkt dat Portugal zich niet goed zou hebben verdedigd. Het had de Commissie geïnformeerd dat het de criteria zou aanpassen, maar heeft dat uiteindelijk niet gedaan.

Het is in elk geval verkeerd te denken dat de lidstaten geen enkele beperkingen of voorwaarden in het kader van de organisatie van de autokeuring mogen opleggen. Het is wel degelijk mogelijk om hiervan af te wijken wanneer dat gerechtvaardigd is omwille van het algemeen belang, zoals de verkeersveiligheid, maar de afwijking moet noodzakelijk zijn ter verwezenlijking van het nagestreefde doel en in overeenstemming met het proportionaliteitsbeginsel.

Het doortrekken van de veroordeling van Portugal naar de Belgische situatie gaat in elk geval niet op. Wij behouden derhalve ons vertrouwen in de bestaande structuur, gelet op het feit dat er dienaangaande nog geen klachten zijn geweest, noch bij ons, noch bij de Europese Commissie.

16.03 Patrick De Groote (N-VA): Dank u voor het uitgebreide antwoord.

Ik vat samen en als ik verkeerd ben, dan mag u mij gerust onderbreken: elk bedrijf dat voldoet aan een aantal erkenningsregels, kan een keuringsbedrijf oprichten.

U merkte op dat de vergelijking Portugal-België niet opgaat. Ik hoop dat u gelijk hebt met uw analyse van de Belgische situatie. Ik onthoud vooral, mijnheer de staatssecretaris, dat Portugal betere advocaten onder de arm moet nemen om zich te verdedigen.

16.04 Staatssecretaris Etienne Schouppe: U weet toch dat bepaalde centra in handen zijn van buitenlandse bedrijven? Van het ogenblik dat het koninklijk besluit van 23 december 1993 correct wordt toegepast, kan men een bedrijf niet weigeren.

16.05 Paul Vanhie (LDD): Mijnheer de staatssecretaris, dat is waar.

die het Hof aanvoerde om het Portugese systeem te veroordelen. De conclusie is dat onze regels op niet-discriminerende en gekende objectieve criteria steunen. We eisen geen minimumkapitaal of andere financiële elementen. De onverenigbaarheden zijn beperkt en stroken met het evenredigheidsbeginsel.

La décision de la Cour européenne concerne effectivement la situation portugaise. Aucune plainte ne concerne la Belgique. Le Portugal ne se serait par ailleurs pas bien défendu.

Les États membres peuvent imposer des restrictions ou des conditions à l'organisation du contrôle automobile lorsqu'elles se justifient en raison de l'intérêt général, notamment la sécurité routière. La dérogation doit assurément être indispensable pour réaliser l'objectif visé et doit être conforme au principe de la proportionnalité.

La condamnation du Portugal ne peut être étendue à la Belgique, cela n'a pas de sens. Nous restons donc confiants dans la structure existante.

16.03 Patrick De Groote (N-VA): Toute entreprise qui répond aux conditions d'agrément peut dès lors ouvrir un centre de contrôle. J'espère que le ministre analyse correctement la situation belge.

16.04 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: M. De Groote ne peut ignorer que certains centres sont aux mains d'entreprises étrangères. Dans la mesure où elle applique correctement l'arrêté royal du 23 décembre 1993, une entreprise ne peut être refusée.

Het gaat om een Fins bedrijf. Dat heeft bestaande bedrijven, binnen die tien waarvan sprake, overgenomen.

Le **président**: C'est en dehors de la question. Attention.

16.06 Paul Vanhie (LDD): De staatssecretaris antwoordt dat er een buitenlandse firma is ingestapt. Daar reageer ik ook op.

Le **président**: Ce n'est pas inscrit dans la question. Je suis désolé. Ce n'est pas une interpellation.

16.07 Paul Vanhie (LDD): Toch wel. De staatssecretaris heeft zelf gezegd dat mijn vraag over de Fiat 500 werd verbonden aan die van de heer De Groot. Excuseer, mijnheer de voorzitter.

16.08 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Il est vrai que j'ai fait référence à la notion d'intérêt général, que le Portugal avait évoquée dans cette affaire.

16.08 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Ik verwijs naar het algemeen belang, dat door Portugal naar voren werd geschoven.

16.09 Paul Vanhie (LDD): Zijn er andere firma's die een erkenning hebben aangevraagd in de periode tussen 1994 en vandaag?

16.09 Paul Vanhie (LDD): D'autres firmes ont-elles introduit une demande d'agrément depuis 1994?

16.10 Staatssecretaris **Etienne Schouppe**: Van het verleden weet ik het niet, mijnheer Vanhie. Het zou mij echt verwonderen, want ze maken de jongste jaren allemaal verlies. U weet dat weinig privébedrijven zo filantropisch zijn dat ze met een deficit willen werken.

16.10 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Je l'ignore en ce qui concerne le passé. Mais j'en serais surpris car elles ont toutes été déficitaires ces dernières années.

16.11 Paul Vanhie (LDD): Dat is een uitleg als een andere.

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

17 Questions jointes de

- M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "la création d'une cellule chargée de réfléchir à une stratégie de mobilité" (n° 16448)

- M. David Lavaux au vice-premier ministre et ministre de la Fonction publique, des Entreprises publiques et des Réformes institutionnelles sur "la création d'une cellule chargée de réfléchir à une stratégie de mobilité" (n° 16449)

17 Samengevoegde vragen van

- de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "de oprichting van een cel die zich over een mobiliteitsstrategie moet buigen" (nr. 16448)

- de heer David Lavaux aan de vice-eerste minister en minister van Ambtenarenzaken, Overheidsbedrijven en Institutionele Hervormingen over "de oprichting van een cel die zich over een mobiliteitsstrategie moet buigen" (nr. 16449)

17.01 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, il s'agit de questions identiques. En effet, je les avais adressées, l'une au ministre Schouppe, l'autre au ministre Vanackere. Elles ont trait à la création d'une cellule chargée de réfléchir à une stratégie de mobilité.

17.01 David Lavaux (cdH): Deze vragen zijn identiek aan de vragen die ik de heer Schouppe en minister Vanackere heb gesteld in verband met een cel die een strategie moet uitwerken om het openbaar vervoer voor iedereen

Dans sa note de politique générale, le secrétaire d'État chargé des Personnes handicapées suggère la création d'une cellule permanente

compétente pour le développement des stratégies de mobilité. Cette cellule sera composée d'experts et devra jouer un rôle dans l'amélioration de l'accessibilité du transport public pour tous et en particulier pour les personnes handicapées. Cette cellule serait créée en concertation avec le secrétaire d'État en charge de la Mobilité ainsi qu'avec le ministre des Entreprises publiques.

Monsieur le secrétaire d'État, avez-vous déjà eu des contacts avec le secrétaire d'État chargé des Personnes handicapées à ce sujet? Quand estimez-vous la création de cet organe? Sa création a-t-elle été pensée en concertation avec les associations qui luttent pour une croissance de l'accessibilité des personnes handicapées à la mobilité? Concrètement, comment fonctionnera-t-il et quelles seront ses compétences? Quelle sera sa composition? Comment partagerez-vous les responsabilités et le suivi des travaux de cette cellule avec vos collègues en charge des Personnes handicapées et des Entreprises publiques? Qui proposera l'ordre du jour des travaux? Quels sont ceux que vous proposerez d'étudier en priorité?

17.02 Etienne Schouppe, secrétaire d'État: Monsieur Lavaux, le 22 septembre dernier, M. Delizée, secrétaire d'État en charge des Personnes handicapées est venu me rendre visite. Lors de cet entretien, plusieurs questions concernant la mobilité et la sécurité routière pour les personnes handicapées ont été évoquées.

La création d'un groupe de travail "Mobilité pour les personnes handicapées" a été proposée par mon collègue et j'ai volontairement souscrit à cette idée. À ma connaissance, aucune initiative concrète n'a été prise jusqu'à présent, mais les idées pour améliorer la situation des personnes handicapées en matière de mobilité et de sécurité routière peuvent être apportées aussi bien par le secrétaire d'État en charge des Personnes handicapées, que par les associations qui représentent les personnes handicapées ou moi-même.

La réalisation de ces idées m'incombera de même qu'au ministre des Entreprises publiques. Les matières auxquelles je pense sont naturellement l'accessibilité, le stationnement des personnes handicapées, la place des chaisards dans le Code de la route et la sensibilisation des autres usagers de la route aux problèmes spécifiques des personnes handicapées.

en meer bepaald voor personen met een handicap toegankelijk te maken. De staatssecretaris, belast met Personen met een handicap, heeft de oprichting van die cel in zijn algemene beleidsnota voorgesteld.

De cel zou worden opgericht in overleg met de staatssecretaris voor Mobiliteit, alsook met de Minister van Overheidsbedrijven.

Had u al contacten met de staatssecretaris belast met Personen met een handicap, over dit onderwerp? Wanneer zal dit orgaan volgens u worden opgericht? Werden de verenigingen die voor een verhoogde toegankelijkheid van de mobiliteit voor personen met een handicap ijveren, betrokken bij zijn oprichting? Hoe zal deze cel werken en wat worden zijn bevoegdheden? Hoe wordt de cel samengesteld? Hoe verdeelt u de verantwoordelijkheden met uw collega's die belast zijn met Personen met een handicap en Overheidsbedrijven? Wie zal de agenda van de werkzaamheden voorstellen? Welke aspecten zou u als eerste willen bestuderen?

17.02 Staatssecretaris Etienne Schouppe: Tijdens een gesprek met de heer Delizée op 22 september 2009 werden diverse vragen over de mobiliteit en de verkeersveiligheid van personen met een handicap aangekaart.

Mijn collega stelde voor om een werkgroep mobiliteit voor personen met een handicap op te richten en ik steun dat idee. Ik denk niet dat er al enig concreet initiatief ter zake is genomen.

Zowel ikzelf als de minister van Overheidsbedrijven zullen instaan voor de uitvoering van die ideeën. Ik denk hierbij aan de materies toegankelijkheid, parkeermogelijkheden voor personen met een handicap, de plaats van

rolstoelgebruikers in de wegcode, de bewustmaking van de andere weggebruikers.

17.03 David Lavaux (cdH): Monsieur le secrétaire d'État, je vous remercie pour votre réponse. J'espère que toutes ces décisions ne resteront pas lettre morte, surtout en ce qui concerne la circulation des chaisards. Cela me semble important au niveau de la circulation routière.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

18 Question de M. David Lavaux au secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre sur "le système d'apprentissage de la conduite automobile en Belgique" (n° 16450)

18 Vraag van de heer David Lavaux aan de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister over "het systeem van rijopleiding in België" (nr. 16450)

18.01 David Lavaux (cdH): Monsieur le président, je suis embêté car j'ai déposé cette question au mauvais moment, jeudi vers midi. Elle n'est pas remontée en plénière alors que le sujet a été traité. Je ne vais pas obliger M. le secrétaire d'État à répéter sa réponse de jeudi, dont j'ai bien pris connaissance. Je retire donc ma question.

18.01 David Lavaux (cdH): Ik wens mijn vraag nr. 16450 in te trekken; ze werd reeds gesteld in de plenaire vergadering.

Le **président**: La question n° 16450 de M. David Lavaux est supprimée.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 17.03 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.03 uur.