



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

## **COMPTE RENDU ANALYTIQUE**

## **BEKNOPT VERSLAG**

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

**lundi**

**maandag**

**21-02-2005**

**21-02-2005**

**Après-midi**

**Namiddag**

## SOMMAIRE

## INHOUD

<p>Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité sur "la procédure d'agrément des auto-écoles" (n° 5105) <i>Orateurs: Olivier Chastel, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i></p>	1	<p>Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit over "de erkenningsprocedure voor autorijsscholen" (nr. 5105) <i>Sprekers: Olivier Chastel, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i></p>	1
<p>Question de M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur "les conséquences du plan New Passengers de la SNCB pour la province de Luxembourg" (n° 5109) <i>Orateurs: Joseph Arens, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i></p>	2	<p>Vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit over "de gevolgen van het New Passengers-plan van de NMBS voor de provincie Luxemburg" (nr. 5109) <i>Sprekers: Joseph Arens, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i></p>	2
<p>Question de M. Bert Schoofs au ministre de la Mobilité sur "la réglementation en matière de bateaux de plaisance" (n° 5127) <i>Orateurs: Bert Schoofs, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i></p>	2	<p>Vraag van de heer Bert Schoofs aan de minister van Mobiliteit over "de reglementering inzake pleziervaartuigen" (nr. 5127) <i>Sprekers: Bert Schoofs, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i></p>	2
<p>Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "l'introduction des 'camions géants' en Belgique" (n° 5145) <i>Orateurs: Guido De Padt, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i></p>	3	<p>Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de invoering van de supertrucks in België" (nr. 5145) <i>Sprekers: Guido De Padt, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i></p>	3
<p>Questions jointes de</p>	4	<p>Samengevoegde vragen van</p>	4
<p>- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "l'usage abusif de la piste 02 le 23 janvier dernier" (n° 5171)</p>	4	<p>- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit over "het ongerechtvaardigd gebruik van baan 02 op 23 januari jongstleden" (nr. 5171)</p>	4
<p>- M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les modifications éventuelles du plan de dispersion" (n° 5527) <i>Orateurs: François-Xavier de Donnea, Bart Laeremans, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i></p>	4	<p>- de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de eventuele wijzigingen aan het spreidingsplan" (nr. 5527) <i>Sprekers: François-Xavier de Donnea, Bart Laeremans, Renaat Landuyt, ministre van Mobiliteit</i></p>	4
<p>Question de M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation du régulateur de vitesse" (n° 5181) <i>Orateurs: Dylan Casaer, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i></p>	9	<p>Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "het gebruik van cruise control" (nr. 5181) <i>Sprekers: Dylan Casaer, Renaat Landuyt, ministre van Mobiliteit</i></p>	9
<p>Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "l'apprentissage théorique du Code de la route dans le cadre de l'enseignement secondaire" (n° 5232) <i>Orateurs: Annick Saudoyer, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i></p>	9	<p>Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "het inbedden van de theoretische rijopleiding in de eindtermen van het secundair onderwijs" (nr. 5232) <i>Sprekers: Annick Saudoyer, Renaat Landuyt, ministre van Mobiliteit</i></p>	9
<p>Question de M. Mark Verhaegen au ministre de la Mobilité sur "la signalisation variable des zones 30 aux abords des écoles" (n° 5293) <i>Orateurs: Mark Verhaegen, Renaat Landuyt,</i></p>	10	<p>Vraag van de heer Mark Verhaegen aan de minister van Mobiliteit over "de veranderlijke signalisatie voor de zone-30 in de schoolomgeving" (nr. 5293) <i>Sprekers: Mark Verhaegen, Renaat Landuyt,</i></p>	10

ministre de la Mobilité		minister van Mobiliteit	
<p>Question de M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "l'installation du système ISA (Système d'adaptation intelligente de la vitesse)" (n° 5305)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Dylan Casaer, Renaat Landuyt</b>, ministre de la Mobilité</p>	11	<p>Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "het installeren van het ISA-systeem (Intelligent Speed Adaptation)" (nr. 5305)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Dylan Casaer, Renaat Landuyt</b>, minister van Mobiliteit</p>	11
<p>Question de M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur "la circulation des poids lourds" (n° 5546)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Joseph Arens, Renaat Landuyt</b>, ministre de la Mobilité</p>	12	<p>Vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit over "het vrachtwagenverkeer". (nr. 5546)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Joseph Arens, Renaat Landuyt</b>, minister van Mobiliteit</p>	12
<p>Question de M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur "la nécessaire réouverture de la ligne 165" (n° 5398)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Joseph Arens, Renaat Landuyt</b>, ministre de la Mobilité</p>	12	<p>Vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit over "de noodzaak om lijn 165 te heropenen" (nr. 5398)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Joseph Arens, Renaat Landuyt</b>, minister van Mobiliteit</p>	12
<p>Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la tolérance zéro en cas d'excès de vitesse" (n° 5430)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Guido De Padt, Renaat Landuyt</b>, ministre de la Mobilité</p>	13	<p>Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de nultolerantie voor snelrijders" (nr. 5430)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Guido De Padt, Renaat Landuyt</b>, minister van Mobiliteit</p>	13
<p>Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le tachygraphe digital" (n° 5439)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Guido De Padt, Renaat Landuyt</b>, ministre de la Mobilité</p>	14	<p>Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de digitale tachograaf" (nr. 5439)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Guido De Padt, Renaat Landuyt</b>, minister van Mobiliteit</p>	14
<p>Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la zone 30 aux abords des écoles" (n° 5608)</p> <p><i>Orateurs:</i> <b>Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt</b>, ministre de la Mobilité</p>	15	<p>Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de zone-30 in de schoolomgevingen" (nr. 5608)</p> <p><i>Sprekers:</i> <b>Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt</b>, minister van Mobiliteit</p>	15



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

du

LUNDI 21 FEVRIER 2005

Après-midi

---

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 21 FEBRUARI 2005

Namiddag

---

La réunion publique est ouverte à 14h.22 par M. Francis Van den Eynde, président.

**01** Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité sur "la procédure d'agrément des auto-écoles" (n° 5105)

**01.01** Olivier Chastel (MR) : Fin décembre 2004, le Conseil d'État ayant ordonné la suspension de trois articles fondamentaux de l'arrêté royal relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite, le Conseil des ministres a décidé de modifier celui-ci.

Quelles modifications l'arrêté royal en projet apporte-t-il ? Quand sera-t-il publié ? Quand les demandes d'agrément pourront-elles être introduites et quand la nouvelle réglementation permettra-t-elle de délivrer les premiers agréments ?

**01.02** Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : La principale modification concerne les ASBL qui, avant la décision du Conseil d'État, étaient exclues et sont désormais réintégrées.

J'ai reçu début février les avis des Régions – ils sont tous positifs – et j'ai envoyé le projet au Conseil d'État qui rendra son avis dans les jours qui viennent. Je pourrai faire publier l'arrêté royal lorsque j'aurai obtenu cet avis.

Trois articles essentiels ont été suspendus par le Conseil d'État, rendant impossible le traitement des demandes d'agrément. Les arrêtés ministériels

De vergadering wordt geopend om 14.22 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

**01** Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit over "de erkenningsprocedure voor autorischolen" (nr. 5105)

**01.01** Olivier Chastel (MR): Nadat de Raad van State drie essentiële artikelen van het koninklijk besluit betreffende de voorwaarden voor de erkenning van de autorischolen had geschorst, heeft de Ministerraad eind december 2004 beslist dat koninklijk besluit aan te passen.

Welke wijzigingen houdt het ontwerp-koninklijk besluit in? Wanneer zal het worden gepubliceerd? Wanneer zullen de erkenningsaanvragen kunnen worden ingediend en wanneer zal de nieuwe regelgeving het mogelijk maken de eerste erkenningen af te geven?

**01.02** Minister Renaat Landuyt (*Frans*) : De belangrijkste wijziging betreft de vzw's die vóór de uitspraak van de Raad van State uitgesloten werden en die nu weer in aanmerking komen.

Begin februari heb ik de adviezen van de Gewesten ontvangen - allemaal gunstige adviezen - en ik heb het ontwerp om advies overgezonden aan de Raad van State. Die zal eerdags uitspraak doen. Zodra ik over het advies beschik, kan ik het koninklijk besluit laten publiceren.

De Raad van State heeft drie fundamentele artikelen geschorst, wat de verdere behandeling van de erkenningsaanvragen onmogelijk maakt. De

fixant les formulaires seront publiés en même temps que l'arrêté royal, dans les semaines à venir.

Les premières demandes d'agrément pourront être traitées et les premiers agréments délivrés dès la publication du nouvel arrêté royal.

*L'incident est clos.*

**02** Question de M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur "les conséquences du plan New Passengers de la SNCB pour la province de Luxembourg" (n° 5109)

**02.01** Joseph Arens (cdH) : Le nouveau plan "New Passengers" de la SNCB, prévu pour 2006, est une fois de plus discriminant pour les habitants du Sud-Luxembourg. Ce plan engloberait Arlon dans la région de Namur alors que cette ville est située à 120 kilomètres d'Arlon ! Le responsable, du niveau d'Inspecteur principal, assisté de quatre fonctionnaires de rang 3, dirigerait la région depuis Namur, supprimant tout poste de fonctionnaire de niveau 3 dans la région d'Arlon. A la cinquantaine d'agent des services de marchandises déjà "sans affectation" viendraient s'ajouter une quarantaine de postes de vente et de personnel de quai.

La direction namuroise pourrait avoir tendance à faire des économies sur le dos d'Arlon. Se battra-t-elle pour la réouverture de la ligne Virton-Athus-Arlon ? S'intéressera-t-elle au maintien d'activités « voyageurs » sur les lignes Libramont-Bertrix-Virton/Dinant et Rivage-Gouvy ? Qui se préoccupera encore de l'arrêt des trains internationaux à Arlon ? La création d'une région « New Passengers » en Luxembourg me semble indispensable.

**02.02** Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Le programme « New Passengers » est en cours d'étude à la SNCB. Plusieurs scénarii sont possibles en ce qui concerne la concentration des gares, et aucune décision n'a encore été prise. De toute manière, les intérêts du Sud-Luxembourg et d'Arlon ne seront pas négligés.

**02.03** Joseph Arens (cdH) : Je souhaite qu'une vraie région pour le Luxembourg soit insérée dans le projet « New Passengers ».

ministeriële besluiten houdende het model van de formulieren zullen eveneens de komende weken worden gepubliceerd, samen met het koninklijk besluit.

Zodra het nieuwe koninklijk besluit gepubliceerd is, zullen de eerste erkenningsaanvragen al behandeld en de eerste erkenningen uitgereikt kunnen worden.

*Het incident is gesloten.*

**02** Vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit over "de gevolgen van het New Passengers-plan van de NMBS voor de provincie Luxemburg" (nr. 5109)

**02.01** Joseph Arens (cdH): Het nieuwe "New Passengers"-plan van de NMBS, dat in 2006 in werking zou treden, betekent een zoveelste discriminatie van de inwoners van Zuid-Luxemburg. Volgens dat plan maakt Aarlen deel uit van de regio Namen, terwijl die stad 120 kilometer van Aarlen verwijderd is! De verantwoordelijke ambtenaar, met de graad van hoofdinspecteur, zou, bijgestaan door vier ambtenaren van rang 3, de regio vanuit Namen leiden. Zodoende zouden alle betrekkingen van niveau 3 in de regio Aarlen wegvallen. Een vijftigtal personeelsleden van de goederendiensten heeft nu al geen aanstelling meer. Daarnaast zouden nog een veertigtal betrekkingen van verkoop- en perronpersoneel op de tocht komen te staan.

Misschien zal de directie te Namen geneigd zijn te besparen ten koste van Aarlen. Zal ze zich inzetten voor de heropening van de lijn Virton-Athus-Aarlen? Zal ze aandacht schenken aan het behoud van het reizigersverkeer op de lijnen Libramont-Bertrix-Virton/Dinant en Rivage-Gouvy? Wie zal er nog voor zorgen dat de internationale treinen in Aarlen stoppen? Volgens mij is het absoluut noodzakelijk dat er in Luxemburg een "New Passengers"-regio komt.

**02.02** Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Het "New Passengers"-project is de naam van een studie die momenteel door de NMBS wordt uitgevoerd. Diverse scenario's zijn mogelijk om de activiteiten van de stations te bundelen. Er werd nog geen beslissing genomen. Hoe dan ook zullen we de belangen van Zuid-Luxemburg en Aarlen blijven behartigen.

**02.03** Joseph Arens (cdH): Ik wens dat Luxemburg als een volwaardige regio in het "New Passengers"-project wordt opgenomen.

*L'incident est clos.*

**03** Question de M. Bert Schoofs au ministre de la Mobilité sur "la réglementation en matière de bateaux de plaisance" (n° 5127)

**03.01** Bert Schoofs (Vlaams Belang): La réglementation relative aux bateaux de plaisance est imprécise. Je me réfère plus précisément à l'article 2 de l'arrêté royal du 2 juillet 1993 et à la circulaire de 1995.

La réglementation relative à l'obtention du permis de navigation est-elle oui ou non d'application pour les jet-skis ? Doit-on réussir un examen théorique avant de pouvoir présenter l'examen pratique ? Comment l'expérience pratique accompagnée doit-elle être acquise ? Combien de contrôleurs ou d'inspecteurs vérifient-ils le respect de la réglementation et quelles sont leurs priorités ? Combien de contrôles ont-ils été effectués au cours de la période comprise entre 2000 et 2004 ? Quelles ont été les infractions les plus couramment constatées ?

**03.02** Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Je répondrai à plusieurs questions par écrit étant donné le grand nombre de chiffres qui me sont demandés.

L'examen théorique ne doit pas forcément précéder l'examen pratique. Je me réfère à l'article 23 de l'arrêté royal du 2 juin 1993. Une expérience pratique de minimum douze heures est exigée, à moins que le demandeur de la licence n'ait acquis son expérience pratique par le biais d'un organisme agréé. Dans ce cas, six heures de cours pratiques suffisent.

En ce qui concerne l'accompagnement pour les jet-skis d'une personne, la réglementation est la même que pour les motos.

**03.03** Bert Schoofs (Vlaams Belang) : La législation ne précise pas clairement s'il faut un accompagnateur avec un autre jet-ski pour l'obtention du brevet. Comment la responsabilité pénale et/ou civile de l'accompagnateur est-elle fixée ?

**03.04** Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Les jet-skis sont soumis sur l'eau aux mêmes règles que les motos sur la route ; l'instance qui organise la formation et l'assistance est responsable en ce qui concerne les assurances, etc.

*Het incident is gesloten.*

**03** Vraag van de heer Bert Schoofs aan de minister van Mobiliteit over "de reglementering inzake pleziervaartuigen" (nr. 5127)

**03.01** Bert Schoofs (Vlaams Belang): De reglementering betreffende de pleziervaartuigen is onduidelijk. Ik verwijs meer bepaald naar artikel 2 van het KB van 2 juni 1993 en naar de circulaire van 1995.

Is de reglementering in verband met het behalen van het vaarbewijs al dan niet van toepassing op jetski's? Moet men slagen voor een theoretisch examen vooraleer het praktisch examen kan worden afgelegd? Hoe moet de praktijkervaring onder begeleiding worden opgedaan? Hoeveel controleurs of inspecteurs controleren de naleving van de reglementering en wat zijn hun prioriteiten? Hoeveel controles waren er in de periode 2000-2004? Wat waren de meest vastgestelde overtredingen?

**03.02** Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik zal een aantal vragen schriftelijk beantwoorden, omdat er nogal wat cijfers worden gevraagd.

Het theoretische examen hoeft het praktische niet vooraf te gaan. Ik verwijs naar artikel 23 van het KB van 2 juni 1993. Er is een praktijkervaring van minimum twaalf uren vereist, tenzij de aanvrager van een brevet via een erkende organisatie zijn praktijkervaring heeft opgedaan. In dat geval volstaan zes uren praktijkles.

Wat de begeleiding betreft voor de jetski's met één persoon, geldt dezelfde regeling als voor de begeleiding van motoren.

**03.03** Bert Schoofs (Vlaams Belang): Er staat niet duidelijk in de wetgeving dat er voor het behalen van het brevet een begeleider moet zijn met een andere jetski. Hoe is de strafrechtelijke en/of burgerrechtelijke verantwoordelijkheid van de begeleider vastgelegd?

**03.04** Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Op het water gelden voor jetski's dezelfde regelingen als op de weg voor motoren: de instantie die de opleiding en begeleiding organiseert, is verantwoordelijk voor verzekeringen en dergelijke.

*L'incident est clos.*

**04** Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "l'introduction des 'camions géants' en Belgique" (n° 5145)

**04.01** Guido De Padt (VLD) : Les camions géants ou « éco-combis » sont observés dans un nombre croissant de pays européens. Aux Pays-Bas, un deuxième projet pilote très prometteur est en cours. En Belgique, les avis sont partagés. Il y a des avantages comme des inconvénients. Nous ne pouvons exclure les camions géants d'avance.

Est-il exact que le ministre est opposé à ce projet pilote ? Sur quoi fonde-t-il son attitude négative ? Le recours à des camions géants n'offre-t-il vraiment aucun avantage ou les inconvénients l'emportent-ils ? En quoi les accès et les sorties de nos autoroutes diffèrent-ils de ceux qui existent à l'étranger ? D'autres différences en matière d'infrastructure compliquent-elle l'utilisation de camions géants chez nous ?

**04.02** Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Il est faux de dire que je suis totalement opposé aux camions géants. Mais je suis prudent et méfiant. Nous pouvons en effet tirer certains enseignements des projets pilotes néerlandais.

Actuellement, nous autorisons les camions géants dans les zones portuaires et chez Volvo-Gand. Il ne s'agit dans ces deux cas que de transports limités dans des zones bien délimitées.

Le gros problème n'est pas le poids des camions mais le maillage fin du réseau routier belge. Dans le nord de l'Europe, les agglomérations sont beaucoup plus éloignées les unes des autres et les routes sont moins fréquentées. Par conséquent, les risques de blocage de la fluidité de la circulation sont bien moins importants que chez nous. En outre, la Belgique a encore un retard important à combler dans le domaine du rail et de la navigation intérieure.

**04.03** Guido De Padt (VLD) : Le ministre ne s'en tirera pas aussi facilement ! Il devrait cesser de se focaliser sur ce qui se passe aux Pays-Bas et prendre lui-même des initiatives. Par exemple, il pourrait demander à ses services d'examiner la possibilité de lancer un projet pilote du même type en Belgique.

*L'incident est clos.*

**05** Questions jointes de

*Het incident is gesloten.*

**04** Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de invoering van de supertrucks in België" (nr. 5145)

**04.01** Guido De Padt (VLD): De zogenaamde supertrucks of ecocombi worden in steeds meer Europese landen geïntroduceerd. In Nederland loopt momenteel een tweede proefproject met veelbelovende resultaten. In België zijn de meningen verdeeld. Er zijn zowel voor- als nadelen. We mogen de supertrucks niet a priori uitsluiten.

Klopt het dat de minister tegen een proefproject is? Waarop is zijn negatieve houding gebaseerd? Zijn er helemaal geen voordelen aan het gebruik van supertrucks of wegen de voordelen niet op tegen de nadelen? In hoeverre verschillen onze op- en afritten van die in het buitenland? Zijn er nog andere verschillen in infrastructuur die het gebruik van supertrucks bij ons bemoeilijken?

**04.02** Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De bewering dat ik volledig tegen supertrucks ben, is fout. Ik ben wel voorzichtig en wantrouwig. We kunnen lessen trekken uit de Nederlandse proefprojecten.

Wij laten momenteel supertrucks toe op de haven terreinen en bij Volvo-Gent. Het gaat slechts om beperkt vervoer op een afgebakend terrein.

Het grote probleem is niet het gewicht van de vrachtwagens, maar het fijnmazige wegennet in België. In het noorden van Europa liggen de agglomeraties veel verder uiteen en zijn de autowegen rustiger. De kans op een blokkering van de verkeersdoorstroming is er veel kleiner dan bij ons. Bovendien heeft België nog veel in te halen op het gebied van spoor en binnenvaart.

**04.03** Guido De Padt (VLD): De minister maakt zich er gemakkelijk vanaf. Hij moet zijn blik niet te veel op Nederland richten en zelf initiatieven nemen. Hij zou zijn diensten bijvoorbeeld kunnen vragen de mogelijkheden van een Belgisch proefproject te onderzoeken.

*Het incident is gesloten.*

**05** Samengevoegde vragen van



- M. François-Xavier de Donnea au ministre de la Mobilité sur "l'usage abusif de la piste 02 le 23 janvier dernier" (n° 5171)  
 - M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "les modifications éventuelles du plan de dispersion" (n° 5527)

- de heer François-Xavier de Donnea aan de minister van Mobiliteit over "het ongerechtvaardigd gebruik van baan 02 op 23 januari jongstleden" (nr. 5171)  
 - de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de eventuele wijzigingen aan het spreidingsplan" (nr. 5527)

**05.01** François-Xavier de Donnea (MR) : Ma question a été introduite le 24 janvier. Depuis, il n'a pas été possible d'interroger le ministre. Je ne trouve pas normal qu'un ministre puisse échapper pendant un mois au contrôle parlementaire.

**05.01** François-Xavier de Donnea (MR): Mijn vraag werd op 24 januari ingediend. Sindsdien was het niet mogelijk de minister te ondervragen. Ik vind het niet normaal dat een minister zich gedurende een maand kan onttrekken aan de parlementaire controle.

Le 23 janvier dernier, tous les atterrissages ont été dirigés sur la piste 02 sans que les vents ne le justifient. L'usage de cette piste respecte-t-il les décisions des ministres ou est-il soumis à l'arbitraire, comme le pensent les riverains ?

Op 23 januari jongstleden werden alle landingen naar baan 02 afgeleid hoewel de windrichting dat niet verantwoorde. Wordt die baan gebruikt volgens de beslissingen van de ministers of gebeurt dat willekeurig zoals de omwonenden denken?

Depuis le 8 novembre dernier, date à laquelle vous vous disiez prêt à envisager une évaluation et à mettre sur pied un groupe de travail à cette fin réunissant les gouvernements fédéral et régionaux concernés, plusieurs réunions ont été supprimées.

Sinds 8 november jongstleden, toen u zei dat u bereid was om een evaluatie te overwegen en daartoe een werkgroep op te zetten met de federale en de betrokken gewestregeringen, werden verschillende vergaderingen afgeschaft.

De plus, M. Picqué et Mme Uyttebroeck ont fait une proposition, qui n'est autre que celle que je défends depuis un an, à savoir de revenir provisoirement à la situation qui prévalait avant que Mme Durant n'ouvre la boîte de Pandore, de se donner le temps de réaliser le cadastre du bruit et d'étudier les correctifs nécessaires. Quelle est votre position à propos de cette proposition ?

Bovendien stellen de heer Picqué en mevrouw Uyttebroeck precies hetzelfde voor als wat ik al een jaar lang voorsta, namelijk dat men tijdelijk terugkeert naar de vroegere situatie, toen mevrouw Durant de doos van Pandora nog niet had geopend, dat men de tijd neemt om het geluidskadaster te verwezenlijken en om de nodige correcties te bestuderen. Wat is uw standpunt over dit voorstel?

De quelle manière comptez-vous continuer à faire avancer le dossier une fois que, début mars, la cour d'appel aura statué, dans un sens ou dans l'autre, sur votre recours contre le jugement du tribunal de première instance du 14 décembre ?

Op welke manier zal u voor de voortgang van het dossier blijven zorgen als het hof van beroep begin maart eenmaal uitspraak zal hebben gedaan, in de ene of de andere zin, over het beroep dat u tegen het vonnis van de rechtbank van eerste aanleg van 14 december heeft ingesteld?

Le **président** : Je comprends l'énervement de M. de Donnea. Toutefois, depuis le 21 janvier, nous avons eu le congé de carnaval et, lundi dernier, nous avons visité les points Poste. De plus, quatre ministres sont concernés par notre commission. Nous essayons de porter les questions à l'ordre du jour le plus vite possible, c'est d'ailleurs pour cette raison que, contrairement à d'autres commissions, nous nous réunissons le lundi.

De **voorzitter**: Ik begrijp het ongeduld van de heer de Donnea, maar sinds 21 januari was er eerst de Krokusvakante en vorige maandag hebben wij de "PostPunten" bezocht. Bovendien zijn vier ministers bevoegd voor de aangelegenheden die in onze commissie worden behandeld. Wij trachten de vragen zo snel mogelijk op de agenda te plaatsen en dat is trouwens de reden waarom wij, in tegenstelling tot andere commissies, op maandag bijeenkomen.

**05.02** François-Xavier de Donnea (MR) : Que le ministre prenne une semaine de vacances ou se

**05.02** François-Xavier de Donnea (MR): Ik wil best aannemen dat de minister een week vakantie

déplace à l'étranger, je puis l'admettre, mais il restait néanmoins deux semaines pour trouver un moment !

**05.03 Bart Laeremans** (Vlaams Belang) : Un accord entre les Régions sur la dispersion des vols serait en préparation. Les articles que nous pouvons lire dans la presse à ce sujet semblent correspondre au vœu le plus cher des francophones parce qu'un tel accord signifierait un retour à la situation qui surchargerait plus que jamais la périphérie nord.

Nous disposons de chiffres qui démontrent que depuis l'instauration du plan Anciaux, la piste 25R a dû supporter 40 pour cent de tous les vols. Il n'est donc nullement question d'une dispersion équilibrée et les objectifs du plan n'ont pas été atteints. A présent, le ministre aggrave encore la situation en exécutant déjà le jugement absurde de décembre sans attendre la décision en appel. Il en résulte que la piste 02 est retirée du plan de dispersion. Les normes de vent devraient également être assouplies, ce qui surchargera encore davantage la piste 25R.

Quelles initiatives ont-elles été prises depuis le jugement ? Dans quel sens le plan de dispersion sera-t-il modifié ? Quelles sont les conséquences en matière de dispersion des nuisances ? Combien de vols nocturnes dénombrera-t-on, respectivement par jour et par zone ? Touchera-t-on aux normes de vent ? Quelles seront les conséquences d'une éventuelle annulation du jugement prononcé en décembre ? Le plan de dispersion actuel sera-t-il immédiatement remis sur les rails dans ce cas ? D'autres parties sont-elles intervenues dans la procédure ? Quel est l'état d'avancement des négociations relatives aux normes de bruit ? Celles-ci seront-elles harmonisées ?

**05.04 Renaat Landuyt**, ministre (*en français*) : Les questions portent sur l'utilisation de la piste 02, la procédure d'évaluation et la décision en référé.

Pour l'utilisation de la piste 02, rien n'est changé, même s'il est clair que nous n'avons pas d'emprise sur le vent ; dès qu'il tourne, il y a des problèmes. Ainsi, l'on doit ainsi parfois utiliser la 02, au lieu de la 20 prévue. Nous pouvons même prédire, sur la base de la direction du vent, d'où viendront les plaintes!

En matière d'évaluation, chaque mardi matin se réunit le groupe de travail, composé de représentants des gouvernements flamand, bruxellois et fédéral. Ces dernières semaines, on a

heeft of naar het buitenland gaat, maar er bleven toch nog twee weken over waarin hij wel een gaatje in zijn agenda had kunnen vinden.

**05.03 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Er zou een akkoord over de spreiding van de vluchten in de maak zijn tussen de Gewesten. Wat we daarover kunnen lezen in de pers, lijkt te beantwoorden aan de wensdroom van de Franstaligen, omdat het een terugkeer betekent naar een situatie waarbij de Noordrand meer dan ooit belast wordt.

Wij hebben cijfers waaruit blijkt dat sinds de invoering van het plan-Anciaux baan 25R 40 procent van alle vluchten heeft moeten verwerken. Van een evenwichtige spreiding is dus geen sprake en de doelstellingen van het plan werden niet gehaald. Nu maakt de minister de situatie nog erger door het absurde vonnis van december reeds uit te voeren, zonder de uitspraak in beroep af te wachten. Als gevolg daarvan wordt baan 02 weggehaald uit het spreidingsplan. Ook de windnormen zouden versoepeld worden, waardoor baan 25R nog meer belast zal worden.

Wat voor initiatieven zijn er sinds het vonnis genomen? In welke zin wordt het spreidingsplan aangepast? Wat zijn de gevolgen voor de spreiding van de lasten? Hoe groot zal het aantal vluchten per nacht, respectievelijk per dag en per zone zijn? Wordt er gesleuteld aan de windnormen? Wat zullen de gevolgen zijn als het vonnis van december eventueel vernietigd wordt? Wordt het huidige spreidingsplan dan meteen weer op de rails gezet? Zijn er nog andere partijen tussengekomen in de procedure? Wat is de stand van zaken in de onderhandelingen over de geluidsnormen? Worden de geluidsnormen geharmoniseerd?

**05.04 Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): De vragen hebben betrekking op baan 02, de evaluatieprocedure en de beslissing in kort geding.

Wat het gebruik van baan 02 betreft is er niets veranderd, al is het evident dat we geen greep hebben op de windrichting; de problemen rijzen zodra de wind draait. Zo moet soms baan 02 worden gebruikt in plaats van de oorspronkelijk geplande baan 20. We kunnen zelfs voorspellen, op basis van de windrichting, vanwaar de klachten zullen komen!

Voor de evaluatie wordt de volgende procedure gevolgd. De werkgroep die is samengesteld uit vertegenwoordigers van de Vlaamse, Brusselse en federale regering, komt elke dinsdagochtend

dû freiner les travaux, dans l'attente d'un accord entre les gouvernements flamand et bruxellois.

*(En néerlandais)* Les négociations entre les gouvernements régionaux portent précisément sur la fixation de normes sonores acceptables. Je rappelle que dans notre système fédéral, aucun gouvernement ne prime un autre. Les compétences de chaque gouvernement sont clairement délimitées. C'est le fédéral qui est compétent pour définir les routes aériennes, et sur ce point, je prendrai mes responsabilités.

*(En français)* Enfin, que faire avec la décision en référé, dans l'affaire "Anciaux – un autre Anciaux – contre l'État"? La décision en référé est exécutable à partir du 20 mars. Les plaidoiries en appel sont prévues le 24 février, et la décision interviendra donc juste avant ou après le 20 mars. Ce qui veut dire que je dois, pour respecter l'Etat de droit, veiller à l'exécution de la décision en référé ou en appel.

*(En néerlandais)*: La procédure d'évaluation se poursuit et ne sera arrêtée que lors de la conclusion d'un accord de dispersion. Si je veux respecter l'Etat de droit, je dois bien me soumettre à la décision judiciaire qui constitue pour moi le seul élément contraignant.

**05.05 François-Xavier de Donnea (MR)** : J'admire le flegme du ministre, ce qui ne signifie pas que je sois d'accord avec tout ce qu'il fait.

Le choix d'une piste d'atterrissage doit évidemment tenir compte du vent. Cependant, le ministre Anciaux avait changé les normes de vents. D'après nombre d'experts, on prend de grands risques en utilisant la piste 02, lorsque le vent arrière est trop fort. Le gouvernement aurait intérêt à prendre des dispositions. On peut discuter sur beaucoup de points, mais les normes de sécurité sont sacrées. Et négliger ces dernières est toujours dangereux.

Je me réjouis de la volonté du ministre d'exécuter les décisions de justice, ce qui est normal dans un Etat de droit. Si la cour d'appel ne confirme pas le jugement en référé, l'on pourra laisser se poursuivre le plan de dispersion actuel. Si, par contre, elle le confirme, le ministre sera obligé de prendre des mesures. Vous appliquerez alors le prescrit du jugement du 14 décembre sous peine de payer une astreinte colossale puisqu'il s'agirait de 250.000 euros, par mouvement.

J'attends avec intérêt le jugement du tribunal. En

samen. De jongste weken hebben we wat gas moeten terugnemen in afwachting dat de Vlaamse en Brusselse regering tot een akkoord komen.

*(Nederlands)* Bij de onderhandelingen tussen de Gewestregeringen gaat het er juist om correcte geluidsnormen te vinden. Ik herinner eraan dat in ons federale systeem geen enkele regering de baas is van een andere regering. Elke regering heeft gescheiden bevoegdheden. De federale regering is wel bevoegd om de vluchtroutes vast te leggen, en op dat punt zal ik mijn verantwoordelijkheid opnemen.

*(Frans)* Tot slot, wat met de uitspraak in kort geding in de zaak Anciaux – een andere Anciaux – tegen de Staat? De beslissing in kort geding is uitvoerbaar vanaf 20 maart. De pleitdatum in beroep is 24 februari en de beslissing mag dus kort voor of na 20 maart worden verwacht. Om de rechtsstaat in acht te nemen, moet ik er dus voor zorgen dat de beslissing in kort geding of in beroep wordt uitgevoerd.

*(Nederlands)* De evaluatieprocedure blijft lopen en wordt maar stopgezet door het sluiten van een spreidingsakkoord. Als ik de rechtsstaat wil respecteren, moet ik mij wel onderwerpen aan de rechterlijke uitspraak. Dat is het enige dwingende element voor mij.

**05.05 François-Xavier de Donnea (MR)**: Ik bewonder het flegma van de minister, wat nog niet wil zeggen dat ik het eens ben met alles wat hij doet.

Bij de keuze van de landingsbaan moet uiteraard rekening worden gehouden met de wind. Minister Anciaux heeft de windnormen echter gewijzigd. Volgens vele experts is het ronduit gevaarlijk om baan 02 te gebruiken bij te sterke rugwind. De regering zou er goed aan doen maatregelen te nemen. Je kan over veel discussiëren, maar de veiligheidsnormen zijn heilig. Wie de veiligheidsnormen veronachtzaamt, begeeft zich op glad ijs.

Ik ben blij dat de minister van plan is de rechterlijke beslissingen uit te voeren - zo hoort het trouwens in een rechtsstaat. Als het hof van beroep het vonnis in kort geding niet bevestigt, kan het huidige spreidingsplan gewoon zijn beslag krijgen. Bevestigt het hof van beroep het vonnis wél, dan zal de minister verplicht zijn maatregelen te treffen. Dan moet u het vonnis van 14 december uitvoeren op straffe van betaling van een gigantische dwangsom van 250.000 euro per vliegbeweging.

attendant, le travail relatif au cadastre du bruit doit continuer et les groupes de travail, se réunir. J'ai entendu dire que ces réunions s'étaient espacées, mais j'ai pris acte du fait que c'est à la demande des deux Régions.

J'interpellerai à nouveau le ministre, après l'accord entre Région flamande et Région bruxelloise ou la décision de la cour d'appel.

**05.06 Bart Laeremans** (Vlaams Belang) : Contrairement au ministre Anciaux, la ministre Durant ne répondait jamais aux questions, et aujourd'hui nous avons un ministre qui y répond à peine. La confusion croît d'heure en heure. Le ministre fait des déclarations contradictoires à propos de la piste 02. Le 12 janvier 2005, il déclarait que fin janvier, début février, une décision serait prise pour l'adaptation du plan de dispersion. Cette décision a-t-elle été prise et quelles en sont les conséquences ?

**05.07 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Je réponds aux questions mais je ne donne peut-être pas toujours la réponse que M. Laeremans attend.

Le plan de dispersion n'a nullement été modifié. La date importante est celle du 20 mars 2005, trois mois après la signification du jugement donc. J'exécuterai cette ordonnance à partir du 20 mars. Dans un Etat de droit, les autorités sont tenues au respect des décisions judiciaires. Si les plaidoiries ont lieu le 24 février, on peut espérer que la décision en appel tombera aux alentours du 20 mars. Et nous l'exécuterons certainement. Il ne relève pas de la mission des autorités de s'attirer des amendes ou des astreintes.

**05.08 Bart Laeremans** (Vlaams Belang) : Je comprends cette position mais le ministre a-t-il déjà prévu des mesures s'il doit instaurer un nouveau plan de dispersion le 20 mars ?

**05.09 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Toutes les procédures doivent être respectées pour modifier le plan de dispersion et ces procédures demandent au moins deux mois. Je veux me préparer à l'application de l'ordonnance.

**05.10 Bart Laeremans** (Vlaams Belang) : Les mesures préparatoires pour l'adaptation du plan de dispersion ont apparemment été prises.

Ik kijk met belangstelling uit naar het vonnis van de rechtbank. In afwachting moet er voortgewerkt worden aan het geluidskadaster en moeten de werkgroepen verder blijven bijeenkomen. Ik heb horen zeggen dat er steeds meer tijd verstreek tussen twee vergaderingen, maar ik heb begrepen dat de twee Gewesten daarom gevraagd hebben.

Ik zal de minister opnieuw interpellieren na de ondertekening van een akkoord door het Vlaamse en het Brusselse Gewest of na de uitspraak van het hof van beroep.

**05.06 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Minister Durant antwoordde, anders dan minister Anciaux, nooit op de vragen. Nu hebben we een minister die nauwelijks antwoordt. Er is meer vaagheid dan een half uur geleden. De minister legt tegenstrijdige verklaringen af over baan 2. Op 12 januari 2005 verklaarde de minister dat er eind januari, begin februari een beslissing over de aanpassing van het spreidingsplan zou komen. Is die beslissing genomen en wat zijn de gevolgen ervan?

**05.07 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Ik antwoord wel degelijk, maar misschien geef ik niet altijd het door de heer Laeremans gewenste antwoord.

Er is aan het spreidingsplan niets veranderd. De datum die telt, is 20 maart 2005, drie maanden na de betekening van het vonnis dus. Ik zal de beschikking uitvoeren vanaf 20 maart. In een rechtsstaat moet men als overheid beschikkingen respecteren. Als op 24 februari de pleidooien worden gehouden, kan er hopelijk rond 20 maart een beslissing in hoger beroep zijn. Die zullen we zeker uitvoeren, het is immers niet aan de overheid om boetes of dwangsommen over zich af te roepen.

**05.08 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Ik ben het daarmee eens. Maar heeft de minister al maatregelen klaar voor het geval hij op 20 maart een nieuw spreidingsplan moet invoeren?

**05.09 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Alle procedures moeten worden gevolgd om wijzigingen in het spreidingssysteem te brengen en dat vergt al gauw twee maanden. Ik wil voorbereid zijn om de beschikking te kunnen uitvoeren.

**05.10 Bart Laeremans** (Vlaams Belang): De voorbereidende maatregelen om het spreidingsplan aan te passen zijn blijkbaar genomen.

**05.11** **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : M. Laeremans me comprend mal. Je me distancie de ses conclusions erronées.

**05.12** **Bart Laeremans** (Vlaams Belang) : Les normes de vent ont-elles déjà été adaptées de sorte que la piste 25R est encore davantage sollicitée ?

**05.13** **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Une adaptation a été réalisée en vertu d'une décision prise avant mon arrivée.

*L'incident est clos.*

**06** **Question de M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation du régulateur de vitesse" (n° 5181)**

**06.01** **Dylan Casaer** (sp.a-spirit) : L'année dernière, le ministre Anciaux a instauré un panneau signalant l'interdiction d'utiliser le *cruise control* sur certaines routes. Une étude allait également être menée pour calculer les dangers que représente le *cruise control*. Lors d'une séance d'audition, le secteur a déclaré que le *cruise control* n'était pas infaillible d'un point de vue technique. Quel est l'état d'avancement de cette étude ? Quel est l'avis du ministre en ce qui concerne le *cruise control* ?

**06.02** **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Personnellement, j'estime que l'utilisation du *cruise control* est une question de bonnes manières. Il est important de toujours rester attentif. Cela signifie qu'il est crucial de rouler dans le respect de l'environnement tout en ne relâchant pas l'attention. La piste de réflexion avancée par le ministre Anciaux relative à une interdiction d'utilisation limitée me semble être la plus appropriée.

J'ignore l'existence d'études sur l'utilisation et les dangers du *cruise control*. Des études sont bien en cours pour mesurer les avantages environnementaux. L'introduction d'une interdiction d'installation sur les véhicules belges n'est pas indiquée. La question de la sécurité doit être examinée au niveau européen.

**06.03** **Dylan Casaer** (sp.a-spirit) : Le ministre a-t-il connaissance d'une enquête menée sur des accidents dans lesquels sont impliqués des poids lourds en général ?

*L'incident est clos.*

**07** **Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "l'apprentissage**

**05.11** **Minister Renaat Landuyt (Nederlands)**: De heer Laeremans vat mij verkeerd samen. Ik neem afstand van zijn scheefftrekkingen.

**05.12** **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Zijn de windnormen reeds aangepast waardoor baan 25R nog meer last krijgt?

**05.13** **Minister Renaat Landuyt (Nederlands)**: Er is een aanpassing gebeurd in uitvoering van een beslissing van voor mijn tijd.

*Het incident is gesloten.*

**06** **Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "het gebruik van cruise control"(nr. 5181)**

**06.01** **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Minister Anciaux introduceerde vorig jaar een bord om het gebruik van *cruise control* op bepaalde wegen te verbieden. Er zou ook een onderzoek komen naar de risico's van *cruise control*. De sector stelde tijdens hoorzittingen dat *cruise control* technisch niet feilloos is. Wat is de stand van zaken in het onderzoek? Wat denkt de minister over *cruise control*?

**06.02** **Minister Renaat Landuyt (Nederlands)**: Persoonlijk vind ik dat het gebruik van *cruise control* een kwestie is van goed manieren. Men moet met handen en voeten aandachtig blijven. Het betekent ecologisch verantwoord rijden, maar de aandacht mag niet verslappen. Het denkspoor van minister Anciaux over een beperkt gebruiksverbod is wellicht het meest aangewezen.

Ik heb geen weet van studies over het gebruik en de gevaren van *cruise control*. Er bestaan wel studies over de ecologische voordelen. De invoering van een installatieverbod op Belgische voertuigen is niet aangewezen. De veiligheidskwestie moet Europees worden aangepakt.

**06.03** **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Heeft de minister weet van een onderzoek over ongevallen met vrachtwagens in het algemeen?

*Het incident is gesloten.*

**07** **Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "het inbedden van de**

**théorique du Code de la route dans le cadre de l'enseignement secondaire" (n° 5232)**

**07.01 Annick Saudoyer (PS)** : En ce qui concerne votre proposition d'introduire l'apprentissage du Code de la route et le passage du permis de conduire dans l'enseignement secondaire traditionnel, je pense, comme vous, que les enfants doivent, bien avant même leur entrée dans l'enseignement secondaire, connaître les règles de la circulation pour assurer leur sécurité et celle de l'automobiliste qu'ils seront sans doute demain.

Des cours plus élaborés dans le secondaire sont très utiles puisqu'à cet âge les élèves commencent à s'autonomiser dans leurs déplacements. Mais il faut éviter que l'apprentissage théorique de la conduite à l'école ne déresponsabilise les parents. J'apprécie les activités menées par l'IBSR dans les écoles. Si un examen théorique est organisé dans les écoles, il ne doit pas, selon moi, être imposé comme vous le proposez. Il doit être gratuit et les élèves qui ne souhaitent pas le passer à ce moment doivent rester libres de le faire par la suite à leurs propres frais.

Votre idée me plaît dans son ensemble, mais j'ai plusieurs questions concernant l'organisation de l'examen théorique pour les élèves du secondaire: Qui seront les formateurs et les examinateurs? L'examen sera-t-il obligatoire et payant? Pourra-t-on intégrer ces cours dans tous les réseaux d'enseignement? Combien d'heures représenteront-ils? Ne pourrait-on pas améliorer l'accessibilité du permis de conduire via le Forem, le VDAB, l'Orbem ou via des associations reconnues? Ne faudrait-il pas renforcer le rôle de l'IBSR? Qui prendra en charge la formation et la rémunération des enseignants?

**07.02 Renaat Landuyt, ministre (en français)** : Le permis de conduire est quelque chose d'essentiel. Il nécessite un apprentissage du Code de la route au cours des études secondaires. Mais ce n'est pas à moi de dire comment organiser les choses. En Flandre, cette matière sera introduite dans le troisième degré du secondaire à partir de l'année scolaire prochaine.

**07.03 Annick Saudoyer (PS)** : Vous êtes-vous concerté avec les ministres concernés ?

**07.04 Renaat Landuyt, ministre (français)** : De façon informelle oui, mais formellement cela relève

**theoretische rijopleiding in de eindtermen van het secundair onderwijs" (nr. 5232)**

**07.01 Annick Saudoyer (PS)**: U stelde voor het verkeersreglement in het programma van het traditioneel middelbaar onderwijs op te nemen en het theoretisch rijexamen op dat ogenblik af te nemen. Ik ben het met u eens dat kinderen met de verkeersregels vertrouwd moeten worden gemaakt lang voor ze naar de middelbare school gaan, met het oog op hun veiligheid vandaag én morgen, wanneer ze zich ongetwijfeld als automobilist in het verkeer zullen begeven.

Een uitgebreider lespakket in het middelbaar onderwijs is zeker aangewezen, want op die leeftijd beginnen kinderen zich zonder begeleiding te verplaatsen. De theoretische verkeersopleiding op school mag de verantwoordelijkheid van de ouders echter niet doen vergeten.

Ik sta achter de initiatieven van het BIVV in de scholen. Een theoretisch examen op school mag volgens mij echter niet verplicht worden, zoals u voorstelt. Zo'n examen moet gratis zijn en de leerlingen die het examen niet op dat ogenblik willen afleggen, moeten de vrijheid behouden dat later op eigen kosten te doen.

Ik sta achter uw idee, maar heb een aantal vragen omtrent de organisatie van het theoretisch examen voor de leerlingen van het middelbaar.

Wie zorgt voor de opleiding en wie neemt het examen af? Wordt het examen verplicht en betalend? Zullen die lessen in alle onderwijsnetten kunnen worden gegeven? Over hoeveel uur lopen ze? Kan niet met de Forem, de VDAB, de BGDA of erkende verenigingen worden samengewerkt om het behalen van het rijbewijs laagdrempeliger te maken? Moet de rol van het BIVV niet worden versterkt? Wie zal voor de opleiding en de betaling van de lesgevers zorgen?

**07.02 Minister Renaat Landuyt (Frans)**: Heden ten dage kan men het niet meer stellen zonder een rijbewijs. Daarom moet de rijopleiding in het secundair onderwijs worden ingebed. Maar ik ben niet bevoegd om te zeggen hoe dat moet gebeuren. In Vlaanderen zal deze leerstof vanaf volgend jaar deel uitmaken van het lessenpakket van de derde graad van het secundair onderwijs.

**07.03 Annick Saudoyer (PS)**: Heeft u hierover met de bevoegde ministers ruggespraak gehouden?

**07.04 Minister Renaat Landuyt (Frans)**: Informeel wel. Maar formeel gesproken moet deze materie op

du Forum institutionnel et d'une commission interministérielle.

*L'incident est clos.*

**08** Question de M. Mark Verhaegen au ministre de la Mobilité sur "la signalisation variable des zones 30 aux abords des écoles" (n° 5293)

**08.01** Mark Verhaegen (CD&V): La législation routière dispose que le gestionnaire de la voirie doit délimiter les zones 30 aux abords des écoles au moyen de panneaux de signalisation F4 et A23 éclairés de l'intérieur, ce qui est particulièrement coûteux. Le ministre Anciaux avait déclaré le 14 juillet 2004 que cet éclairage obligatoire était exclusivement de mise pour la signalisation placée à l'entrée des zones 30, ce qui aurait constitué une substantielle économie pour les communes comptant plusieurs écoles sur leur territoire. Tous les conseils communaux ont dès lors estimé les frais de signalisation sur la base de ce point de vue, mais les services de la Mobilité semblent revenir sur leur position aujourd'hui. Il s'agit de coûts supplémentaires imprévus pour les communes qui doivent aussi placer des panneaux au sein de la zone après chaque voie latérale.

Le ministre peut-il confirmer la position de son prédécesseur ?

**08.02** Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Je puis rassurer M. Verhaegen : je confirme la position adoptée dans ce dossier par mon prédécesseur. Et dont je rappellerai la souplesse à mes services.

*L'incident est clos.*

**09** Question de M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "l'installation du système ISA (Système d'adaptation intelligente de la vitesse)" (n° 5305)

**09.01** Dylan Casaer (sp.a-spirit) : Des expériences récentes ont montré qu'un limiteur de vitesse intelligent pour voiture (le système ISA) renforce effectivement la sécurité routière puisque les conducteurs ne peuvent plus dépasser la vitesse prédéterminée.

Le 6 mai 2004, la Chambre a adopté une résolution invitant les personnes investies d'une fonction d'exemple, dont les ministres, à équiper leurs

het Institutionele Forum en in een interministeriële commissie behandeld worden.

*Het incident is gesloten.*

**08** Vraag van de heer Mark Verhaegen aan de minister van Mobiliteit over "de veranderlijke signalisatie voor de zone-30 in de schoolomgeving" (nr. 5293)

**08.01** Mark Verhaegen (CD&V): Volgens de verkeerswetgeving moet de wegbeheerder de zone-30 in schoolomgevingen afbakenen door middel van innerlijk verlichte verkeersborden F4 en A23. Dit is echter een bijzonder dure aangelegenheid. Minister Anciaux zei op 14 juli 2004 dat die verplichte verlichting uitsluitend geldt voor de signalisatie bij het binnenrijden van de zone-30. Dit zou voor gemeenten die verschillende scholen op hun grondgebied tellen, een aanzienlijke besparing uitmaken. Dit standpunt werd vervolgens door alle gemeentebesturen gebruikt als basis bij hun ramingen voor de signalisatiekosten. Nu lijken de diensten van Mobiliteit terug te komen op dat standpunt. Voor de gemeenten, die dan ook binnen de zone borden moeten plaatsen na elke zijweg, zijn dat onverwachte meerkosten.

Kan de minister het standpunt van zijn voorganger bevestigen?

**08.02** Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik kan de heer Verhaegen geruststellen: ik bevestig het standpunt dat mijn voorganger in dit dossier heeft ingenomen. Ik zal mijn diensten aan dat soepele standpunt herinneren.

*Het incident is gesloten.*

**09** Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "het installeren van het ISA-systeem (Intelligent Speed Adaptation)" (nr. 5305)

**09.01** Dylan Casaer (sp.a-spirit): Uit een aantal experimenten is gebleken dat een intelligent snelheidsadaptatiesysteem voor auto's (ISA) wel degelijk een gunstige invloed heeft op de verkeersveiligheid. De chauffeurs worden er immers toe gebracht zich aan de correcte snelheid te houden.

De Kamer heeft op 6 mei 2004 een resolutie goedgekeurd die personen met een voorbeeldfunctie, zoals de ministers, ertoe aanzet

véhicules de service du système ISA. Est-ce déjà chose faite ? Cette résolution s'applique-t-elle aussi aux ministres régionaux et communautaires ? Le système est-il déjà opérationnel sur le territoire bruxellois ?

**09.02 Renaat Landuyt**, ministre: (*en néerlandais*) : A l'heure actuelle, les véhicules de service des membres du gouvernement fédéral ne sont pas encore équipés du système ISA. Il s'agit d'une compétence ressortissant à la chancellerie du premier ministre, qui met au point une directive cohérente en la matière. Il va sans dire que la résolution de la Chambre sera appliquée.

Actuellement, l'ISA est déjà opérationnel sur un tiers du territoire bruxellois.

Le gouvernement fédéral doit montrer l'exemple. Les membres des gouvernements régionaux et communautaires leur emboîteront le pas.

**09.03 Dylan Casaer** (sp.a-spirit) : J'espère que la chancellerie ne tardera pas à terminer la rédaction de la directive ISA.

*L'incident est clos.*

**10 Question de M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur "la circulation des poids lourds" (n° 5546)**

**10.01 Joseph Arens** (cdH) : Les services de police s'inquiètent du peu de mesures prises à l'encontre des transporteurs routiers qui ne respectent pas les prescriptions du Code de la route. Les récentes chutes de neige ont encore montré qu'un comportement inapproprié gênait la circulation. Avez-vous défini une politique en cette matière ?

**10.02 Renaat Landuyt**, ministre (*en français*) : En cas de pluie, les dépassements sont interdits pour les véhicules de plus de 7,5 tonnes. Un doute subsiste sur l'application de cette règle en temps de neige. La mesure annoncée propose de mettre en place une interdiction de dépassement aux heures de pointe.

**10.03 Joseph Arens** (cdH) : J'espère que le temps de neige sera assimilé à un temps de pluie.

**10.04 Renaat Landuyt**, ministre (*en français*) : J'ai demandé une étude pour répondre à cette question.

*L'incident est clos.*

hun dienstwagens met een dergelijk ISA-systeem uit te rusten. Is dat al gebeurd? Geldt dat ook voor Gewest- en Gemeenschapsministers? Is het systeem al operationeel op het Brussels grondgebied?

**09.02 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): De dienstwagens van de leden van de federale regering zijn momenteel nog niet met ISA uitgerust. Dit is een bevoegdheid van de kanselarij van de eerste minister, die werkt aan een coherente richtlijn in dit verband. Het spreekt vanzelf dat de resolutie van de Kamer zal worden uitgevoerd.

Momenteel is ISA al operationeel op een derde van het Brusselse grondgebied.

De federale regering moet het goede voorbeeld geven, daarna zullen de leden van Gewest- en Gemeenschapsregeringen wel volgen.

**09.03 Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Ik hoop dat de kanselarij spoed zet achter de ISA-richtlijn.

*Het incident is gesloten.*

**10 Vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit over "het vrachtwagenverkeer". (nr. 5546)**

**10.01 Joseph Arens** (cdH): De politiediensten maken zich zorgen over het gebrek aan maatregelen tegen vrachtovervoerders die het verkeersreglement niet naleven. Bij de recente sneeuwval is nog maar eens gebleken dat onaangepast rijgedrag het verkeer hindert. Heeft u dienaangaande een beleid uitgestippeld?

**10.02 Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): Bij regenweer geldt een inhaalverbod voor voertuigen van meer dan 7,5 ton. Of die regel ook toegepast moet worden als het sneeuwt, is niet zo duidelijk. De aangekondigde maatregel strekt ertoe een inhaalverbod in te voeren tijdens de spitsuren.

**10.03 Joseph Arens** (cdH): Ik hoop dat sneeuw met regen zal gelijkgesteld worden.

**10.04 Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): Ik heb een studie besteld om op deze vraag te kunnen antwoorden.

*Het incident is gesloten.*



**11** Question de M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur "la nécessaire réouverture de la ligne 165" (n° 5398)

**11.01** Joseph Arens (cdH) : Étant donné que le ministre a déjà répondu à ma question, je me contenterai d'insister sur la nécessité, pour des raisons de desserte du sud Luxembourg et de pollution due à la voiture, de rouvrir la ligne 165.

**11.02** Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Je vous renvoie aux discussions relatives au contrat de gestion. La SNCB peut soit opérer des choix d'affectation internes soit demander un supplément au gouvernement.

**11.03** Joseph Arens (cdH) : J'insiste de nouveau et j'espère que le ministre donnera le coup de pouce nécessaire à la réouverture de cette ligne.

*L'incident est clos.*

**12** Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la tolérance zéro en cas d'excès de vitesse" (n° 5430)

**12.01** Guido De Padt (VLD) : Je ne vais poser ma question que partiellement étant donné que l'adaptation de la loi relative à la police de la circulation routière et le projet de loi relatif à l'ordonnance de paiement figureront à l'ordre du jour sous peu.

**12.02** Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Mercredi, je commenterai l'évaluation de la loi relative à la police de la circulation routière dans le cadre de mon introduction relative au projet de loi.

**12.03** Guido De Padt (VLD) : Depuis le début 2005, à la suite d'une circulaire des procureurs généraux, la tolérance zéro est appliquée aux conducteurs qui commettent des excès de vitesse. La marge opérationnelle est supprimée. Seule la marge technique des six pour cent reste d'application. L'objectif est d'uniformiser les règles de la circulation. Cette décision a suscité de vives réactions au sein des zones de police qui craignent une forte augmentation du travail administratif.

A quoi faut-il attribuer le manque d'uniformité dans l'application des règles de circulation ? Comment pense-t-on réaliser cette uniformité ? Y a-t-il déjà eu une concertation avec la ministre de la Justice ? Comment vont être répartis les rendements

**11** Vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit over "de noodzaak om lijn 165 te heropenen" (nr. 5398)

**11.01** Joseph Arens (cdH): Aangezien de minister al op mijn vraag heeft geantwoord, zal ik enkel aandringen op de noodzaak om lijn 165 te heropenen met het oog op een beter treinaanbod in het zuiden van de provincie Luxemburg en ook uit milieuoverwegingen, om de vervuiling door het autoverkeer terug te dringen.

**11.02** Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Ik verwijs naar de besprekingen in verband met het beheerscontract. De NMBS kan ofwel interne keuzes maken inzake bestedingen, ofwel meer geld vragen aan de regering.

**11.03** Joseph Arens (cdH): Ik dring nogmaals aan op de heropening van die lijn en hoop dat de minister daartoe de nodige impulsen zal geven.

*Het incident is gesloten.*

**12** Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de nultolerantie voor snelrijders" (nr. 5430)

**12.01** Guido De Padt (VLD): Ik zal mijn vraag slechts gedeeltelijk stellen, aangezien binnenkort de aanpassing van de verkeerswet en het wetsontwerp betreffende de beschikking tot betaling op de agenda staan.

**12.02** Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik zal woensdag bij mijn inleiding op dat wetsontwerp de evaluatie van de verkeerswet toelichten

**12.03** Guido De Padt (VLD): Door een circulaire van de procureurs-generaal geldt sinds begin 2005 een nultolerantie voor snelheidsovertreders. De operationele marge vervalt, enkel de technische marge van zes procent blijft. Bedoeling is de verkeershandhaving uniformer te maken. Dit lokt veel reacties uit in de politiezones die vrezen voor een enorme toename van het administratieve werk.

Wat zijn de oorzaken van het gebrek aan uniformiteit in de verkeershandhaving? Hoe wordt die nagestreefd? Werd er overlegd met de minister van Justitie? Hoe zullen de meeropbrengsten verdeeld worden, ook over gemeenten en

marginiaux entre les communes et les zones de police ? Cette circulaire ne va-t-elle pas influencer sur l'évaluation de la nouvelle loi relative à la circulation routière ?

**12.04** **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : La circulaire des procureurs généraux a clarifié la situation. Il est parfaitement logique qu'une vitesse maximum légale de 120 km à l'heure corresponde réellement à 120 km à l'heure et non à 126. Les chiffres qui sont mentionnés dans la loi sont les seuls exacts. Tout bon conducteur respecte la loi et il est pervers, en réalité, de réagir négativement à la stricte application de la loi.

Les procureurs généraux ont compris qu'une certaine préparation s'imposait. La circulaire date déjà d'il y a deux ans, en réalité. Chaque nouvelle mesure entraîne en première instance un surcroît de travail, mais celui-ci diminue ensuite. Il faut apparemment un certain laps de temps avant que les gens s'adaptent aux règles.

Mon objectif n'est pas de sanctionner en permanence mais bien d'améliorer la sécurité routière. De même, je ne compte pas sur des recettes supplémentaires car celles-ci seront limitées dans le temps.

La circulaire n'a pas d'incidence sur l'évaluation de la loi relative à la circulation routière. Celle-ci déterminera si la loi est propice à la sécurité routière.

M. De Padt fait à juste titre le lien avec l'ordonnance de paiement. Les sanctions actuelles sont-elles suffisantes ? Cette question doit être soumise aux parquets et à la police. Ce point est à l'ordre du jour mercredi.

**12.05** **Guido De Padt** (VLD) : Il ressortirait de la circulaire que la marge technique de six pour cent est maintenue.

**12.06** **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Seule la marge technique est maintenue, parce qu'on n'est jamais sûr à cent pour cent de la fiabilité technique des cinémomètres.

*L'incident est clos.*

**13** **Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le tachygraphe digital" (n° 5439)**

**13.01** **Guido De Padt** (VLD): Tous les camions devront être équipés d'un tachygraphe digital pour

politiezones? Zal deze circulaire de evaluatie van de nieuwe verkeerswet niet beïnvloeden?

**12.04** **Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Dankzij de circulaire van de procureurs-generaal is de situatie eenduidiger geworden. Het is toch maar logisch dat een wettelijk bepaalde maximumsnelheid van 120 km effectief ook 120 km is en geen 126 km. De cijfers in de wet zijn de enige juiste. Goede chauffeurs leven de wet na en het is eigenlijk pervers negatief te reageren op het feit dat de wet strikt wordt toegepast.

De procureurs-generaal zagen in dat een zekere voorbereiding nodig was. De circulaire is eigenlijk al twee jaar oud. Bij iedere nieuwe maatregel zien we eerst een piek, daarna een daling van het werk dat de maatregel met zich meebrengt. Mensen hebben blijkbaar een zekere periode nodig om zich naar de regels te schikken.

Mijn doel is niet permanent te bestraffen, maar de verkeersveiligheid te verhogen. Ik reken ook niet op extra inkomsten, want die zullen in de tijd beperkt zijn.

De circulaire heeft geen invloed op de evaluatie van de verkeerswet. Een evaluatie stelt vast of de verkeerswet gunstig is voor de verkeersveiligheid.

De heer De Padt legt terecht de link met de beschikking tot betaling. Volstaan de huidige regels van bestraffing? Wij moeten die vraag aan de parketten en de politie voorleggen. Dit staat woensdag op de agenda.

**12.05** **Guido De Padt** (VLD): Uit de circulaire zou blijken dat de technische marge van zes procent nog blijft bestaan?

**12.06** **Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Alleen de technische marge blijft bestaan, omdat men nooit helemaal zeker is van de volledige technische betrouwbaarheid van de meettoestellen.

*Het incident is gesloten.*

**13** **Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de digitale tachograaf" (nr. 5439)**

**13.01** **Guido De Padt** (VLD): Op 5 augustus 2005 moeten alle vrachtwagens uitgerust zijn met een

le 5 août 2005. La Febiac craint cependant qu'il ne sera pas possible de les équiper tous du nouveau système avant cette date. Le ministre partage-t-il cette crainte ? Quels sont les obstacles ?

N'en résultera-t-il pas une situation chaotique du fait que le système ne sera pas instauré simultanément dans tous les pays d'Europe ? Ne serait-il dès lors pas préférable de retarder l'échéance ?

**13.02** **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Le report de la mesure n'est pas chose aisée parce qu'il s'agit d'une directive européenne. En outre, je n'ai reçu aucun signal qui m'incite à reporter la mesure. Il me revient que la distribution et le contrôle des nouvelles cartes se déroulent conformément au calendrier fixé. Un double circuit est toutefois prévu dans les prochaines années: les vieux camions seront encore équipés de l'ancien système et les camions récents du nouveau.

*L'incident est clos.*

**14** **Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la zone 30 aux abords des écoles" (n° 5608)**

**14.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): La date ultime pour l'instauration de zones 30, le 1er septembre 2005, approche à grands pas, mais une grande confusion règne. Nombreuses sont les zones aux abords d'écoles qui sont situées en bordure d'une route régionale, ce qui pose visiblement des problèmes avec les autorités des Régions. Le ministre s'est-il déjà concerté à ce sujet avec son homologue flamand ?

Quand adressera-t-il aux communes la circulaire qu'il a annoncée ? Combien de communes ont-elles déjà adhéré au nouveau système ? Le ministre est-il disposé à reporter sine die la date butoir ?

**14.02** **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Je ne puis dire actuellement combien de communes adhèrent au système. Certaines données sont difficiles à obtenir; toutes les communes ne communiquent pas l'avancement de leurs démarches. Par ailleurs, certaines zones scolaires se trouvent aujourd'hui déjà en zone résidentielle '30' et il y a dès lors double emploi.

Je n'ai pas encore consulté mon collègue flamand à ce propos pour la simple raison que je n'ai pas été informé à ce jour de difficultés potentielles. Tout gestionnaire de la voie publique est disposé à

digitale tachograaf. Febiac vrees echter dat het onmogelijk is om alle vrachtwagens voor die datum met het nieuwe systeem uit te rusten. Deelt de minister die vrees? Wat zijn de obstakels?

Zal er geen chaos ontstaan doordat het systeem niet in alle Europese landen tegelijk wordt ingevoerd? Is het daarom niet beter de deadline uit te stellen?

**13.02** **Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Het uitstellen van de maatregel is niet eenvoudig omdat het over een Europese richtlijn gaat. Ik heb bovendien geen enkele signaal gekregen dat mij tot uitstel doet beslissen. Het verdelen en het controleren van de nieuwe kaarten verloopt naar verluidt volgens plan. De komende jaren is trouwens voorzien in een dubbel circuit: oude vrachtwagens zullen nog met het oude systeem zijn uitgerust, nieuwe vrachtwagens met het nieuwe.

*Het incident is gesloten.*

**14** **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de zone-30 in de schoolomgevingen" (nr. 5608)**

**14.01** **Jef Van den Bergh** (CD&V): De uiterste datum voor de invoering van zones-30, met name 1 september 2005, nadert, maar de verwarring is groot. Veel schoolomgevingen liggen langs gewestwegen en dat geeft blijkbaar problemen met de gewestelijke overheden. Heeft de minister daarover overleg gepleegd met zijn Vlaamse collega?

Wanneer zal de minister de door hem aangekondigde rondzendbrief naar de gemeenten versturen? Hoeveel gemeenten hebben zich ondertussen al in het nieuwe systeem ingeschreven? Is de minister bereid de deadline uit te stellen?

**14.02** **Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Ik kan momenteel niet zeggen hoeveel gemeenten zich in het systeem hebben ingeschakeld die niet schriftelijk werd vermeld, niet antwoorden. Het is moeilijk om bepaalde gegevens te krijgen, niet elke gemeente deelt haar vorderingen mee. Bovendien liggen sommige schoolzones nu al in een woonzone-30, waardoor er dubbel gebruik is.

Ik heb hierover nog geen gesprek gevoerd met mijn Vlaamse collega om de eenvoudige reden dat men mij nog niet heeft ingelicht over eventuele moeilijkheden. Elke wegbeheerder is gemotiveerd

instaurer une zone 30 aux abords des écoles.

om rond scholen een zone-30 te realiseren.

**14.03 Jef Van den Bergh** (CD&V) : Les problèmes se posent sur les voies régionales. Il n'est pas possible d'y instaurer une zone 30 sans modifier l'infrastructure.

**14.03 Jef Van den Bergh** (CD&V): De knelpunten liggen op de gewestwegen. Daar kan me niet zomaar even een zone-30 invoeren zonder infrastructuuringrepen te doen.

*L'incident est clos.*

*Het incident is gesloten.*

*La réunion publique de commission est levée à 16h.06.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.06 uur.*