



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

21-02-2005

Après-midi

maandag

21-02-2005

Namiddag

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

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair stuk van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe 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>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>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>
<i>MOT</i>	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>	<i>MOT</i>	<i>moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)</i>

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

SOMMAIRE

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>	1
Question de M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur "les conséquences du plan New Passengers de la SNCB pour la province du Luxembourg" (n° 5109) <i>Orateurs: Joseph Arens, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	2
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>	4
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>	6
Questions jointes de - 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) <i>Orateurs: François-Xavier de Donnea, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité, Bart Laeremans</i>	9
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>	18
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>	20
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, ministre de la Mobilité</i>	22
Question de M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "l'installation du système ISA	23

INHOUD

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit over "de erkenningsprocedure voor autorijscholen" (nr. 5105) <i>Sprekers: Olivier Chastel, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	1
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>	2
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>	4
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>	6
Samengevoegde vragen van - 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) <i>Sprekers: François-Xavier de Donnea, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit, Bart Laeremans</i>	9
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, minister van Mobiliteit</i>	18
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, minister van Mobiliteit</i>	20
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, minister van Mobiliteit</i>	21
Vraag van de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "het installeren van het ISA-	23

(Système d'adaptation intelligente de la vitesse)" (n° 5305) <i>Orateurs:</i> Dylan Casaer, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité		stelsiem (Intelligent Speed Adaptation)" (nr. 5305) <i>Sprekers:</i> Dylan Casaer, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit	
Question de M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur "la circulation des poids lourds" (n° 5546) <i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité	24	Vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit over "het vrachtwagenverkeer" (nr. 5546) <i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit	24
Question de M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur "la nécessaire réouverture de la ligne 165" (n° 5398) <i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité	25	Vraag van de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit over "de noodzaak om lijn 165 te heropenen" (nr. 5398) <i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit	25
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "la tolérance zéro en cas d'excès de vitesse" (n° 5430) <i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité	26	Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de nultolerantie voor snelrijders" (nr. 5430) <i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit	26
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le tachygraphe digital" (n° 5439) <i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité	29	Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de digitale tachograaf" (nr. 5439) <i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit	29
Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "la zone 30 aux abords des écoles" (n° 5608) <i>Orateurs:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité	30	Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "de zone 30 in de schoolomgevingen" (nr. 5608) <i>Sprekers:</i> Jef Van den Bergh, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit	30

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

du

LUNDI 21 FÉVRIER 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 21 FEBRUARI 2005

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.22 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.22 heures 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 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit over "de erkenningsprocedure voor autorijscholen" (nr. 5105)

01.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 1^{er} décembre dernier devait entrer en vigueur l'arrêté royal du 11 mai 2004 relatif aux conditions d'agrément des écoles de conduite.

A la suite d'un arrêt du Conseil d'Etat ordonnant la suspension de trois articles fondamentaux de cet arrêté, le Conseil des ministres a décidé, le 23 décembre 2004, de le modifier.

Outre la demande d'avis du Conseil d'Etat, le nouveau texte réglementaire doit suivre la procédure d'association des gouvernements régionaux.

Mes questions sont les suivantes:

1. Quelles sont les modifications principales apportées dans l'arrêté royal en projet?
2. Dans quel délai ce nouvel arrêté royal pourra-t-il être publié?
3. Sachant que des arrêtés ministériels doivent intervenir pour la fixation de différents formulaires, à partir de quelle date les demandes d'agrément pourront-elles être introduites?
4. A partir de quand les premiers agréments pourront-ils enfin être délivrés sur la base de la nouvelle réglementation?

01.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, monsieur Chastel, voici les réponses à vos quatre questions.

1. Quelles sont les modifications principales apportées par l'arrêté royal en projet?

On modifie essentiellement la situation des ASBL qui étaient exclues avant la décision du Conseil d'Etat. Nous les avons réintégrées.

2. Dans quel délai le nouvel arrêté royal pourrait-il être publié?

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 autorijscholen 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: 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

L'information la plus récente est la suivante. J'ai reçu les avis des Régions sur le projet au début du mois de février. Tous ces avis étaient positifs. Après les avoir reçus, j'ai envoyé le projet au Conseil d'Etat. J'attends l'avis du Conseil d'Etat dans les jours à venir. Dès réception de cet avis, je pourrai faire publier l'arrêté royal. Pour ce faire, j'ai reçu le mandat du gouvernement.

3. Sachant que des arrêtés ministériels doivent intervenir pour la fixation des différents formulaires, à partir de quelle date les demandes d'agrément pourront-elles être introduites?

Trois articles essentiels de l'arrêté royal, à savoir ceux relatifs aux définitions, au champ d'application et aux obligations administratives, ont été suspendus par le Conseil d'Etat en date du 23 novembre 2004. Cette suspension rend impossible le traitement de demandes d'agrément. Je ferai publier les arrêtés ministériels fixant les formulaires en même temps que l'arrêté royal, dans les prochaines semaines.

En ce qui concerne votre quatrième question, à partir du moment où le nouvel arrêté royal est publié, les premières demandes d'agrément peuvent être traitées et les premiers agréments peuvent être délivrés.

Si je ne me trompe, il y a onze ou douze demandes en cours.

heb het ontwerp om advies overgezonden aan de Raad van State. Die zal eerdaags 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 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.

01.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, je ne serai pas long. Je voudrais remercier le ministre. Les questions étaient claires, les réponses le sont aussi.

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

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

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): Monsieur le ministre, je voudrais attirer votre attention sur les conséquences d'application pour notre province du Sud Luxembourg, province assez périphérique de notre pays, du nouveau plan de la SNCB nommé "New Passengers", prévu pour début de l'année 2006. En effet, une nouvelle fois, il semble que notre province sera victime de discriminations.

"New Passengers" reprendrait la direction "voyageurs-vente" ainsi qu'une partie de la direction "réseau". Ce plan comporterait onze régions, la ville d'Arlon serait englobée dans la région de Namur située à plus de 120 kilomètres.

La région serait ainsi dirigée depuis Namur par un responsable du niveau d'inspecteur principal assisté de quatre fonctionnaires de rang 3 (dispatching, logistique, administration, opérations, commercial). Il n'y aurait donc plus aucun fonctionnaire de rang 3 pour "New Passengers" dans notre région, à l'exception du chef de gare d'Arlon. Mais il faut savoir que la gare n'est qu'un organe d'exécution local.

Cela aurait des conséquences bien évidemment catastrophiques au niveau de l'emploi dans notre région du Sud Luxembourg. Avec la

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

restructuration des services marchandises, une petite cinquantaine d'agents se retrouve déjà "sans affectation". Rien qu'en ce qui concerne la vente et le personnel des quais, des prestations sont déjà clairement identifiées comme "supprimables". Une quarantaine d'agents seraient ainsi concernés.

Cela aurait pour conséquence la fermeture des petites et moyennes gares et la réduction de la présence du personnel dans les autres gares: la qualité de l'accueil ne fera que se détériorer. Le personnel administratif et le personnel d'encadrement seront délocalisés vers Namur. Mais il est à craindre que les postes soient déjà occupés par des Namurois, ce qui me semblerait logique. La diminution constante du personnel occupé dans cette province du Luxembourg risque d'entraîner la disparition de certaines unités locales "de service", par exemple, la médecine du travail, la médecine d'entreprise, l'antenne Caisse des soins de santé, les services de maintenance des bâtiments, etc.

Lorsqu'un agent de terrain ne peut plus exercer ses fonctions normales, il est généralement utilisé dans les services administratifs de son unité. Mais comme il n'y en aura plus dans la province du Luxembourg, la logique actuelle étant à la diminution constante du nombre d'agents, la direction namuroise pourrait avoir tendance à faire des économies sur le dos d'Arlon, en préservant ainsi son personnel local.

Les perspectives de promotion deviendront quasi nulles pour les Luxembourgeois, sous peine de s'expatrier sans espoir de retour.

Cette perte d'autonomie fait aussi craindre qu'il n'y ait plus personne sur place pour défendre les intérêts de notre province.

Je vous cite quelques exemples.

- Le dirigeant "New Passengers" de Namur se battra-t-il pour la réouverture de la ligne Virton-Athus-Arlon et surtout pour y organiser une desserte et une offre tarifaire répondant aux attentes des clients potentiels?

- S'intéressera-t-il tout simplement au maintien d'une activité "voyageurs" sur les lignes Libramont-Bertrix-Virton, Libramont-Bertrix-Dinant et Rivage-Gouvy?

- Lors de l'arrivée du TGV-Est à Luxembourg en 2007, ce même dirigeant se battra-t-il pour que la région d'Arlon dispose de bonnes correspondances avec ce TGV? Se battra-t-il aussi pour qu'une politique tarifaire attractive soit proposée à notre clientèle?

- La politique tarifaire et la simplification du système actuel des titres de transport pour les voyageurs transfrontaliers vers Luxembourg feront-elles partie de ses préoccupations majeures?

- Seuls trois trains internationaux subsistent sur cette ligne 162: le "Vauban" vers Milan, l'"Iris" vers Chur et le "Jean Monnet" vers Strasbourg. Qui se préoccupera encore de l'arrêt de ces trains en gare d'Arlon?

Sous peine de voir notre province devenir un désert ferroviaire, la création d'une région "New Passengers" en Luxembourg me semble

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.

indispensable.

Vous aurez compris le sens de ma question et de ma proposition. Monsieur le ministre, est-il possible pour vous d'envisager la création d'une telle région pour la province de Luxembourg, qui est une province belge, ne l'oublions pas?

02.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, mes chers collègues, en ma qualité d'habitant d'une province se situant de l'autre côté de la Belgique, je suis très motivé à répondre à vos questions.

D'abord, le projet intitulé "New Passengers" est une étude en cours au sein de la SNCB. Elle a comme objectif de dessiner l'avenir des services "voyageurs" dans l'optique de la nouvelle structure SNCB.

Deuxièmement, plusieurs scénarios différents sont actuellement développés pour aborder la concentration des activités commerciales des gares au sein de "New Passengers". Aucune décision n'a encore été prise à ce sujet: les scénarios doivent encore être discutés à l'intérieur du groupe SNCB et prioritairement bien entendu avec les organisations reconnues du personnel.

Troisièmement, quelle que soit l'alternative retenue, les intérêts de la ville d'Arlon ou du Sud-Luxembourg ne seront pas négligés. La réouverture au trafic voyageurs du tronçon Virton–Athus–Arlon des lignes de chemin de fer 165 et 167 est un projet ambitieux qui retient tout mon intérêt. La réouverture de lignes transfrontalières en général sera d'ailleurs reprise dans les dispositions du prochain contrat de gestion de la SNCB. Elle se situe dans la droite ligne des récents développements au niveau fédéral. L'arrêté royal du 18 octobre 2004 portant certaines mesures de réorganisation de la SNCB confie à l'entreprise ferroviaire la mission de service public de transport transfrontalier de voyageurs. La notion de service public est le seul garant actuel d'un concept qui m'est cher: la mobilité de base – pour les habitants du Luxembourg comme pour les autres.

02.03 Joseph Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse qui me satisfait entièrement puisqu'il en ressort que le Luxembourg ne sera pas oublié. J'espère que nous pourrons aller vers la création, dans la formule "New Passengers", d'une vraie région pour le Luxembourg afin qu'il ne dépende pas d'une autre province, ce qui me semblerait logique. C'est en tout cas dans ce sens-là que je continuerai le combat et je compte sur vous, monsieur le ministre, pour le gagner!

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

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

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): Mijnheer de minister, er zijn blijkbaar enkele onduidelijkheden in de reglementering op de pleziervaart.

02.02 Minister Renaat Landuyt: 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-Luxembourg en Aarlen blijven behartigen.

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

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

In het koninklijk besluit van 2 juni 1993 wordt melding gemaakt van

pleziervaartuigen die door een motor worden voortbewogen, een lengte hebben van minder dan 15 meter en sneller dan 20 km per uur kunnen varen. Die categorie is vrij goed afgebakend. In de specificeringen in de omzendbrief van 1995 voor de toepassing van artikel 2 uit het koninklijk besluit wordt gesteld dat motorvoertuigen te water met een lengte kleiner dan 15 meter worden geacht sneller dan 20 km per uur te kunnen varen, indien er zich aan boord twee personen van 75 kilogram bevinden.

Mijnheer de minister, de onduidelijkheid bestaat op het vlak van de jetski's.

Kunnen we uit artikel 2 van de omzendbrief afleiden dat voor jetski's de reglementering in verband met het behalen van het vaarbewijs niet van toepassing is? Een jetski heeft immers gebruikelijk maar één persoon aan boord. Het is dus in de praktijk moeilijk om een examen af te leggen met zo een voertuig, wanneer de betrokkene zich alleen op de jetski bevindt. Normaal gezien moet hij of zij immers een begeleider bij zich hebben.

Ik heb mijn vragen omgewisseld.

Ten tweede, is het ook nodig, naar analogie van het rijbewijs in het verkeer, om eerst een theoretisch examen af te leggen – wat logisch lijkt – in plaats van een praktisch examen? Het probleem rijst opnieuw met de jetski's, wanneer de betrokkene een praktisch examen moet afleggen. Hoe wordt dat examen dan afgelegd, wanneer de betrokkene geen begeleider aan boord van de jetski heeft?

Ik had ook nog een aantal bijkomende vragen geformuleerd in verband met de pleziervaart, die misschien beter via een schriftelijke vraag konden worden gesteld. In het bestek van mijn vraag heb ik ze echter gauw meegenomen.

Die vragen betreffen het aantal controleurs en inspecteurs dat wordt ingezet voor de naleving van de reglementering. Waar liggen terzake de prioriteiten? Welke overtredingen wil men in de eerste plaats beteugelen? Ik had ook graag de cijfers van het aantal controles van 2000 tot en met 2004 gekregen. In mijn mondelinge vraag heb ik ook een punt aangekaart inzake de meest vastgestelde overtredingen. Waar situeren zich de meeste concrete knelpunten in de reglementering?

Mijnheer de minister, ik dank u alvast voor uw antwoord.

03.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer Schoofs, ik wens inderdaad wat meer tijd om schriftelijk en correct op uw derde, vierde en vijfde vraag te kunnen antwoorden. Er worden daarin immers om cijfergegevens gevraagd.

Wat uw twee andere vragen betreft, er is geen verplichting om het theoretisch examen aan het praktisch gedeelte te laten voorafgaan. Ik verwijs naar artikel 23 van het koninklijk besluit van 2 juni 1993 waarin staat dat een praktijkervaring van minimaal twaalf uur vereist is, tenzij de aanvrager van het stuurbrevet praktijkervaring heeft opgedaan via een erkende representatieve organisatie. In dat geval kan het worden herleid tot zes uur. Het is echter niet verplicht dat het ene voor het andere komt.

royal du 2 juin 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: 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

Ten tweede, hoe kan men op een éénpersoonsjetski begeleiding krijgen? Bij motors wordt de begeleiding ook gedaan via een andere moto. Bij éénpersoonsjetski's past men dat systeem, weliswaar op het water, ook toe.

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 jetskis d'une personne, la réglementation est la même que pour les motos.

03.03 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, kan men niet in problemen komen? Het is niet als dusdanig in de wetgeving opgenomen dat er een begeleiding nodig is via een andere jetski. Moeten we ervan uitgaan dat iemand die met een jetski een brevet wil behalen, begeleid moet worden door een andere jetski wanneer hij zijn aantal uur praktijk wil halen?

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

Ik heb nog een afgeleide vraag. Wat met de verantwoordelijkheid op burgerrechtelijk en strafrechtelijk vlak van degene die de jetski begeleidt? Doen zich daar bepaalde problemen voor? Die problemen zullen zich niet voordoen wanneer men eerst een praktijkproef laat afleggen alvorens theorie te geven. De wet is op dat vlak immers soepeler wat het verkeer betreft. Wat met de strafrechtelijke en burgerrechtelijke verantwoordelijkheid van twee jetski's die naast mekaar varen? Ik weet niet of u op die vraag een pasklaar antwoord hebt. Ik zal zeker niet op de pianist schieten wanneer u mij niet onmiddellijk kunt antwoorden. Het is volgens mij echter toch interessant om weten.

03.04 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, het is een beetje de logica van het systeem. Bij de begeleiding en opleiding inzake motorvoertuigen is de organiserende instantie verantwoordelijk voor het in regel te zijn met verzekeringen en verantwoordelijkheden. Men moet parallellen scheppen, weze het op een ander terrein, met name op het water in plaats van op de weg.

03.04 Renaat Landuyt, ministre: 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.

03.05 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, ik ben niet afkomstig uit Henegouwen of van de Vlaamse Kust. Bij ons hebben wij echter ook een waterweg, namelijk het Albertkanaal. Onze gemeente heeft reeds verschillende waterskikampioenen afgeleverd. Men zal blij zijn dit antwoord van u te mogen horen.

03.06 Minister Renaat Landuyt: Ik wens hen alle succes.

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

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

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): Mijnheer de minister, de zogenaamde supertrucks, de langere en zwaardere vrachtwagens die men in Nederland ecocombi noemt, worden in meer en meer Europese

04.01 Guido De Padt (VLD) : Les camions géants ou "éco-combis" sont observés dans un nombre

landen geïntroduceerd. Het blijkt dat vooral de Scandinavische landen heel wat ervaring hebben met deze mastodonten op de weg. In Nederland loopt er op dit ogenblik een tweede proefproject, tot november 2006, om de voor- en nadelen van deze vrachtwagens verder te onderzoeken. Een eerste proef die al in 2000 van start ging had veelbelovende resultaten. De meningen over die zwaardere vrachtwagens zijn wat verdeeld. In België zijn Febetra, het VBO en de Belgische Federatie van de Automobielen- en Tweewielerindustrie, Febiac, vragende partij om ook in ons land tests te doen met deze supertrucks. De voordelen daarvan zouden zijn dat men tot een brandstofbesparing komt die varieert van 4% tot 30%. Er wordt zo'n 30% verkeer van de weg gehouden. Ze produceren ook een kwart minder CO₂-uitstoot. Het risico van spoorvorming in het wegdek is niet groter op voorwaarde dat het gewicht goed verdeeld wordt. Verder is er minder tol en dergelijke meer. De voorstanders halen deze argumenten aan.

De tegenstanders spreken van het feit dat de milieuanalyse niet zou kloppen. Het feit dat het transport over de weg goedkoper wordt, leidt er volgens hen automatisch toe dat er meer vrachtautokilometers komen. De ecocombi's zouden klanten inpikken van de minder milieubelastende binnenvaart. De infrastructuur – en dat is blijkbaar één van uw argumenten, mijnheer de minister – is niet aangepast. Volgens datgene wat men in Nederland zegt is het zo dat onze infrastructuur er iets anders zou uitzien. Die vrachtwagens zijn echter gemaakt om op de weg te rijden en daar hun functie te hebben. Anderzijds acht ik het ook niet echt aangewezen om ab initio, van bij het begin, te stellen dat het totaal uitgesloten moet zijn dat deze zware vrachtwagens op onze wegen zouden komen.

Ik heb dan ook een aantal vragen, mijnheer de minister.

Ten eerste, klopt het dat u tegen een proefproject bent met die supertrucks zoals er nu één loopt bij onze noorderburen? Zo ja, op welke buitenlandse evaluaties van het gebruik en de gevolgen van deze supertrucks baseert u uw standpunt? Zo niet, gaat u er dan mee akkoord dat ook bij ons een gelijkaardig proefproject wordt opgestart?

Ten tweede, zijn er volgens u helemaal geen voordelen aan het gebruik van die zwaardere vrachtwagens verbonden? Zo niet, welke negatieve positieve onderkent u? Wegen die niet voldoende op tegen de nadelen?

Ten derde, in hoeverre verschillen de op- en afritten van de Belgische autosnelwegen – want dat is toch een argument dat wordt aangehaald – van die in onze buurlanden en Nederland in het bijzonder? Zijn er ook nog andere verschillen in de Belgische weginfrastructuur die voor extra moeilijkheden zouden kunnen zorgen om die vrachtwagens op onze wegen te laten rijden?

04.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, mijnheer De Padt, wie heeft er gezegd dat ik volledig tegen ben?

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 différent-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: Il est faux de dire que je suis totalement opposé aux camions géants.

04.03 **Guido De Padt** (VLD): (...)

04.04 Minister **Renaat Landuyt**: U mag dat allemaal niet geloven.

04.04 **Renaat Landuyt**, ministre:

Het klopt wel dat ik zeer voorzichtig ben inzake die sector. Ik sluit mij meer aan bij uw spontane beschrijving van "mastodonten". Zo komen ze ook over op het terrein. Ten opzichte van grote dingen moet je altijd een beetje wantrouwig zijn.

Mijn houding terzake is – voor die keer dat we kunnen leren van de Nederlanders –: waarom doen we het niet? Ik weet dat er daar een eerste proefproject is geweest, en dat Nederland nu is overgeschakeld naar een tweede, waaruit ik hoop de nodige lessen te kunnen trekken.

Voor het overige laten wij dergelijke combinaties toe op haventerreinen en ik denk dat er ook een heel specifieke situatie is voor Volvo Gent. Het gaat om heel beperkt vervoer in een beperkt circuit. Nogmaals, meestal is dat op haventerreinen.

Ben ik blind voor de positieve aspecten? Zeker niet. Ik wil zelfs erkennen dat het gewicht terzake niet het probleem is, omdat dat over verschillende wielassen verdeeld is. Daar ligt het punt dus niet.

Het grootste probleem voor ons is dat wij een zeer fijnmazige wegenstructuur hebben die niet toelaat dat er vrachtwagens rijden die, bij wijze van spreken, van de ene afrit tot de andere reiken op de autoweg.

Daarom ook, in antwoord op uw derde vraag, wil ik gewoon de visu wijzen op het feit dat in het noorden van Europa de plaatsen veel verder van mekaar verwijderd zijn. Bovendien spreekt men daar over zeer rustige autowegen. Bij ons hebben wij het over autowegen met een zeer vlot verkeer, eigenlijk gebaseerd op een zeer vlotte doorstroming. Het grootste probleem voor de Belgische wegen is de blokkering van die doorstroming.

Op politiek vlak hebben wij inzake spoor en inzake binnenvaart nog zeer veel in te halen. Zoals u weet: één schip vervangt honderd kleine mastodonten.

04.05 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de minister, u maakt er zich wat gemakkelijk van af, om het zo te zeggen.

Ik heb de indruk dat u meer spreekt uit een aantal ideologische overwegingen – ik weet het niet hoor – en het grootse van die zaak niet ernstig wilt nemen. Ik bedoel maar: het feit dat het over zware vrachtwagens gaat, moet u ook niet overdrijven. Het gaat over vrachtwagens die zes meter langer zijn dan de klassieke vrachtwagens.

Ik vrees er een beetje voor dat, wanneer wij dat niet ernstig willen nemen – binnen België is de spoorafstand ook veel kleiner dan in andere grote landen; in België moet men ook van het ene naar het andere station rijden over beperkte afstanden –, dat zou kunnen leiden tot het feit dat wij als Belgen en ook vanuit de bestaande economische realiteit, zouden kunnen achterhollen op naburige landen.

Ik pleit er voor om toch niet al te veel uw ogen te richten op Nederland en hier het heft misschien in eigen hand te nemen. Alleszins kunt u aan uw administratie vragen om ook een proefproject te gelasten en

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.

04.05 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.

daarover studiewerk te verrichten. Binnen de havens zelf zijn de afstanden natuurlijk te klein om die vrachtwagens louter en alleen daar in te zetten. Dat zou ietwat grootschaliger moeten kunnen.

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

05 Questions jointes de

- 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)

05 Samengevoegde vragen van

- 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)

Le **président**: La question n° 5605 de M. Melchior Wathelet est retirée.

05.01 **François-Xavier de Donnea** (MR): Monsieur le président, avant de poser ma question, je voudrais intervenir sur l'ordre des travaux. J'ai introduit cette question le 24 janvier 2005 et nous sommes le 21 février 2005. Pendant presque un mois, on n'a pas pu interpellé le ministre sur cette problématique qui a d'ailleurs connu des rebondissements depuis, j'y reviendrai dans ma question. Je ne trouve pas normal qu'un ministre puisse être absent en commission pendant un mois. Je sais que le ministre est très occupé. À plusieurs reprises, on nous a fait savoir que "le ministre ne pourrait pas venir la semaine prochaine". Voilà donc un ministre qui échappe pendant près d'un mois à l'examen et aux questions de la commission. Je ne trouve pas cela normal. Monsieur le président, je ne sais pas si vous êtes complice avec le ministre sur ce coup-là...

05.01 **François-Xavier de Donnea** (MR): Mijn vraag werd op 24 januari ingediend. Sindsdien was het niet mogelijk de minister te ondervragen.

Le **président**: Absolument!

05.02 **François-Xavier de Donnea** (MR): ...mais je trouve tout à fait anormal le fait qu'une question orale doive attendre presque un mois que le ministre daigne ou soit en mesure de venir y répondre. Je voulais faire cette remarque sur l'ordre des travaux en dehors de mon temps de parole.

05.02 **François-Xavier de Donnea** (MR): Ik vind het niet normaal dat een minister zich gedurende een maand kan onttrekken aan de parlementaire controle.

J'avais donc posé ma question le 24 janvier car, tout comme d'autres sans doute, j'avais été alerté du fait que le dimanche 23 janvier, tous les atterrissages avaient été dirigés vers la piste 02 alors que le vent ne semblait pas justifier une telle procédure. Seulement, depuis lors et comme de nombreux collègues sans doute, j'ai été inondé de courriels indiquant que l'arbitraire le plus total semblait régner dans l'orientation des vols sur la piste 02. Ce sera la première question: monsieur le ministre, que se passe-t-il avec cette piste 02? Respecte-t-on les prescrits des ministres successifs en la matière ou l'arbitraire s'installe-t-il comme cela apparaît à tort ou à raison aux yeux des riverains?

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

Ensuite – et c'est peut-être la partie la plus intéressante de ma question –, le 8 novembre 2004, vous vous disiez prêt à entamer une procédure d'évaluation. Vous annonciez "l'intention d'inviter (vos) collègues du gouvernement fédéral, les ministres-présidents ainsi que

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,

les ministres régionaux concernés à créer un groupe de travail afin de voir comment tirer les conclusions des différentes études et procéder à des changements, si nécessaire".

Or, d'après ce que je sais, plusieurs réunions qui devaient avoir lieu sous votre présidence ont été supprimées. On constate également que des contacts ont eu lieu, fort heureusement, entre la Région bruxelloise et la Région flamande. Nous avons pu prendre connaissance ce week-end de la proposition de M. Picqué et de Mme Huytebroeck qui, semble-t-il, trouverait une oreille bienveillante chez M. Leterme. Il est évident que la proposition de M. Picqué et de Mme Huytebroeck ne fait que reprendre une idée que j'avais déjà lancée à plusieurs reprises dès le début de la saga de la dispersion des vols de nuit.

En effet, depuis le début de cette saga, je répète qu'il faut en revenir à la situation existant avant que Mme Durant ne commette la grave erreur d'ouvrir la boîte de Pandore. Revenons à la situation antérieure; prenons le temps d'établir un véritable cadastre du bruit et analysons, sur la base de ce véritable cadastre, si oui ou non la situation antérieure nécessite des corrections. Je ne sais pas si M. Picqué et Mme Huytebroeck ont lu les comptes rendus des travaux de cette commission des 8 mars, 6 mai et 14 mai 2004: à chaque reprise, j'ai insisté sur le fait qu'il n'y avait pas d'autre solution que de revenir provisoirement à la situation antérieure, d'établir un cadastre du bruit avant de prendre, en connaissance de cause, une éventuelle solution correctrice.

Ma deuxième question est donc la suivante. Comment vous positionnez-vous par rapport à la proposition de M. Picqué et de Mme Huytebroeck?

Le principal problème à résoudre à la suite de cette proposition est, pour M. Anciaux, de sauver la face. Il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis. J'estime que M. Anciaux est intelligent et, jusqu'à preuve du contraire, il devrait être capable de changer d'avis. Néanmoins, je crois que le véritable problème auquel est confronté le gouvernement flamand et vos amis du sp.a. est celui-là! Cela étant, je voudrais savoir quelle est votre position par rapport à cette solution de bon sens que je défends depuis maintenant plus d'un an et qui est également reprise par le gouvernement bruxellois et, apparemment, par M. Leterme.

Enfin, j'en arrive à ma dernière question. La cour d'appel va bientôt statuer sur le recours en appel que vous avez introduit à la suite de la décision du tribunal de première instance du 14 décembre qui jugeait excessive, illicite et fautive l'utilisation de la piste 02. Ce jugement condamnait le gouvernement à une astreinte de 25.000 euros par mouvement et lui donnait trois mois pour s'exécuter. D'après ce que je sais, les plaidoiries auront lieu le 24 février. On disposera donc d'un jugement début mars.

Etes-vous prêt à agir après un éventuel jugement qui condamnerait l'Etat? Que ferez-vous si l'Etat est condamné? Et que ferez-vous si l'Etat n'est pas condamné? Si l'Etat n'est pas condamné en appel, vous avez quand même pris devant cette commission les engagements que je viens de rappeler de poursuivre le cadastre du bruit, de composer des groupes de travail avec les Régions et avec

werden verschillende vergaderingen afgeschaft.

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?

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?

vos collègues concernés du gouvernement fédéral pour essayer d'aboutir à une solution.

Voilà mes questions, monsieur le président:

1. Qu'en est-il des anomalies constatées par les riverains en ce qui concerne l'utilisation de la piste 02?
2. Comment vous positionnez-vous par rapport à la proposition de la Région bruxelloise pour en sortir, qui me paraît être la seule possible, la seule réaliste pour arrêter cette saga qui n'a déjà fait perdre que trop d'énergie à des gens comme vous, qui feriez mieux de vous occuper de vrais problèmes et de ne plus perdre votre temps avec ces préoccupations?
3. Enfin, comment comptez-vous faire avancer le dossier, quel que ce soit le jugement du tribunal de la cour d'appel, début mars? A fortiori, si ce jugement devait condamner l'Etat, comment réagirez-vous?

Gouverner, c'est prévoir. A quelques jours de cette échéance, vous devriez déjà disposer d'une solution surtout si, comme je le pense, vous êtes un ministre efficace et prévoyant.

Le **président**: Monsieur de Donnea, je voudrais ajouter que je comprends parfaitement votre énervement de devoir attendre presque un mois avant d'avoir l'occasion de poser votre question. Cependant, sans vouloir défendre le ministre, qui sait parfaitement le faire lui-même, j'attire votre attention sur le fait que cette commission, comme toutes celles de ce parlement, a dû obligatoirement tenir compte du congé de Carnaval, entre le 24 et aujourd'hui.

De plus, notre commission a quatre ministres à desservir: M. Landuyt, M. Vande Lanotte, M. Verwilghen et Mme Van den Bossche.

Par ailleurs, notre commission s'est rendue sur le terrain lundi dernier, sur invitation de M. Vande Lanotte, pour visiter les points-Poste.

Je vous assure que cette commission essaie d'inscrire le plus rapidement possibles toutes les questions à l'agenda de ses réunions. C'est d'ailleurs pour cette raison que nous faisons exception et que nous nous réunissons le lundi, alors que très peu le font: certains présidents le refusent tout simplement.

05.03 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le ministre, je me réjouis que vous ayez pu prendre une semaine de vacances, semaine au cours de laquelle j'ai travaillé. Mais je prends parfois des vacances à d'autres moments que vous!

Il est anormal qu'en trois semaines, puisqu'il y a quatre semaines que j'ai posé la question et qu'il y a eu une semaine de vacances, le ministre n'ait pas été capable de trouver un moment pour répondre aux questions qui lui avaient été posées. Pendant un mois, il n'a répondu à aucune question. J'estime que c'est trop long! Un ministre ne peut pas se soustraire, pendant un mois, au contrôle parlementaire. Cela ne va pas! Que M. Landuyt prenne une semaine de congé, je m'en réjouis ...

05.04 Renaat Landuyt, ministre: Je n'ai pas pris de congé!

05.05 François-Xavier de Donnea (MR): Le parlement était en congé. En congé ou non, vous ne pouviez pas venir ici!

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.

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

Que M. Landuyt effectue une mission à l'étranger, soit, les voyages forment la jeunesse, tant mieux pour lui, mais il y a encore deux autres semaines où l'on aurait pu trouver le moyen d'entendre M. Landuyt.

Je dis et je répète - et vous ne me ferez pas changer d'avis - que ne pas entendre un ministre pendant quatre semaines, c'est beaucoup, même s'il faut décompter une semaine de congé et même si l'on peut supposer que le ministre doit, de temps à autre, aller se former à l'étranger en voyageant à bon escient!

Le **président**: Tout cela est vrai mais si la question est très urgente, il vous reste une échappatoire, c'est de la poser en séance plénière.

05.06 François-Xavier de Donnea (MR): Vous savez à quel point c'est difficile!

05.07 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ondertussen is er opnieuw wat water naar de zee gevloeid. Er zou een akkoord in de maak zijn tussen de Gewesten, maar dat wordt nu plots weer ontkend. In elk geval, wat wij erover lezen, lijkt helemaal te beantwoorden aan de wensdroom van nogal wat Franstalige politici, ook al omdat de MR nu het voorstel van Brussel steunt. Dat maakt het toch zeer verdacht.

Onze eerste analyse van wat wij tot nu toe lezen, is dat wij niet zomaar teruggaan naar 1999 maar wel naar een situatie die de Noordrand meer dan ooit zou belasten. Wat wij daarover konden lezen in de pers, is in elk geval volslagen onaanvaardbaar.

Daarjuist zijn er een paar cijfers vermeld over het gebruik van de baan 02. Ik heb ook een aantal cijfers, over het afgelopen jaar als geheel, sinds 22 maart, sinds het jongste spreidingsplan van minister Anciaux van kracht werd. De werken hebben wij er even uitgelaten. Daaruit blijkt dat baan 25R liefst 40% van alle vluchten te verduren kreeg, versus 0,40% voor zone 2; 9,6% voor de Oostrand of zone 3, en 35% voor Erps-Kwerps, landingen dus. 13% was voor Steenokkerzeel en 2,6% voor zone 6. Dat is helemaal geen evenwichtige spreiding, mijnheer de minister. Integendeel, de doelstellingen van het spreidingsplan zijn helemaal niet gehaald en het kan dus zeker niet zijn dat men het nog erger zou maken.

Daarom haal ik precies die cijfers aan, omdat u precies doet wat wij allemaal vrezen: u maakt het allemaal veel erger, mijnheer de minister. Immers, ten eerste, in plaats van de behandeling in beroep af te wachten van het absurde vonnis van 14 december, waarnaar daarjuist verwezen werd, hebt u vorige maand al aangekondigd dat u meteen uitvoering geeft aan dat vonnis en baan 02 weghaalt uit het spreidingsplan. Dat was nochtans niet nodig, daar het vonnis niet uitvoerbaar bij voorraad was en er een beroep tegen was ingespannen. U hoefde dat niet te doen.

Ten tweede, ik heb recent horen waaien dat u eraan zou denken te sleutelen aan de aanpassing van de windnormen. Op dit moment zijn die normen 5 knopen rugwind en 15 knopen zijwind voor baan 25R. Dat zou gaan naar 7 knopen rugwind en 20 knopen zijwind voor baan 25R. Daardoor zou de scheefftrekking nog verder vergroot worden en

05.07 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-

zou baan 25R nog meer belast worden, terwijl u zelf in het verleden al herhaaldelijk toegegeven hebt dat die baan al overbelast is.

Dus, u komt de Franstaligen in zeer ruime mate, in veel te ruime mate, tegemoet, mijnheer de minister.

Mijn vragen zijn de volgende. Ik had van u graag vernomen welke initiatieven u allemaal hebt genomen de jongste maand en in welke zin het spreidingsplan wordt aangepast? Vanaf wanneer wordt dat van kracht?

Wat zijn de concrete gevolgen voor de verdeling van de lasten? Kunt u mij meedelen hoe groot het aantal vluchten per nacht, respectievelijk per dag en per zone zal zijn? Werden ook de percentages berekend, al dan niet gewogen, per zone?

Klopt het dat u wil sleutelen of al gesleuteld hebt aan de windnormen, mijnheer de minister? Hebt u terzake al een beslissing genomen of staat er iets te gebeuren?

Wat is de aard van die beslissing? Dat is een bijkomende vraag die ik u stel, mijnheer de minister. Ik hoop dat u ze noteert.

Wat zijn de gevolgen van de verdeling tussen de zones wanneer de aanpassing er inderdaad komt?

Welke gevolgen verbindt u aan een eventueel gunstig arrest, met name de vernietiging van het vonnis van december? Zal het huidige spreidingsplan dan meteen weer op de rails worden gezet? En zo niet, waarom niet?

Zijn er intussen nog andere partijen tussenbeide gekomen in de procedure?

Hoever staat het met de onderhandelingen inzake de geluidsnormen en met de evaluatie van het spreidingsplan? Daaraan gekoppeld natuurlijk ook, mijnheer de minister, wat weet u van de onderhandelingen terzake tussen het Brusselse Gewest en het Vlaamse Gewest?

Wat is uw standpunt terzake? Is er inderdaad bijna een akkoord en hoe evolueert dat?

Hoe staat het – daarover horen we niets meer – met de harmonisatie van de geluidsnormen?

05.08 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, les questions portent sur trois points: l'utilisation de la piste 02, la procédure d'évaluation et la décision en référé.

Deze drie thema's werden door de twee vraagstellers aangehaald.

Premièrement, je n'ai rien changé en ce qui concerne l'utilisation de la piste 02. Le système du plan de dispersion prévaut toujours mais il est clair que nous n'avons pas d'emprise politique sur le vent. Dès que le vent tourne, il y a des problèmes d'utilisation. Quand on prévoit d'utiliser la piste 20, les conditions de vent nous amènent parfois à utiliser la 02. C'est ce qui s'est passé le dimanche 23 janvier 2005.

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?

05.08 **Minister Renaat Landuyt**: 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

Nous pouvons même prédire, en connaissant la direction du vent, d'où vont venir les plaintes! Nous devons vivre avec cet état de choses, tout comme les riverains.

Deuxièmement, en ce qui concerne l'évaluation, la procédure est la suivante. Chaque mardi matin, il y a une réunion du groupe de travail, composé de représentants des gouvernements flamand, bruxellois et fédéral. Chaque ministre dont les compétences touchent au plan de dispersion a la possibilité d'intervenir. Il est vrai que, ces dernières semaines, à la demande des gouvernements flamand et bruxellois, nous avons freiné les travaux du fait de la recherche d'un accord entre eux.

Het akkoord tussen de gewestregeringen gaat juist over het zoeken naar de juiste geluidsnormen.

Vergeet niet dat in ons federaal systeem geen van de drie betrokken regeringen – noch de Vlaamse, noch de Brusselse en noch de federale regering – baas is over de andere. Elk heeft een gescheiden, autonome bevoegdheid. De geluidsnormen in het Brusselse Gewest behoren tot de bevoegdheid van de Brusselse regering. Van zodra men in Vlaanderen is, is de Vlaamse regering verantwoordelijk. De federale regering heeft terzake geen enkele bevoegdheid en zij kan de andere regeringen ook niet aanmanen om hun verantwoordelijkheid te nemen.

Dit dossier is echt een uitdaging voor ons federaal systeem op zich. De federale regering is wel bevoegd voor het bepalen van de routes waarlangs er moet gevlogen worden. Dit is ook mijn verantwoordelijkheid.

Ce qui m'amène à la question: que faire avec la décision en référé, connue comme l'affaire "Anciaux contre l'État"? Ce n'est plus le même Anciaux, je le reconnais. Dans cette affaire, la situation est la suivante: la décision en référé est exécutable à partir du 20 mars. Par ailleurs, dans la procédure en appel, les plaidoiries sont prévues le 24 février. Il est donc probable qu'une décision interviendra juste avant ou juste après le 20 mars. Voilà la situation juridique. Cela veut dire en ce qui me concerne que la moindre des choses que je dois faire en respectant l'État de droit est de veiller à l'exécution de la décision en référé ou de la décision en appel sur les points spécifiques et essentiels.

Wat mij betreft gaat de evaluatieprocedure gewoon voort. De evaluatieprocedure kan slechts worden stopgezet met een spreidingsakkoord. Het spreidingsplan moet uiteindelijk een spreidingsakkoord worden. Ik wens het huidige plan te respecteren. Het enige dwingende element zijn de rechterlijke uitspraken waaraan ik me moet onderwerpen voor zover ze in hoger beroep niet hervormd worden.

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

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.

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.

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'État de droit, je dois bien me soumettre à la décision judiciaire qui constitue pour moi le seul élément contraignant.

05.09 François-Xavier de Donnea (MR): Monsieur le président,

j'admire le flegme du ministre dans cette affaire.

05.10 Renaat Landuyt, ministre: Je suis prévoyant.

05.11 François-Xavier de Donnea (MR): Je dis que vous êtes flegmatique, ce qui est parfois une qualité. J'apprécie donc le flegme du ministre, ce qui ne signifie par pour autant que je sois d'accord avec tout ce qu'il fait.

Il est clair que le choix d'une piste d'atterrissage, autrement dit, de son tracé de vols à l'atterrissage et/ou décollage doit tenir compte du vent. Le ministre a eu raison de le rappeler. Je tiens cependant à lui rappeler à mon tour que le ministre Anciaux avait changé les normes de vents. Aujourd'hui, suivant l'avis d'un nombre significatif d'experts, on prend des risques, lorsque le vent arrière est trop fort, en décollant ou en atterrissant sur la piste 02. On pourrait discuter sans fin sur la définition d'une dispersion équitable. Sur ce point, il pourrait y avoir des divergences de vues. Toutefois, j'estime que le gouvernement, en l'occurrence le ministre, - et je ne fais que répéter des propos que j'ai déjà tenus ici - prend un risque en termes de responsabilité personnelle en continuant à admettre que, dans certaines circonstances, des avions continuent à décoller ou à atterrir avec un vent arrière qui dépasse les normes admises par un grand nombre d'experts. Sur ce plan, le gouvernement aurait donc intérêt à prendre des dispositions. En tout cas, si un accident devait se produire, on ne pourra pas me reprocher de ne pas vous avoir mis en garde. On peut discuter sur beaucoup de points et diverger d'avis, mais les normes de sécurité sont sacrées. Et se mettre en porte-à-faux par rapport à ces dernières est toujours extrêmement dangereux.

Par ailleurs, je me réjouis de la volonté du ministre de faire exécuter les décisions de justice, ce qui, en outre, est normal dans un Etat de droit.

Cela dit, si la cour d'appel ne confirme pas le jugement en référé, le ministre pourra laisser se poursuivre le plan de dispersion actuel. Par contre, si elle le confirme, il sera obligé de prendre des mesures. Et si j'ai bien compris, vous appliquerez alors, monsieur le ministre, le prescrit du jugement du 14 décembre sous peine évidemment de payer une très énorme astreinte puisqu'il s'agirait de 250.000 euros par mouvement. L'Etat belge risquerait donc de devoir utiliser le fonds de vieillissement pour payer ces astreintes.

J'attends avec intérêt le jugement du tribunal. En tout cas, il me semble important qu'en attendant, le travail relatif au cadastre du bruit puisse continuer et que le ministre réunisse les groupes de travail. J'ai en effet entendu dire que les réunions de ces derniers s'étaient espacées ces derniers temps. Cependant, j'ai pris acte du fait que ce sont les deux Régions qui l'avaient demandé.

Je me réjouis de constater que, dans le chef du ministre, il reste cette volonté de continuer à aller de l'avant sans désespérer, avec le cadastre du bruit, avec l'évaluation, et qu'il appliquera les décisions de justice, quelles qu'elles soient.

J'interpellerai à nouveau le ministre, lors d'une véritable interpellation cette fois, dès que l'on saura soit ce qu'il advient de l'accord entre Région flamande et Région bruxelloise, soit ce que la cour d'appel

05.11 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.

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 interpelleren na de ondertekening van een akkoord door het Vlaamse en het Brusselse Gewest of na de uitspraak van het hof van

aura décidé.

05.12 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, u zult kunnen getuigen dat wij destijds hebben gevochten tegen minister Durant. Wij hebben haar uiteindelijk ook op de knieën gekregen. Een van haar grote mankementen was dat zij nooit antwoordde op de vragen. Het was dan ook een verademing – op dat vlak toch – toen we minister Anciaux kregen, die wel antwoordde op de vragen. Toen konden wij het debat wel aangaan en konden wij de commissie telkenmale met een zekere extra wetenschap verlaten.

05.13 Minister Renaat Landuyt: En hebt u hem op de knieën gekregen?

05.14 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Neen, hij is zelf gaan lopen, niemand heeft hem op de knieën gekregen.

Nu zitten wij echter opnieuw met een minister die nauwelijks antwoordt op de vragen, waardoor wij vandaag met nog veel meer vaagheid zitten dan een half uur geleden. We worden zelfs geconfronteerd met interne tegenstrijdigheden.

U zegt vlakaf, mijnheer de minister, dat er eigenlijk inzake baan 02 niks is veranderd. Dat wordt onmiddellijk tegengesproken in uw redenering dat u eigenlijk door het vonnis verplicht werd, gezien het kortgeding en het aantal maanden. U bent helemaal niet verplicht, want er was geen beschikking bij voorraad.

Maar goed, u maakt daar in elk geval een denkfout. U heeft volgens mij aangekondigd op 12 januari 2005 dat tegen einde januari, begin februari een beslissing zou worden genomen voor de aanpassing van het spreidingsplan, waarbij landingsbaan 02 uit het spreidingsplan zou worden gehaald.

Mijn vraag is: werd die beslissing genomen? Wanneer werd ze genomen? Welke gevolgen heeft ze? Is het spreidingsplan nu aangepast? Vanaf wanneer? Wat zijn de percentages voor de verschillende zones? Ik heb u die vragen allemaal gesteld, maar krijg geen antwoord voor de verschillende zones.

05.15 Minister Renaat Landuyt: Ik kan niet antwoorden wat u wil dat ik antwoord. Aan het spreidingsplan is nog niks veranderd.

05.16 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Dat is inderdaad correct.

05.17 Minister Renaat Landuyt: Ik kan dus moeilijk antwoorden en zeggen dat ik iets veranderd heb, als er niets veranderd is. U verwijt mij nu dat ik niet antwoord op uw vragen, omdat ik ze niet kan beantwoorden, omdat het niet is zoals u insinueert.

Noem mij nu een specifieke vraag waarop ik niet heb geantwoord. Ik begrijp dat niet op alle vragen een antwoord werd gegeven dat u zint,

beroep.

05.12 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Contrairement au ministre Anciaux, la ministre Durant ne répondait jamais aux questions.

05.14 Bart Laeremans (Vlaams Belang): 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?

05.15 Renaat Landuyt, ministre: 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.

maar dat is iets anders dan iemand verwijten dat hij niet antwoordt.

05.18 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Daar gaat het zelfs niet over. Het gaat er mij niet om of het antwoord mij zint of niet: ik wil informatie. U heeft aangekondigd dat u tegen einde januari, begin februari een beslissing zou moeten nemen om, in uw hoofde, uitvoering te geven aan het vonnis.

05.19 Minister Renaat Landuyt: Ik zal het u stap voor stap uitleggen. Luister. U onderbreekt mij iedere keer en u weet dan niet wat ik heb geantwoord.

05.20 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Ik luister.

05.21 Minister Renaat Landuyt: Ik heb u gezegd dat de datum die u in het oog moet houden, 20 maart 2005 is. Dat is drie maanden na de betekening op 20 december. In de beschikking staat dat na drie maanden het spreidingsplan in die en die zin, heel specifiek – maar daarover heeft nog niemand iets gevraagd – moet aangepast zijn aan de beschikking.

De motivatie van de beschikking was heel algemeen, maar de beschikking zelf was heel precies. Ik zal die beschikking precies uitvoeren vanaf 20 maart. Waarom? Dit kan u eventueel niet zinnen, maar ik ga er van uit dat men in een rechtsstaat de beschikking respecteert, zeker als overheid.

Het was altijd mijn hoofdzorg dat de pleidooien zeer vlug zouden worden uitgesproken en hopelijk gebeurt dit ook op 24 februari. Sommige partijen zullen dit immers willen afremmen. Als de pleidooien op 24 februari kunnen gebeuren, dan hoop ik dat wij kort voor of na 20 maart een beslissing in hoger beroep hebben. Als er een vonnis is van de rechtbank in hoger beroep, zullen wij niet twifelen over het al dan niet uitvoeren ervan. Men kan het risico nemen om boetes en dwangsommen op te lopen, maar ik denk niet dat dit de juiste houding is van een overheid die zijn verantwoordelijkheid opneemt.

05.22 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Uiteraard, daarmee ben ik het eens.

05.23 Minister Renaat Landuyt: Zeg dan op welke vraag ik niet heb geantwoord.

05.24 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Als het arrest in hoger beroep bevestigt wat de rechtbank in eerste aanleg heeft beslist op 14 december dan moet u daaraan gevolg geven. Het kan echter nog alle richtingen uit. U hebt vorige keer duidelijk gezegd dat als u vanaf 20 maart een nieuw spreidingsplan wil invoeren u reeds de nodige maatregelen moest nemen. Mijn vraag is of u die reeds hebt genomen of niet?

05.25 Minister Renaat Landuyt: Ik zal u de situatie uitleggen. Men kan niet zomaar iets aan het spreidingsplan veranderen. Men moet alle voorziene procedures volgen om wijzigingen in het systeem aan te brengen. Dat betekent dat alle instanties daarvan op de juiste manier moeten worden verwittigd. Voor een normaal verloop moet men op een termijn van twee maanden rekenen. Wij zorgen ervoor

05.21 Renaat Landuyt, ministre: 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.

05.24 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?

05.25 Renaat Landuyt, ministre: 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

dat wij goed zijn voorbereid om die beschikking te kunnen volgen. Ik neem op geen enkel punt een veiligheidsrisico. Ik houd rekening met alle mogelijke hypothesen en termijnen.

l'application de l'ordonnance.

De **voorzitter**: Ik vraag aan beide heren om nu af te ronden.

05.26 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Het Parlement heeft het laatste woord. Ik zal afronden, mijnheer de voorzitter.

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

Ik heb begrepen dat de voorbereidingen zijn getroffen om het spreidingsplan aan te passen. Het heeft lang geduurd eer wij dat konden vernemen.

05.27 Minister Renaat Landuyt: Voor het verslag neem ik uitdrukkelijk afstand van alle mogelijke pogingen om mijn woorden op een andere manier te resumeren. U bent voortdurend andere dingen aan het zeggen dan wat ik heb gezegd. Geen enkel citaat van u over mij is aanvaardbaar, want het is altijd een scheeftrekking.

05.27 Renaat Landuyt, ministre: M. Laeremans me comprend mal. Je me distancie de ses conclusions erronées.

05.28 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Ik wil niets scheefftrekken. Ik wil gewoon de feiten. Ik eindig met een laatste vraag. Ik heb u ook gevraagd of u ondertussen de windnormen hebt aangepast of bent u dat eerstdaags van plan zodat baan 25R nog meer last zal krijgen, dus van 15 naar 27 knopen. Hebt u dat aangepast of is dat een kwakkel?

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

05.29 Minister Renaat Landuyt: Er is een aanpassing gebeurd, in uitvoering van een beslissing die genomen werd vóór mijn tijd.

05.29 Renaat Landuyt, ministre: Une adaptation a été réalisée en vertu d'une décision prise avant mon arrivée.

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

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

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): Mijnheer de voorzitter, ik heb een korte vraag, om de rust en de kalmte in de gelederen terug te brengen. Ik hoop wel een antwoord te krijgen en ik hoop dat ik het antwoord mag citeren.

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"?

Cruise control is het voorbije jaar een hot item geweest. Naar aanleiding van een aantal discussies in het Parlement heeft toenmalig minister Anciaux beslist om een nieuw verkeersbord te introduceren dat op een aantal wegen, onder andere op de Ring rond Antwerpen, werd gebruikt om vrachtwagens ertoe aan te zetten de cruise control op die plaatsen niet te gebruiken om mogelijke ongevallen te vermijden.

Bij die besprekingen werd ook aangekondigd dat er een onderzoek zou worden gevoerd naar de mogelijke gevaren en risico's van het gebruik van cruise control, zowel van de klassieke versie als van de meer geavanceerde versies van cruise control. Er zijn daarover ook hoorzittingen geweest in het Parlement. Ik begreep uit de verslagen daarvan dat de sector eigenlijk zelf zei dat die cruise control technisch

niet totaal feilloos is en soms zelfs een bepaald gevaar inhoudt.

Daarom heb ik de volgende vragen aan de minister.

Kunt u mij zeggen wat de stand van zaken is omtrent het onderzoek naar cruise control? Is dit onderzoek begonnen? Is het al afgelopen? Zijn er tussentijdse resultaten bekend? Kan de minister mij zijn visie geven? De visie van zijn voorganger, minister Anciaux, kennen we, maar wat is de visie van minister Landuyt met betrekking tot cruise control?

06.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, ik zal eerst antwoorden op uw vraag naar mijn persoonlijke visie.

Het gebruik van cruise control is een kwestie van goede tafelmanieren. Als men cruise control gebruikt en zijn voeten op de "toeg" legt, is men de cruise control zeer slecht aan het gebruiken. Het gebruik van cruise control in de juiste omstandigheden betekent ecologisch verantwoord rijden. Er zijn enorm veel voordelen als men dat systeem zeer verstandig gebruikt. Dat betekent dat men "met handen en voeten" aandachtig moet blijven op de weg. Daarom is het systeem zoals ingevoerd door mijn voorganger, met name de mogelijkheid sedert 30 april 2004 om een beperkt gebruiksverbod in te voeren, wellicht de meest aangewezen methode. Zo kan men bij bepaalde situaties daadwerkelijk vragen om op te passen en de cruise control niet te gebruiken, zelfs niet op een verstandige wijze, omdat de omstandigheden zich er niet toe lenen.

Mijnheer Casaer, ik ben niet op de hoogte van eventuele studies inzake het gebruik van cruise control en de gevaren ervan. Geen enkele instantie in ons land is daarmee thans bezig, op internationaal vlak evenmin, vermoed ik. Er bestaan wel studies over de voordelen van cruise control, vooral inzake het ecologisch gebruik van wagens omdat men zich veel meer aan de aangegeven snelheid houdt. Ik herhaal nogmaals dat men bij gebruik van cruise control de voeten aan de pedalen moet houden zoals de handen ook aan het stuur moeten zijn.

Het is, mijns inziens, niet aangewezen een installatieverbod op Belgische voertuigen in te voeren, mocht dit nog mogelijk zijn binnen een Europese context. Mocht men een debat willen houden over de veiligheid en onveiligheid van cruise control moet dit op Europees vlak worden aangepakt.

06.03 **Dylan Casaer** (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor het antwoord.

Indien mijn geheugen me niet in de steek laat, was de sector inzake een onderzoek naar de voor- en nadelen van cruise control vragende partij voor een breder onderzoek. De sector wees erop dat er weinig onderzoek is verricht naar ongevallen met vrachtwagens in het algemeen. Weet u of een dergelijk onderzoek lopende is?

06.04 Minister **Renaat Landuyt**: Neen.

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

06.02 **Renaat Landuyt**, ministre: 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?

07 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)

07 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)

07.01 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le ministre, votre suggestion concernant l'apprentissage du Code de la route et le passage de l'examen théorique du permis de conduire dans le cadre de l'enseignement secondaire traditionnel a suscité un débat intéressant. En effet, il est primordial que les enfants, dès leur plus jeune âge, et donc bien avant d'entrer dans le secondaire, aient connaissance des règles élémentaires du Code de la route. D'abord, parce qu'en tant que piétons et cyclistes, ils doivent pouvoir faire preuve de prudence et au moins garantir leur propre sécurité; ensuite parce que les enfants d'aujourd'hui seront les automobilistes de demain et que le travail de responsabilisation sera d'autant meilleur qu'il aura été entrepris très tôt.

Des cours plus élaborés donnés dans l'enseignement secondaire, à l'âge où beaucoup commencent à être autonomes en se déplaçant à vélo ou en cyclomoteur dans la circulation, gardent toute leur utilité.

Mais je crains que l'apprentissage théorique de la conduite à l'école ait pour conséquence de retirer cette compétence du cercle familial. En effet, la sécurité routière est un domaine de l'éducation qui incombe aussi directement aux parents. Il pourrait y avoir un risque de voir certains parents se déresponsabiliser par rapport à cet apprentissage puisque l'école s'en chargerait.

Pour ma part, je trouve que les activités menées par l'IBSR dans les écoles primaires sont très positives. Si un examen théorique devait être organisé dans les écoles, je pense qu'il devrait être proposé et non imposé. Les élèves volontaires bénéficieraient de cet apprentissage gratuitement. Libre à ceux qui ne souhaitent pas le passer à ce moment, d'étudier par leurs propres moyens ou de suivre des cours dans une auto-école et de passer l'examen à leurs propres frais.

Par ailleurs, au niveau de l'organisation, l'idée de faire passer aux élèves de l'enseignement secondaire l'examen théorique pour le permis de conduire est assez complexe. Beaucoup de questions en découlent. Qui seront les formateurs? Seront-ils des enseignants ou des formateurs détachés des auto-écoles? Qui seront les examinateurs? L'examen sera-t-il obligatoire? Restera-t-il payant? Ces cours seront-ils intégrés de la même manière dans tous les réseaux d'enseignement? Seront-ils également intégrés dans les filières générale, technique et professionnelle? Combien d'heures seront rajoutées aux grilles-horaires des écoles?

Toutes ces questions demandent certainement des réponses. Je pense que, dans un premier temps, il serait très utile de renforcer le rôle de l'IBSR, en étendant au secondaire les actions qu'il propose déjà dans l'enseignement primaire.

Je suis, bien sûr, très favorable à une diminution du coût de l'obtention du permis de conduire et je pense qu'il y a d'autres moyens de le rendre accessible au plus grand nombre, comme par exemple

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 in 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

via le FOREM, le VDAB ou l'ORBEM ou, comme vous l'avez suggéré - et je trouve que c'est une excellente idée -, par la reconnaissance d'associations.

Monsieur le ministre, avez-vous pris des accords avec les ministres compétents des Communautés? Qui aura en charge le coût de ces formations ainsi que la rémunération des formateurs?

07.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chers collègues, mon opinion est que le permis de conduire est à ce point essentiel dans notre société que l'apprentissage du Code de la route doit être intégré dans l'enseignement général. Si je suis bien informé - et je suppose que je le suis - par les écoles existantes, cet apprentissage du Code de la route prend environ douze heures. Selon moi, c'est faisable.

Comment organiser les cours? Ce n'est pas à moi de le dire. Pour obtenir une réponse, il faut s'adresser aux ministres de l'Enseignement des Communautés. J'ai des idées mais, politiquement, ce n'est pas à moi de les exprimer au parlement fédéral. Il s'agit plutôt d'une question à poser, je le répète, aux Communautés.

Cela étant, j'estime qu'il faut respecter l'expérience des instructeurs des auto-écoles et en tenir compte lors de l'organisation de tels cours. En cette matière, je plaide pour une collaboration entre les écoles de l'enseignement général et les écoles spécialisées dans l'apprentissage du Code de la route.

En Flandre, la connaissance théorique du Code de la route est déjà reprise dans les objectifs finaux du troisième décret relatif au secondaire. Cet objectif final a été approuvé en 2002 et doit être introduit l'année scolaire prochaine. Les écoles vont-elles mettre cette disposition en pratique et comment? Cela reste incertain. Comme je l'ai déjà dit, ce n'est pas à moi - ce n'est déontologiquement pas correct - de donner mon opinion au sein du parlement fédéral.

07.03 Annick Saudoyer (PS): Monsieur le ministre, avez-vous déjà pris contact avec les ministres des Communautés?

07.04 Renaat Landuyt, ministre: J'ai eu des contacts informels mais, formellement, cet élément doit être repris dans la discussion du forum institutionnel d'une part et de la conférence interministérielle concernant la sécurité routière, d'autre part.

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

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

Le **président**: La question n° 5250 de Mme Saudoyer est retirée.

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)**

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: 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: Informeel wel. Maar formeel gesproken moet deze materie op het Institutionele Forum en in een interministeriële commissie behandeld worden.

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): Mijnheer de minister, krachtens de geldende reglementering kunnen wegbeheerders van de zone 30 in de schoolomgeving ook een tijdelijke zone maken door innerlijke verlichting van de verkeersborden, de F4-borden of de A23-borden. Het gaat om een rechtopstaand driehoeksbord met twee schoolkinderen.

De deadline van 1 september nadert en de gemeenten opteren voor veruit de meeste schooluitgangen voor borden met veranderlijke informatie in plaats van de permanente zone 30. De variabele borden zijn echter een dure aangelegenheid. De uitleg over de kosten werd reeds vroeger gegeven in een vraag van 14 juli van vorig jaar door collega Anthuenis. Het antwoord van uw voorganger, de heer Anciaux, hield in dat enkel de signalisatie bij het binnenrijden van de zone 30 verlicht zou moeten zijn. De signalisatie bij het verlaten van de zone 30 zou niet aan die eisen moeten voldoen. Dat zou voor gemeenten met veel scholen op hun grondgebied verschillende tienduizenden euro's kunnen schelen. Met andere woorden, de meerkosten zouden voor die gemeenten dan lager zijn in vergelijking tot de nieuwe onderrichtingen en aan veiligheid hoeft daarom niet worden ingeboet, volgens ons.

Het erg duidelijke antwoord van de heer Anciaux was voor vele gemeenten dan ook een soort maatstaf om de kosten te ramen voor de beveiliging van de schooluitgangen en het inschrijven van de kosten in de begroting voor het jaar 2005. Vele gemeente- en politiecolleges stelden terzake gelijkaardige vragen aan de administratie van Verkeerswezen, die dat blijkbaar niet zo heeft begrepen. Het regeringsstandpunt wordt tegengesproken door een aantal mensen van die administratie.

Om die reden heb ik een belangrijke vraag. Ik zou willen dat u het standpunt van uw voorganger bevestigt, zodat een en ander niet blijft hangen als een slecht bedoelde aprilgrap of een dure en zure joke.

Ik heb ook een nieuw element gevonden bij de heren van Verkeerswezen. U weet dat de zone 30 maximaal 150 meter langs weerszijden van de schoolpoort moet worden ingericht. Wanneer een aantal verkeersarme zijwegen op die hoofdweg aansluit, moeten die variabele borden telkens worden herhaald. Het gaat hier om een strikte visie van de ambtenaren van Verkeerswezen. Die visie staat echter haaks op hetgeen uw voorganger in onze commissie heeft geantwoord.

Ik dank de minister voor zijn antwoord.

08.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, ik meen dat ik klaar en duidelijk kan zijn. Het standpunt van de vorige minister wordt door mij volledig bijgetreden. Voor alle duidelijkheid zal ik nog even een kopie doorsturen aan mijn administratie.

08.03 Mark Verhaegen (CD&V): Dank u wel, mijnheer de minister. Daar uw antwoord zo duidelijk is, heb ik geen bijkomende

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: 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.

opmerkingen.

De **voorzitter**: Zo is iedereen weer blij.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, uit een proefproject dat aan de universiteit van Gent werd gevoerd, hebben we geleerd dat het ISA-systeem of Intelligent Snelheidsadaptatiesysteem wel degelijk een gunstige invloed heeft op het weggedrag van de weggebruikers. Dat is evident, want ze kunnen niet sneller rijden dan een bepaalde snelheid.

In een resolutie van het Parlement werd voorgesteld om het systeem ook op te leggen aan personen met een voorbeeldfunctie.

Daarom stel ik de volgende vragen.

Heeft u weet van dienstwagens van federale ministers die reeds werden uitgerust met een dergelijk systeem? Ik meen mij bijvoorbeeld te herinneren dat Guy Verhofstadt in 2004 een nieuwe wagen heeft moeten kopen na een of ander incident op de weg.

Zoniet, heeft de minister al acties ondernomen om de resolutie uit te voeren?

Kan de minister ons vertellen of het systeem operationeel is in Brussel en ook in de rest van België?

Heeft u ook gewestelijke collega's op de resolutie gewezen en hen gevraagd om ook voor hun wagenpark een dergelijk systeem te laten installeren?

09.02 **Minister Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, de dienstwagens van de federale ministers werden nog niet uitgerust met een ISA-systeem. Er zijn wel volop gesprekken aan de gang met de Kanselarij om een en ander georganiseerd te krijgen.

U weet dat, wat de wagens van de ministers betreft, een en ander in handen is van de eerste minister, die daaromtrent coherente richtlijnen wenst op te stellen. Het is uiteraard de bedoeling om de resolutie van destijds in uitvoering te brengen.

Anderzijds, wat is er op het ogenblik operationeel? Op het ogenblik is, als ik mij niet vergis, een derde van het Brusselse grondgebied operationeel. Er bestaat een systeem om, bij manier van spreken, binnen een derde van het gebied de snelheden door te geven naar het gaspedaal.

Ik probeer er alles aan te doen om eerst vanuit de federale overheid het voorbeeld te kunnen geven, om dan de collega's van andere regeringen met meer en sterkere argumenten te kunnen overtuigen.

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 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: 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): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

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

Mag ik erop rekenen dat u de Kanselarij tot bekwame spoed aanmaant om het systeem operationeel te krijgen?

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

De **voorzitter**: De vragen nr. 5350 van mevrouw Creyf en nr. 5356 van de heer Goyvaerts zijn uitgesteld.

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

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

10.01 **Joseph Arens** (cdH): Monsieur le ministre, début décembre, je vous interrogeais sur les problèmes et accidents de circulation causés par les poids lourds. A la suite de plusieurs accidents, mon attention avait été attirée par les services de police qui s'inquiétaient de la politique générale de contrôle mise en place dans notre pays, et particulièrement du peu de mesures prises à l'égard des transporteurs routiers qui ne respectent même pas les prescriptions du Code de la route.

10.01 **Joseph Arens** (cdH): De politiediensten maken zich zorgen over het gebrek aan maatregelen tegen vrachtwagenvervoerders 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?

De nombreux accidents de la route ont pour cause directe ou indirecte soit une vitesse trop élevée des poids lourds, soit des dépassements dangereux et inappropriés. Hier encore, je me trouvais dans une averse de neige; c'est vrai que ces conditions climatiques sont difficiles, mais, quand je vois les problèmes qu'on vit sur les grands axes à cause de dépassements inappropriés des poids lourds dans de telles circonstances, je trouve cette situation inacceptable.

Monsieur le ministre, dans l'émission "De Zevende Dag" - que je prononce à la façon luxembourgeoise -, que nous pouvons suivre parce qu'Arlon s'est battu pour avoir accès à divers programmes, vous annoncez une nouvelle mesure concernant la circulation des poids lourds.

Pourriez-vous me préciser la politique que vous avez définie en cette matière, tout en indiquant que je suis pratiquement d'accord avec votre proposition et que j'espère que vous irez encore plus loin?

Comptez-vous prendre des mesures pour que soient respectées les limitations de vitesse imposées aux poids lourds sur les grands axes de circulation, 90 km/h et non 120 km ou plus, comme on le voit trop souvent sur nos routes?

10.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, chers collègues, la mesure annoncée relative à la circulation des poids lourds concerne la problématique de dépassement aux heures de pointe.

10.02 **Minister Renaat Landuyt**: 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

Actuellement, l'article 17.2.6 du règlement général sur la police de circulation routière et l'usage de la voie publique spécifie qu'en cas de

pluie – la neige est-elle de la pluie? – sur les autoroutes, routes pour automobiles et routes à quatre bandes de circulation au minimum, avec ou sans terre-plein central, le dépassement est interdit pour les conducteurs de véhicules et de trains de véhicule dont la masse maximale autorisée est supérieure à 7,5 tonnes.

A certains endroits, les gestionnaires de voiries interdisent déjà le dépassement pour les poids lourds par le placement d'une signalisation adéquate.

Il ne s'agit là que d'une interdiction particulière, limitée à des portions de voirie bien déterminées. J'étudie l'opportunité de remplacer le dépassement par temps de pluie, par l'instauration d'une interdiction générale de dépassement pour les camions aux heures de pointe. Pour cela, je fais référence à l'accord gouvernemental dont un passage stipule qu'il faut chercher un moyen d'interdire le dépassement par les plus de 7,5 tonnes à certaines heures fixes.

10.03 Joseph Arens (cdH): Je remercie le ministre pour sa réponse. J'espère que le temps de neige sera considéré comme temps de pluie car il est encore plus délicat et dangereux de dépasser quand il neige.

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 Renaat Landuyt, ministre: Il existe des doutes à ce sujet. Les transporteurs ne semblent pas à même de définir la "pluie". J'ai demandé une étude aux instituts des transporteurs afin de leur demander ce qu'ils proposent si ce système s'avérait inopérant.

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

10.05 Joseph Arens (cdH): Je suivrai de très près l'évolution de ce dossier. En effet, quand on fait beaucoup de kilomètres, on se rend compte de la difficulté rencontrée par les automobilistes et du danger qu'ils doivent affronter du fait de la circulation des poids lourds sur nos routes.

L'incident est clos.
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 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): Monsieur le président, M. le ministre m'a déjà répondu tout à l'heure, à l'occasion de ma question relative au "New Passengers". Chacun connaît les problèmes de mobilité que rencontre le Sud-Luxembourg, proche de la ville de Luxembourg; les routes et autoroutes sont saturées. Les accidents y sont d'ailleurs nombreux et les problèmes de pollution importants. Il est donc indispensable de rouvrir la ligne 165.

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.

Le ministre s'est déclaré favorable à cette réouverture tout à l'heure, ce dont je le remercie. Mais en tant que ministre de la Mobilité, dispose-t-il d'un budget pour faciliter la réouverture de cette ligne?

11.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur Arens, je me réfère ici aux discussions qui ont eu lieu dans le cadre du contrat de gestion. Le débat est toujours le même. Un montant est prévu pour la SNCB. A partir de là, deux choix sont possibles: soit on fait des choix

11.02 Minister **Renaat Landuyt**: Ik verwijs naar de besprekingen in verband met het beheerscontract. De NMBS kan ofwel interne

internes, soit on demande plus d'argent au gouvernement. La discussion est actuellement en cours. Mais il s'agit ici de la question de savoir ce qu'il advient de l'autonomie de la SNCB.

keuzes maken inzake bestedingen, ofwel meer geld vragen aan de regering.

11.03 Joseph Arens (cdH): Je voudrais insister sur l'indispensable réouverture de cette ligne. Selon moi, notre politique en matière de mobilité doit s'inscrire dans une politique de développement durable et de protection de l'environnement. C'est la raison pour laquelle j'estime qu'il serait moins coûteux pour la communauté de rouvrir une ligne que de continuer indéfiniment à élargir les routes pour se retrouver avec des villes engorgées de véhicules. J'espère donc que le ministre de la Mobilité interviendra auprès de la SNCB pour que cette réouverture se concrétise.

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.

*L'incident est clos.
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 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): Mijnheer de minister, ik zal een deel van mijn vragen niet stellen, omdat we binnenkort waarschijnlijk een discussie zullen voeren naar aanleiding van de aanpassing van de verkeerswet en uw wetsontwerp inzake de beschikking tot betaling. Mijn vragen zullen wellicht daarin kaderen.

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 Minister Renaat Landuyt: Ik zal woensdag bij mijn inleiding op dat wetsontwerp de evaluatie van de verkeerswet toelichten.

12.02 Renaat Landuyt, ministre: 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): Mijnheer de minister, als u het mij toestaat, zal ik mijn vraag wat inkorten. We hebben het werk nu gedaan en kunnen het gedeeltelijk afhandelen.

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.

Door de nieuwe rondzendbrief van de procureurs-generaal werd sedert een aantal maanden een nultolerantie ingevoerd voor snelheidsovertreders. Voorheen had men afhankelijk van politiezone en gerechtelijk arrondissement nog een operationele marge van over het algemeen 10 kilometer per uur en van een technische marge van 6 kilometer per uur. Daardoor kon men in bepaalde zones waar men vijftig kilometer per uur mocht rijden, ervan op aan dat men onder 68 kilometer per uur niet werd beboet, terwijl dat in andere zones werd gevaloriseerd door een onmiddellijke inning van 25 euro. Nu zou de lat gelijk worden gelegd voor iedereen.

Uit reacties van sommige procureurs des Konings en van sommige zones blijkt dat men vreest voor een vrij grote toename van de administratieve lasten die vooral voor de politiezones zullen doorwegen. Dat is de indruk die ik heb als burgemeester van een

A quoi faut-il attribuer le manque d'uniformité dans l'application des

relatief kleine zone en waarvoor mijn commissaris mij heeft gewaarschuwd als de nultolerantie wordt ingevoerd.

Hoe is het gekomen dat er vroeger een soort gebrek aan uniformiteit was? Het is misschien een domme vraag, want dat kan het gevolg geweest zijn van de autonome perceptie of van het feit dat zones zelf over een en ander beslisten, daarin al of niet gesteund door hun hiërarchische procureur des Konings, die daarmee al of niet akkoord ging.

Misschien was het een wat naïeve vraag.

De volgende vraag is misschien iets minder naïef of dom. Er zal moeten worden gewaakt over de uniformiteit, want dat moet toch de bedoeling zijn van de rondzendbrief, zodat er niet opnieuw verschillende bestraffingsmaatregelen worden toegepast van zone tot zone. Dit is absoluut belangrijk. Is er op dat vlak overleg gepleegd met de minister van Justitie om eventueel de haalbaarheid van de uniformiteit te onderzoeken?

Ik had ook een vraag gesteld over de administratieve afhandeling van lichte snelheidsovertredingen. Die kunnen wij dan misschien tijdens de discussie over de beschikking tot betaling nader uitklaren.

Er zijn slechte zielen die zeggen dat de rondzendbrief is ingegeven door de noodzaak om via het flitsen of het vaststellen van snelheidsovertredingen wat meer inkomsten te genereren, waarvan de gemeenten en de politiezones natuurlijk hopen dat zij daarvan hun part krijgen, omdat zij een groot stuk van de capaciteit leveren om die meeropbrengsten te innen.

De vierde vraag is – ze zal misschien ook volgende week terugkomen – of die rondzendbrief de evaluatie van de nieuwe verkeerswet niet zou kunnen beïnvloeden. Ik kan mij namelijk voorstellen dat wanneer wij bij het huidige regime zouden blijven van toch wel vrij zware boetes die worden opgelegd bij snelheidsovertredingen, en men vroeger vaststelde dat die maar vanaf een bepaalde operationele en technische marge werden opgelegd, de kans om nu veel vlugger het slachtoffer te worden van hoge boetes veel groter wordt. Dit moet volgens mij meegenomen worden bij de evaluatie van de nieuwe verkeerswet.

12.04 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Padt, dankzij de rondzendbrief van de procureurs-generaal komen wij inderdaad tot een meer eenduidig beleid. Het is een algemene tendens inzake verkeersrechtshandhaving dat wij meer en meer een en ander op elkaar afstemmen.

Het leek dus ook logisch dat als de wet spreekt van maximaal 120, 90, 50 of 30 kilometer per uur, het dan precies gaat over 120, 90, 50 of 30 en niet over 126, 96, 56 of 36 kilometer per uur. Er is iets onlogisch aan het feit dat men nu vindt dat het verkeerd is dat men de cijfers van de wet gebruikt. Het is altijd zo geweest dat de brave verkeersdeelnemer zich aan de regels van de wet houdt en niet de ingewikkelde berekeningen van plus 6% of plus 6 kilometer per uur maakte. Er is iets pervers aan de reactie dat het erg is dat wij de wet zullen laten toepassen.

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 marginaux 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: 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

De procureurs-generaal hebben blijkbaar ingeschat dat een en ander nodig was aan overgangstermijnen. De rondzendbrief is immers reeds twee jaar oud. In de loop van die twee jaar zou een en ander aangepast worden.

Op de vraag of het haalbaar is, antwoord ik ja. Bij elke maatregel van betere opvolging stelt men eerst een piek van iets meer werk vast en daarna volgt een dalende trend. Dankzij de discussie inzake deze rondzendbrief, werd het voor de mensen eens te meer duidelijk dat men op een autosnelweg niet 126 maar 120 km/uur moet rijden om veilig te zijn. Op dit vlak zal er eerst een beginpiek vast te stellen zijn. Elke flitspaal zorgt in het begin voor meer werk om daarna een daling waar te nemen omdat hij effect begint te krijgen en de bestuurders volgens de regels rijden. Men gaat er niet van uit dat men permanent mensen zal moeten blijven verbaliseren.

Wat de derde vraag betreft, voer ik een verkeersveiligheidsbeleid, geen financieel beleid. Het is bijzonder pervers steeds te moeten horen dat men erop rekent dat zoveel duizenden mensen op regelmatige basis een boete zullen krijgen zodat de overheid zeker is van bepaalde inkomsten. Dat is geen correcte denkwijze en is evenmin een denkwijze die mag gevolgd worden.

Ten vierde, deze rondzendbrief heeft geen invloed op de evaluatie van de nieuwe verkeerswet. Een goede evaluatie is gericht op de hoofddoelstelling, in casu de vraag of de wijzigingen aan de verkeerswet goed of slecht zijn voor de verkeersveiligheid. Dat is de vraag die steeds voor ogen moet worden gehouden.

Mijnheer De Padt, u hebt terecht de link gelegd met het wetsontwerp inzake beschikking tot betaling omdat dit de juiste problematiek is. Kan men via de klassieke procedures van vervolging en handhaving het huidige moderne verkeer effectief beter beheersen? Dat is de vraag die ik heel graag behandeld zou zien in het kader van dit wetsontwerp. Het wetsontwerp doet een aanbod om procedures anders te voeren. Mochten het parket en de politiediensten laten weten dat het ook via de klassieke weg kan, dan is dat voor mij ook goed. Ik doe nu reeds de suggestie een terreinonderzoek te voeren in het kader van dit wetsontwerp.

12.05 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor het antwoord.

De discussie zal wellicht de volgende weken worden voortgezet. Volgens wat ik begrepen heb – op dit punt verschillen we van mening – zou uit de rondzendbrief blijken dat de technische marge nog wel blijft bestaan. Op een autosnelweg waar 120 km/uur de toegelaten snelheid is, zou de marge tot 128 km/uur blijven, idem dito voor de zone – 50 waar 56 km/uur de technische marge is. Ik vermoed dat de technische marge nog wel blijft bestaan.

12.06 Minister Renaat Landuyt: Er is misschien een misverstand ontstaan door mijn beeldspraak. Het is enkel nog de technische marge die kan blijven bestaan, omdat daarvoor een technische reden is. We zijn nooit helemaal zeker van de teller en van de opnamemeter. Daarom is er een variatie in speling tot 6%, maar nooit meer dan dat.

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: Seule la marge technique est maintenue, parce qu'on n'est jamais sûr à cent pour cent de la fiabilité technique des cinémomètres.

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

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

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

13.01 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de minister, vanaf 5 augustus 2005 moeten de nieuwe vrachtwagens in Europa uitgerust zijn met een digitale tachograaf. Er wordt nu al aan de alarmbel getrokken nu die nieuwe deadline in zicht komt. Febiac is de mening toegedaan dat de constructeurs te weinig tijd zullen hebben om die digitale toestellen te testen. Volgens hen is het quasi onhaalbaar om alle nieuwe vrachtwagens er tijdig mee uit te rusten. Ook de verdeling van de digitale kaarten die bij de toestellen horen lijkt in sommige landen, niet alleen in België, problematisch te zijn. De transportorganisatie SAV en Febetra klagen over grote onzekerheid in het dossier. Ze zijn van oordeel dat het systeem tegelijk in alle landen moet ingevoerd worden of opnieuw moet worden uitgesteld. Men pleit dus voor een uniforme invoering in alle landen tegelijkertijd, zo niet voor een uitstel.

Ik heb twee vragen. Ten eerste, is het voor België mogelijk om vanaf 5 augustus aanstaande alle nieuwe vrachtwagens van een digitale tachograaf te voorzien? Zo ja, zijn er dan geen problemen van tijdgebrek om alle digitale toestellen te testen en de digitale kaarten uit te reiken? Zo niet, welke zijn dan de problemen die deze onmogelijkheid veroorzaken?

Ten tweede, vreest u niet, mijnheer de minister, dat wanneer het systeem wel wordt toegepast en gecontroleerd in het ene land en niet in het andere dit tot een chaotische situatie zal leiden? Zo ja, wat zult u hiertegen ondernemen? Bent u in dat geval voorstander van een nieuw uitstel voor alle Europese landen?

13.02 Minister **Renaat Landuyt**: Waarde collega, de ongerustheid die we nu meemaken is typisch voor de aanloop naar een bepaalde vervaldatum. Men panikeert – waarschijnlijk te goeder trouw – een beetje en probeert de datum te verschuiven. Een verschuiving van de datum zal niet eenvoudig zijn gezien het om een Europese verordening gaat. Op dat vlak hebben wij dus niet alles in de hand. Ik heb ook geen zin om nu reeds mee te stappen met zij die panikereren. Ik heb geen enkel signaal dat mij doet beslissen tot uitstel van die datum.

Wat men wellicht onderschat is dat wij in de komende jaren een dubbel circuit zullen hebben. Enerzijds zijn er de nieuwe vrachtwagens. Dat is een kwestie voor de constructeurs die trouwens niet Belgisch maar Europees zijn. De nieuwe vrachtwagens zullen het nieuwe systeem kennen en de oudere vrachtwagens zullen het huidige systeem kennen. Voor de controle en de verdeling van de kaarten zullen het nieuwe en het oude systeem dus naast elkaar moeten kunnen bestaan. Iedereen stelt mij gerust dat de voorbereiding voor het verdelen van de kaarten en voor de controle van de kaarten in het juiste tempo verloopt.

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

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

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

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

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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb een vraag over de zone 30 in schoolomgevingen. Bij eerdere vragen van collega's zei u dat u geen minister van de zone 30 wou worden, in tegenstelling tot uw twee voorgangers. Dat neemt niet weg dat de zone 30 in schoolomgevingen tijdens uw legislatuur van kracht wordt, namelijk op 1 september 2005.

Veel van die schoolomgevingen liggen langs gewestwegen. Volgens mijn informatie van verschillende gemeentebesturen blijkt dat gewestelijke diensten nogal eens niet mee willen met het verhaal van de zone 30. Daardoor loopt de situatie vast en ontstaat er tijdsnood bij de gemeenten. Er moet zo veel overleg over de zone 30 gebeuren dat de gemeenten denken dat ze 1 september moeilijk zullen halen. Er leven dus bijzonder veel vragen.

Collega Mark Verhaegen heeft vandaag ook al een antwoord gekregen op een vraag terzake. De heer Ansoms heeft hierover ook nog vragen gesteld. U hebt toen gezegd dat u misschien nog een rondzendbrief zou sturen naar de gemeenten om helderheid in de chaos te scheppen. Gezien de moeilijkheden met de gewestelijke administratie, tenminste aan Vlaamse kant, is het misschien ook aangewezen om overleg te plegen met uw Vlaamse collega's.

Mijnheer de minister, kunt u duidelijkheid over deze situatie geven door een stand van zaken te geven? In oktober of november hebt u gezegd dat u nog geen duidelijk overzicht had van het aantal schoolomgevingen dat reeds zou zijn aangepakt. Ik dacht dat u toen over ongeveer een derde sprak. Heeft u hierover al recentere gegevens?

Verdient het ook geen aanbeveling om, gezien de moeilijkheden waarmee veel gemeentebesturen worden geconfronteerd, de deadline van 1 september uit te stellen of op een flexibelere manier te benaderen?

14.02 **Minister Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega, ik geef toe dat ik met meer tijd beter had kunnen antwoorden. Ik kan u op de belangrijke vraag over het aantal gemeenten dat zich in het systeem heeft ingeschakeld die niet schriftelijk werd vermeld, niet antwoorden. Ik moet u nu al zeggen dat er voor een stuk dubbel gebruik is, omdat niet iedere gemeente aangeeft hoever ze gevorderd is. Sommige gemeenten hebben automatisch de schoolomgeving geregeld, omdat ze in een woonomgeving in een zone 30 ligt. Die gegevens hebben wij niet en het is zeer moeilijk om een duidelijk overzicht te krijgen.

De bespreking met de Vlaamse collega heeft nog niet plaatsgevonden, omdat we na de recentste berichtgeving en het signaal aan de gemeenten niet specifiek werden gecontacteerd in verband met problemen die zich zouden voordoen. Op alle problemen

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: 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

die zich kunnen voordoen, wordt onmiddellijk heel concreet gereageerd. Wij stellen vast dat nu iedere wegbeheerder gemotiveerd is om in een schoolomgeving effectief een zone 30 te realiseren.

informé à ce jour de difficultés potentielles. Tout gestionnaire de la voie publique est disposé à instaurer une zone 30 aux abords des écoles.

14.03 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik denk dat het voor scholen in woonomgevingen niet echt een probleem is. Langs de meeste gemeentewegen en dergelijke is dat best haalbaar. Het levert wel moeilijkheden op voor scholen op gewestwegen; op dat vlak situeren zich de knelpunten. Ik begrijp ook dat de gewestelijke administratie vraagtekens plaatst bij de invoering zo maar van een zone 30, wanneer de gewestwegen belangrijke doorgangswegen zijn. Ook al gaat het om een tijdelijke zone 30, dan nog is het volgens ons niet aangewezen om zo maar een bord zone 30 te zetten, zonder dat er infrastructurele ingrepen zijn gebeurd.

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.

Die infrastructurele ingrepen zijn dikwijls niet aanvaardbaar voor het Gewest omdat daardoor de functie van doorgangsweg tenietgaat. Daarom meen ik dat het toch goed zou zijn om over die specifieke knelpunten meer duidelijkheid te creëren.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.06 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.06 heures.*