



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

maandag

17-12-2007

Namiddag

lundi

17-12-2007

Après-midi

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

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

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

INHOUD

Vraag van de heer Bert Schoofs aan de minister van Mobiliteit over "de mogelijkheid om Turkse rijbewijzen om te wisselen in Belgische exemplaren" (nr. 513)

Sprekers: Bert Schoofs, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het tekort aan treinbestuurders" (nr. 518)

- de heer Jan Mortelmans aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de rekrutering van nieuwe treinbestuurders" (nr. 521)

- de heer Guido De Padt aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het verlenen van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en treinpersoneel" (nr. 522)

- de heer Jean-Luc Crucke aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het tekort aan treinbestuurders" (nr. 725)

Sprekers: Jef Van den Bergh, Guido De Padt, Jan Mortelmans, Jean-Luc Crucke, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit

Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de Belgische weginfrastructuur" (nr. 549)

Sprekers: Guido De Padt, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van

- mevrouw Corinne De Permentier aan de minister van Mobiliteit over "de overtredingen begaan door de hulpdiensten" (nr. 577)

- mevrouw Linda Vissers aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "het gebruik van prioritaire voertuigen bij de brandweer" (nr. 534)

- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Mobiliteit en aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "het beleid inzake de vaststelling en de vervolging van verkeersovertredingen begaan door chauffeurs van prioritaire voertuigen en voertuigen gebruikt in het kader van een opdracht" (nr. 581)

- mevrouw Linda Vissers aan de minister van Mobiliteit over "het gebruik van prioritaire voertuigen bij de brandweer" (nr. 657)

Sprekers: Corinne De Permentier, Linda Vissers, Colette Burgeon, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit

SOMMAIRE

Question de M. Bert Schoofs au ministre de la Mobilité sur "la possibilité d'échanger des permis de conduire turcs contre des permis belges" (n° 513)

Orateurs: Bert Schoofs, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité

Questions jointes de
- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la pénurie de conducteurs de train" (n° 518)

- M. Jan Mortelmans au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le recrutement de nouveaux conducteurs de train" (n° 521)

- M. Guido De Padt au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les services de formation offerts aux conducteurs de train et au personnel de bord" (n° 522)

- M. Jean-Luc Crucke au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le manque de conducteurs de train" (n° 725)

Orateurs: Jef Van den Bergh, Guido De Padt, Jan Mortelmans, Jean-Luc Crucke, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité

Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "l'infrastructure routière belge" (n° 549)

Orateurs: Guido De Padt, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité

Questions jointes de
- Mme Corinne De Permentier au ministre de la Mobilité sur "les infractions commises par les services de secours" (n° 577)

- Mme Linda Vissers au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "l'utilisation de véhicules prioritaires par les services d'incendie" (n° 534)

- Mme Colette Burgeon au ministre de la Mobilité et au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "la politique de constatation et de poursuite des infractions routières commises par des conducteurs à bord de véhicules prioritaires et en mission" (n° 581)

- Mme Linda Vissers au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation de véhicules prioritaires par les services d'incendie" (n° 657)

Orateurs: Corinne De Permentier, Linda Vissers, Colette Burgeon, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité

<p>Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Mobiliteit over "de exploitatie van Brussels Airport" (nr. 667) <i>Sprekers:</i> Thérèse Snoy et d'Oppuers, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</p>	16	<p>Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au ministre de la Mobilité sur "l'exploitation de Brussels Airport" (n° 667) <i>Orateurs:</i> Thérèse Snoy et d'Oppuers, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</p>	16
<p>Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Werk en aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de gebrekkige mobiliteit tussen de regio's Doornik en Kortrijk en de gevolgen voor de tewerkstelling" (nr. 712) <i>Sprekers:</i> Jean-Luc Crucke, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</p>	18	<p>Question de M. Jean-Luc Crucke au ministre de l'Emploi et au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le manque de mobilité entre la région de Tournai et la région de Courtrai et ses conséquences pour l'emploi" (n° 712) <i>Orateurs:</i> Jean-Luc Crucke, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</p>	18
<p>Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de Hasseltse zebrapaden die op kunstzinnige wijze zijn herschilderd" (nr. 719) <i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</p>	20	<p>Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les passages pour piétons à Hasselt qui ont été repeints de manière artistique" (n° 719) <i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</p>	20
<p>Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit over "de gevolgen van de afschaffing van het federaal toezicht op de aanvullende reglementen inzake de politie van het wegverkeer en de contacten ter zake met de Gewesten" (nr. 724) <i>Sprekers:</i> Georges Gilkinet, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</p>	24	<p>Question de M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité sur "les conséquences de la suppression de la tutelle fédérale sur les règlements complémentaires de police de circulation routière et le contact avec les Régions sur le sujet" (n° 724) <i>Orateurs:</i> Georges Gilkinet, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</p>	24
<p>Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de recentste verkeersveiligheidsbarometer" (nr. 510) <i>Sprekers:</i> François Bellot, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</p>	26	<p>Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "le dernier baromètre de la sécurité routière" (n° 510) <i>Orateurs:</i> François Bellot, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</p>	26
<p>Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de vergoeding te betalen wanneer vanuit een luchtballon foto's worden genomen" (nr. 541) <i>Sprekers:</i> François Bellot, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</p>	27	<p>Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "la redevance ballon aérien pour prise de vue" (n° 541) <i>Orateurs:</i> François Bellot, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</p>	27

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

van

du

MAANDAG 17 DECEMBER 2007

LUNDI 17 DÉCEMBRE 2007

Namiddag

Après-midi

La séance est ouverte à 14.23 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.23 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

01 Vraag van de heer Bert Schoofs aan de minister van Mobiliteit over "de mogelijkheid om Turkse rijbewijzen om te wisselen in Belgische exemplaren" (nr. 513)

01 Question de M. Bert Schoofs au ministre de la Mobilité sur "la possibilité d'échanger des permis de conduire turcs contre des permis belges" (n° 513)

01.01 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, met mijn vraag wil ik vernemen wat de achtergrond is van de mogelijkheid voor Turkse inwijkelingen in België om een Turks rijbewijs in te wisselen tegen een Belgisch rijbewijs in de gemeente waar zij zijn ingeschreven. Ik zou graag weten waarom het precies voor Turkse inwijkelingen mogelijk is om dat rijbewijs in te wisselen.

01.01 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Il me revient qu'un permis de conduire turc peut être échangé contre un permis belge dans la commune où est inscrit le titulaire du permis de conduire. Pourquoi les Turcs précisément peuvent-ils recourir à cette possibilité et sur quelle base légale? S'agit-il peut-être même d'une obligation? Dans l'affirmative, à qui s'applique-t-elle? Existe-t-il des régimes similaires pour les résidents issus d'autres États non-membres de l'Union européenne?

Welke wettelijke of verdragrechtelijke basis ligt hieraan ten grondslag?

Gaat het om een verplichting tot inwisseling of is het hier slechts een mogelijkheid?

Wanneer het gaat om een verplichting, welke personen van Turkse origine moeten dan aan die verplichting voldoen? Zijn dat mensen die de Belgische nationaliteit inmiddels hebben verworven of nog net niet, dus mensen die hier gevestigd zijn op basis van een bepaalde verblijfsregeling?

Les normes de conduite turques sont-elles comparables aux normes belges? De quelles garanties dispose-t-on en ce qui concerne la capacité de conduite des titulaires d'un permis de conduire turc?

Bestaan er gelijkaardige regelingen voor onderdanen van andere niet-EU-lidstaten? Of is het een uitzonderingsgeval? Zo ja, welke onderdanen van welke staten kunnen hun rijbewijs inwisselen volgens een analoge regeling?

Stemmen de Turkse normen inzake rijvaardigheid en het behalen van een rijbewijs, of de verplichtingen voor autovoerders om zich in het verkeer te mogen begeven, overeen met onze regels, die wij hier hebben goedgekeurd en die hier zijn opgelegd bij wet of koninklijk besluit? Is er een afweging mogelijk tussen de draagkracht van het rijbewijs en de rijvaardigheid die wordt geacht daaraan gekoppeld te zijn?

Ten slotte, welke garanties bestaan er dat die mensen van Turkse origine die hun rijbewijs hier omwisselen, aan dezelfde voorwaarden,

criteria en modaliteiten voldoen om zich veilig in het verkeer te begeven? Ik kan me voorstellen dat iemand die afkomstig is uit een grootstad of een wereldstad als Istanbul, wellicht minder problemen zal hebben om zich hier in het verkeer te begeven. Of dat ook zo is voor iemand die van de stoffige wegen van het binnenland van Turkije komt, daar heb ik toch vragen bij, want dat vergt soms een heel andere rijstijl. Ik ben heel nieuwsgierig naar uw antwoord.

01.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, ik geef een praktische opmerking vooraf. Ik heb het antwoord in verband met de Turkse onderdanen. De heer Schoofs vraagt echter ook naar andere landen. Er zijn met verschillende landen internationale overeenkomsten, waarop een en ander gebaseerd is. De lijst daarvan heb ik niet bij mij, maar ik kan hem dat altijd bezorgen.

Wat de Turkse rijbewijzen aangaat, dat is gebaseerd op een akkoord van 1970 reeds. Zodra men voldoet aan de voorwaarden zoals omschreven in het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, heeft men recht op het Belgisch rijbewijs in ruil voor het Turks rijbewijs. Het is zo geregeld met verschillende landen.

Dergelijke regelingen zijn gebaseerd op een verdrag van land tot land, dat dan in onze wetgeving is omgezet. Die wetgeving geeft de mogelijkheid aan de buitenlander om hier zijn buitenlands rijbewijs in te wisselen voor een Belgisch rijbewijs.

01.03 **Bert Schoofs** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik blijf daarmee toch op mijn honger. Zoals ik daarnet al zei, als iemand zijn rijbewijs haalt in een wereldstad zoals Istanbul, zal er wel geen probleem zijn om dezelfde rijstijl te hanteren als hier. Wanneer men echter ergens in het binnenland zijn rijbewijs heeft behaald, waar de administratieve regels vaak ook niet al te streng zijn en niet even streng als bij ons, dan heb ik daar toch bepaalde vragen bij. Veel mensen uit Turkije halen bijvoorbeeld hun huwelijkspartner ginder. Die mensen zijn totaal niet geïntegreerd. Wanneer zij naar hier komen met een dergelijk rijbewijs, dan vraag ik mij toch af of er zich geen probleem zou kunnen voordoen. Ik wil dat zeker niet veralgemenen, maar in bepaalde individuele gevallen, zou het wel tot problemen kunnen leiden, vrees ik.

01.04 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, ik ben zelf afkomstig van een dorp ver in de Westhoek. Ik heb daar mijn rijbewijs behaald en de eerste keer dat ik in Brussel moest rijden, was spannend.

Dat gezegd zijnde, er wordt inderdaad bij het sluiten van dergelijke overeenkomsten, erover gewaakt dat de voorwaarden ongeveer gelijklopend zijn.

01.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Tout comme avec la Turquie, nous avons également conclu un accord international avec plusieurs autres pays mais je n'ai pas apporté de données en la matière aujourd'hui. Je puis vous les transmettre ultérieurement.

L'accord conclu avec la Turquie date déjà de 1970. Aux termes de l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, les habitants de notre pays peuvent obtenir un permis belge en échange d'un permis turc. Il s'agit-là de l'un des nombreux accords conclus avec d'autres pays et transposés ensuite dans notre législation.

01.03 **Bert Schoofs** (Vlaams Belang): Je reste sur ma faim. On peut supposer que les personnes qui ont obtenu leur permis de conduire dans une métropole mondiale comme Istanbul sont effectivement capables de conduire une voiture mais cette supposition vaut-elle également pour celles qui ont obtenu leur permis de conduire dans un village de Turquie? Les règles administratives n'y sont peut-être pas appliquées avec la même rigueur. Cette opération d'échange peut, à mon estime, poser des problèmes.

01.04 **Renaat Landuyt**, ministre: Je suis moi-même originaire d'un village du lointain Westhoek et lorsque j'ai conduit une voiture pour la première fois à Bruxelles, j'étais effectivement très nerveux. Lorsqu'un tel accord est conclu avec un autre pays, l'on veille à ce que les circonstances soient quasiment équivalentes dans les deux pays.

01.05 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Persoonlijk heb ik mijn rijbewijs in Limburg behaald, maar ik denk dat er tussen de kust en Limburg niet zo veel problemen zijn, dat is maar zowat tweehonderd kilometer. Voor grote landen echter met toch nog een zekere ontwikkelingsachterstand ten opzichte van ons zou dat misschien wel een andere zaak kunnen zijn.

Mijnheer de minister, volgens de inhoud van mijn vraag en de toedracht inzake de legistiek die u hebt gegeven, scheidt het inderdaad geen enkel probleem. We zullen nagaan hoe die regeling op de weg zal worden toegepast.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het tekort aan treinbestuurders" (nr. 518)
- de heer **Jan Mortelmans** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de rekrutering van nieuwe treinbestuurders" (nr. 521)
- de heer **Guido De Padt** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het verlenen van opleidingsdiensten aan treinbestuurders en treinpersoneel" (nr. 522)
- de heer **Jean-Luc Crucke** aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "het tekort aan treinbestuurders" (nr. 725)

02 **Questions jointes de**

- **M. Jef Van den Bergh** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "la pénurie de conducteurs de train" (n° 518)
- **M. Jan Mortelmans** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le recrutement de nouveaux conducteurs de train" (n° 521)
- **M. Guido De Padt** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "les services de formation offerts aux conducteurs de train et au personnel de bord" (n° 522)
- **M. Jean-Luc Crucke** au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le manque de conducteurs de train" (n° 725)

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb deze vraag vorige week ook gesteld, aan staatssecretaris Tuybens, maar hij was slechts gedeeltelijk bevoegd. Voor de resterende vragen kom ik nu bij u terecht.

Mijn vraag betreft het tekort aan treinbestuurders en, daarmee verweven, de uitspraak van de Raad van State die het KB over de opleidingsinstelling voor treinbestuurders vernietigd heeft. Bovenop de sociale onrust, die er sowieso al is, en bovenop de vaststelling dat de geplande dienstregeling niet voor 100 procent kon worden ingevoerd vorige week, op 9 december, omdat er een tekort is aan treinbestuurders, leek het erop uit te draaien dat het aanwerven de komende maanden nog moeilijker zou kunnen verlopen.

Ondertussen blijkt dat wij terugvallen op de regeling die bestond vóór de invoering van het KB. Op die manier kunnen er dus toch nog treinbestuurders opgeleid en in dienst genomen worden.

Ik heb een vraag over wat er dient te gebeuren, want de vernietiging van dit KB scheidt een problematische toestand. Hoe denkt de

01.05 Bert Schoofs (Vlaams Belang): Il y a une différence entre un village en Turquie et en Belgique. Il ne se pose effectivement aucun problème légal mais nous verrons quelles seront les conséquences sur nos routes.

02.01 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): La semaine dernière déjà, j'ai interrogé le secrétaire d'État, M. Tuybens, sur la pénurie de conducteurs de trains qui relève, ainsi qu'il est apparu, d'une compétence partagée.

Nous sommes donc confrontés à une pénurie grave de conducteurs de trains qui provoque des désordres sociaux et empêche même d'appliquer intégralement les nouveaux horaires. Le Conseil d'État ayant, en outre, annulé l'arrêté royal relatif à l'organe de formation, il est actuellement impossible de former de nouveaux conducteurs. En attendant, il semble qu'un autre arrêté royal

regering de huidige problemen met de opleidingsinstelling voor de NMBS-treinbestuurders op te lossen?

permettre de maintenir les anciens horaires.

Comment tous ces problèmes seront-ils résolus?

02.02 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de context werd al geschetst, ik meen dat ik die niet moet herhalen. Ik heb wel een aantal vragen aan u.

Ten eerste, kunt u meedelen welke juridische gevolgen aan dit arrest verbonden zijn? In welke mate is de rechtsgeldigheid van de reeds gegeven opleidingen aangetast? Dat is toch wel belangrijk. Zijn er dit jaar reeds examens afgelegd na het hebben doorlopen van opleidingen bij toepassing van het KB van 21 januari 2007? Zo ja, hoeveel?

Ten tweede, in welke mate doorkruist deze uitspraak de perspectieven van de NMBS om tijdig voldoende treinbestuurders te kunnen opleiden? Welke zijn de specifieke gevolgen daarvan op het vlak van de exploitatie?

Ten derde, dit is een vraag die niet in mijn schriftelijke vragen vermeld stond, maar ik neem aan dat u daarop toch zult kunnen antwoorden. Het is een niet onbelangrijke vraag in deze context, omdat in het derde spoorpakket staat dat er een Europees rijbewijs voor treinbestuurders en een Europese certificering van personeel dat veiligheidsfuncties vervult, moeten komen. Op die manier kunnen de opleidingscertificaten namelijk wederzijds erkend worden binnen de EU, zodat gemakkelijker treinpersoneel over de grenzen aangeworven kan worden. Dat kan ook voor de NMBS interessant zijn. In dat verband wou ik u vragen of er al voorbereidend werk is gebeurd, zeker nu deze bepaling uitdrukkelijk in het belang is van België.

02.02 Guido De Padt (Open Vld): Le contexte a été correctement esquissé. Quelles conséquences juridiques entraînera cet arrêt? La validité juridique des formations déjà dispensées s'en trouvera-t-elle compromise? Combien d'examens ont déjà été organisés cette année à l'issue des formations, en application de l'arrêté royal du 21 janvier 2007? Cet arrêt contrecarre-t-il le projet de la SNCB de former en temps opportun un nombre suffisant de conducteurs? Quelles en sont les conséquences sur le plan spécifique de l'exploitation?

Le troisième ensemble de mesures relatives aux chemins de fer prévoit l'instauration d'un permis européen pour les conducteurs de trains et une certification européenne pour le personnel investi d'une mission de sécurité. Dans l'intérêt de la Belgique, les certificats de formation doivent être mutuellement reconnus afin que les conducteurs puissent également travailler à l'étranger. Des travaux préparatoires ont-ils déjà été effectués en la matière?

02.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, de heer De Padt heeft mij in snelheid genomen, maar daar heb ik geen problemen mee, want de problematiek werd correct geschetst.

Ik heb mijn vraag ingediend nadat in de pers een bericht verscheen dat er een probleem was met de treinopleiding, in die zin dat deze niet meer kon worden voortgezet. Dat bericht werd enkele uren later rechtgezet. Treinbestuurders konden nog wel in dienst gaan omdat men terugviel op een vroegere regeling. Dat probleem is dus al opgelost.

Ik sluit mij wel aan bij de vragen van de collega's, wat de toekomst betreft.

02.04 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, mon intervention traitera plus ou moins des mêmes questions et quand on est le quatrième, on n'a souvent pas grand-chose à ajouter.

02.03 Jan Mortelmans (Vlaams Belang): Ma question avait été déposée à un moment où les formations des conducteurs ne pouvaient être poursuivies, à la suite d'un arrêt du Conseil d'État. L'information a été corrigée dans l'intervalle. Je me joins dès lors aux questions des autres intervenants.

02.05 Renaat Landuyt, ministre: Pour les francophones: la même chose.

02.06 Jean-Luc Crucke (MR): Je vous confirme que le problème se pose en Wallonie comme en Flandre pour l'instant. Jusqu'à preuve du contraire, les difficultés sur le rail ne s'arrêtent pas à la frontière linguistique. Cependant, vous avez raison de le dire, il est vrai pour une fois que le mouvement a été plus important en Flandre. Comme nous sommes des gens prudents, on se dit que ce qui part de gauche peut arriver à droite... Je parle de la frontière linguistique, pas d'autres sujets dont on pourrait également parler aujourd'hui!

02.07 Renaat Landuyt, ministre: Il y a des Crucke de gauche et des Crucke de droite!

02.08 Jean-Luc Crucke (MR): Oui, il y a eu des Crucke de gauche et maintenant, les Crucke sont de droite: nous nous sommes améliorés avec le temps, et c'est tout ce que je vous souhaite. Mais cela, c'est un autre débat.

Je voulais surtout vous parler de la mauvaise humeur des passagers.

Quand il y a un mouvement de grève, ce sont les derniers avertis.

Vous allez dire que, pour un libéral, j'en arrive à bien comprendre la mauvaise humeur des conducteurs de train et du personnel de la SNCB qui se demandent à quelle sauce ils vont être mangés à l'approche de Noël. Parfois, ils ne peuvent même plus placer de jours de congé!

Quelle est la perspective en termes d'engagement? On dit qu'il manquerait 200 conducteurs. Ce chiffre est-il exact? Dans l'affirmative, comment va-t-on remédier à ce problème? S'il n'est pas exact, pouvez-vous nous indiquer l'état actuel du cadre?

Enfin, tout le monde sait qu'entre le moment où l'on prévoit des examens pour remplir un cadre et le moment où les lauréats entrent en fonction, il y a un délai. Selon vous, quel est le délai nécessaire pour combler le déficit, pour autant qu'il existe?

Enfin, vous allez voir mon côté libéral revenir!

Peut-on considérer que la situation actuelle ne pose aucune difficulté en termes de sécurité? Peut-on assurer que les trains sont toujours conduits par des personnes totalement éveillées, qui ont toutes les possibilités de l'être et que, nonobstant le déficit en personnel, il n'y a pas de risques pour ceux qui font confiance au service public?

02.09 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, je répondrai tout d'abord en français aux questions spécifiques de M. Crucke, mais je sais qu'en raison de ses antécédents familiaux, il comprend très bien le néerlandais.

02.10 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le ministre, si vous avez l'impression qu'il y a des Crucke de gauche et des Crucke de droite, je vous préciserai même qu'il y a une "Crucke" de Noël. Il s'agit d'une

02.06 Jean-Luc Crucke (MR): Wallonië en Vlaanderen zitten in hetzelfde schuitje. Tot bewijs van het tegendeel stoppen de problemen bij het spoor niet aan de taalgrens!

02.08 Jean-Luc Crucke (MR): Ik wou het vooral hebben over het ongenoegen bij de reizigers.

Zoals gewoonlijk vernemen de reizigers als laatsten dat er gestaakt wordt!

Ik begin nu ook te begrijpen waarom de treinbestuurders en het overige personeel van de NMBS zo ontevreden zijn. Ze vragen zich natuurlijk af wat hen nu te wachten staat!

Wat zijn de vooruitzichten op het stuk van de indienstneming van personeel? Naar verluidt zijn er ongeveer 200 treinbestuurders te weinig. Klopt dit cijfer? Zo ja, hoe zal men dat tekort wegwerken? Bovendien verloopt er enige tijd tussen de examens en de indiensttreding van de geslaagde kandidaten. Hoelang zal het duren om de vacatures te vervullen?

Mag men ervan uitgaan dat er in de huidige situatie geen gevaar is voor de veiligheid? Kan men garanderen dat de treinen bestuurd worden door uitgeslapen personeel en dat er geen risico's zijn?

bière qu'on ne fabrique que pour la Noël. Je vous en apporterai un spécimen.

02.11 Renaat Landuyt, ministre: Je reconnais bien là la famille Crucke!

02.12 Jean-Luc Crucke (MR): Toujours le sens des affaires!

02.13 Renaat Landuyt, ministre: Venons-en à votre question. Un premier élément concerne les chiffres: il existe une réponse de M. Tuybens fournissant ces chiffres; je vous renvoie donc à sa réponse.

02.13 Minister Renaat Landuyt: Wat de cijfers betreft, bestaat er reeds een antwoord van de heer Tuybens waarnaar ik verwijs.

En ce qui concerne la sécurité, je n'ai pas très bien compris. Ce qui est essentiel, à mon avis, c'est que vous ayez dit qu'il y avait là votre côté libéral, la sécurité. C'est vraiment là que se trouve la difficulté: c'est sans doute à cause de la libéralisation européenne qu'on rencontre ce problème d'insécurité, belge ou européen. Je m'explique en néerlandais.

Op het stuk van de veiligheid denk ik dat de Europese liberalisering de oorzaak is van die problemen.

Wij hebben er in het kader van de liberalisering van het spoorverkeer voor gezorgd de essentiële veiligheidsvereisten te bewaren door voor de opleidingscentra in dezelfde voorschriften te voorzien als deze die reeds bestaan bij de NMBS. Het KB, dat niet de vereisten voor een attest van treinbestuurder regelde, maar wel de opleidingsvereisten, werd geschorst op vraag van een concurrerende opleidingsinstelling, met het argument dat de markt niet voldoende vrij was door dit KB.

Dans le cadre de la libéralisation du trafic ferroviaire, nous avons maintenu les exigences essentielles en matière de sécurité en prévoyant pour les centres de formation les mêmes règles que pour la SNCB. L'arrêté royal qui a défini les exigences en matière de formation a été suspendu à la demande d'un organisme concurrent parce qu'il ne contribuait pas à créer une liberté suffisante sur le marché. A la suite de cette suspension, nous en sommes revenus à la situation qui était auparavant normale en matière de formation, c'est-à-dire une formation ad hoc dans chaque entreprise.

Dit KB is geschorst, wat betekent dat wij op dit moment terugvallen op de normale opleidingssituatie van vroeger. Dat betekent een feitelijke opleidingssituatie in iedere firma, waarbij buiten kijf staat dat de selectie en het afleveren van het attest door Infrabel, onverkort blijft gelden. Voor de aanwervingen is er dus geen specifiek probleem. Men moet aan dezelfde vereisten voldoen via een attest dat men moet bekomen bij Infrabel.

La sélection et la délivrance de l'attestation par Infrabel demeurent valables sans aucune réserve. Aucun problème spécifique ne se pose donc pour les recrutements.

Wij moeten er wel voor zorgen dat niet enkel de NMBS een feitelijke opleidingsinstantie kan zijn, maar dat ook andere spelers opleidingsinstanties kunnen zijn. In die zin zullen wij het koninklijk besluit aanpassen aan de essentiële voorwaarden, vooral inzake veiligheid, maar met een mogelijkheid dat concurrerende opleidingscentra ook kunnen erkend worden. Zij voelden zich in hun rechten benadeeld.

L'arrêté royal sera adapté aux conditions essentielles de sécurité et des centres concurrents devraient ainsi pouvoir être agréés.

Voor de aanwerving van personeel zal dit in essentie een neutrale operatie zijn. Het is meer een discussie tussen marktspelers, zijnde de opleidingscentra onder elkaar, om ervoor te zorgen – wellicht terecht – dat er meer opleidingscentra kunnen zijn.

Dat wij mogelijk een tekort hebben aan treinbestuurders, heeft alles te maken met een goed beleid inzake openbaar vervoer, maar dat is een ander debat.

En ce qui concerne le recrutement de personnel, il s'agit d'une opération dont l'incidence ne sera ni positive ni négative. La pénurie de conducteurs de train est un autre débat qui porte sur la

définition d'orientations politiques appropriées dans le domaine des transports en commun.

02.14 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, een goed beleid vergt natuurlijk vooruitziendheid en dus het tijdig aanwerven van nieuwe bestuurders. Dat hebben wij de voorbije jaren hier herhaaldelijk aan bod gebracht, maar de regering is daarbij achtergebleven. Gelukkig is er nu toch een inhaaloperatie bezig en kan dat de komende jaren wat verbeteren.

02.14 Jef Van den Bergh (CD&V - N-VA): Gouverner, c'est prévoir. Et on a singulièrement manqué de prévoyance ces derniers mois. Un mouvement de rattrapage est heureusement en cours.

02.15 Minister Renaat Landuyt: Ik sta vol bewondering voor het feit dat de collega van CD&V de woorden "goed bestuur" nog in de mond durft nemen. Voor de rest, geen probleem.

02.16 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de minister, u hebt niet geantwoord op mijn derde vraag die echter niet op schrift werd gebracht en die u dus niet kon terugvinden. Ik heb vermeld dat er in het derde spoorpakket ook sprake is van het Europees rijbewijs voor treinbestuurders en van de Europese certificering voor personeel dat veiligheidsfuncties vervult. Dat zou de wederzijdse erkenning van opleidingscertificaten kunnen vergemakkelijken. De vraag is of daaromtrent al voorbereidend werk is gebeurd.

02.16 Guido De Padt (Open Vld): Des travaux préparatoires ont-ils été menés en ce qui concerne le permis européen pour les conducteurs de train?

02.17 Minister Renaat Landuyt: Meer dan voorbereidend werk. De debatten voor het derde spoorwegpakket zijn volop aan de gang. Wat wij nu aan reglementering voorzien, zal zo goed mogelijk passen in de toekomstige Europese afspraken. U hebt gelijk, in die zin dat alles zal afhangen van het eindresultaat van de laatste akkoorden inzake spoorverkeer over het Europees grondgebied, zijnde een eenduidig Europees rijbewijs en eenduidigheid inzake veiligheidsvereisten.

02.17 Renaat Landuyt, ministre: On a dépassé le stade des travaux préparatoires : les débats battent leur plein. Notre réglementation s'inscrira autant que possible dans les futurs accords européens. De nouveaux acteurs sont apparus dans notre pays, en tout cas dans le domaine du transport de marchandises. Une saine concurrence se dessine en matière de formation du personnel ferroviaire. Cette formation doit avant tout être axée sur la sécurité, qui ne peut être compromise par la libéralisation.

Wat nu in ons land volop bezig is, is dat minstens voor het vrachtverkeer er reeds nieuwe spelers op de sporen zitten. Er ontstaat nu een gezonde concurrentie inzake opleiding van spoorpersoneel. Ik wil er toch op wijzen dat onze opleiding vooral is gericht op veiligheid. De discussie gaat over een voldoende aantal uren opleiding als treinbestuurder, want deze moet in staat zijn om zoveel mogelijk lijnen in het land specifiek te kennen. Dat gaat echt over veiligheid.

Er is hier enige spanning, zowel in eigen land als op Europees niveau, tussen liberalisering en veiligheid. Daarom heb ik tegen collega Crucke niet zomaar gezegd dat veiligheid niet direct liberaal is, want de veiligheid staat hier enorm onder druk door de liberalisering van de markt. Men wil veel te vlug mensen tot treinbestuurder opleiden.

02.18 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik wil hier geen ideologische discussie aangaan, maar ik betreur het ten zeerste, mijnheer de minister, dat u veiligheid tegenover liberalisering stelt. Wij hebben altijd aangedrongen om alles in de meest veilige omstandigheden te laten gebeuren. Alsof de kerncentrales nu plots, nu er liberalisering is, onveilig zouden zijn of onveiliger dan vroeger! Dat is hoegenaamd niet waar; ook daarop hebben wij altijd aangedrongen.

02.18 Guido De Padt (Open Vld): Je déplore que le ministre oppose sécurité et libéralisation. Nous avons toujours insisté sur la nécessité de garantir la sécurité à tous les niveaux. Mais un monopole en matière de formation est inadmissible et le Conseil d'État nous donne raison à cet égard.

Reeds in 2006 hebben wij ervoor gewaarschuwd dat het voor moeilijkheden zou zorgen op het vlak van de opleiding als men

Electrabel een monopoliepositie zou toekennen. De Raad van State heeft ons enigszins gelijk gegeven en heeft de waarschuwing die wij destijds hebben geuit, bevestigd, namelijk dat het niet kon dat u slechts een instelling als opleidingsinstelling zou weerhouden, terwijl er nog andere spelers op de markt waren.

02.19 Minister **Renaat Landuyt**: Heb ik iets over kerncentrales gezegd? Ik heb er nog nooit aan gedacht om liberalisme te vergelijken met kernenergie, maar nu dat u dat zegt....

02.20 **Guido De Padt** (Open Vld): U geeft soms ook antwoorden op vragen die wij niet hebben gesteld.

02.21 **Jean-Luc Crucke** (MR): Monsieur le président, je peux comprendre que, suite à l'annonce par la presse que le 8 décembre, c'est-à-dire deux jours après la Saint-Nicolas, seul un train sur deux circulait en Flandre, le ministre veuille trouver un responsable. C'est donc le libéralisme qui est considéré comme responsable de tous les maux, ce qui est bien évidemment dommage!

02.21 **Jean-Luc Crucke** (MR): Ik begrijp dat de minister, na de aankondiging dat op 8 december slechts één op de twee treinen in Vlaanderen reed, een schuldige wil aanwijzen. En volgens hem is het liberalisme de bron van al het kwaad!

02.22 **Renaat Landuyt**, ministre: Je n'ai pas dit cela!

02.23 **Jean-Luc Crucke** (MR): Je n'ai pas dit que vous l'aviez dit, mais vous essayez de le penser, ce que je peux comprendre!

02.23 **Jean-Luc Crucke** (MR): Liberalisering staat echter niet gelijk met liberalisme. In de Europese beweging behoren we tot een minderheid, naast de twee grote families: de sociaal-democraten en de socialisten. En men wil de verantwoordelijkheid op een kleine politieke familie afwentelen.

Malheureusement, le temps nous est compté, et nous ne pourrons pas entamer une discussion de fond.

Pour ma part, j'ai toujours pensé que sécurité et libéralisme allaient bien ensemble. Mais libéralisation et libéralisme sont deux concepts différents.

Dans ce mouvement européen, le Parlement et même la Commission, vous, monsieur le président, comme moi, faisons partie d'une minorité. Nous ne décidons pas. Nous ne disposons pas de la clef pour décider de tout. Il existe deux grands groupes: le groupe social-chrétien et le groupe socialiste. Et il faut toujours trouver un petit pour endosser les responsabilités.

02.24 **Renaat Landuyt**, ministre: En Flandre, nous sommes pour les petits!

02.24 Minister **Renaat Landuyt**: Wij zijn klein in Vlaanderen.

02.25 **Jean-Luc Crucke** (MR): C'est la première fois que j'entends dire cela! Je vais tenter de le retenir. Je pensais que dans ce pays, il existait une autre différence.

02.25 **Jean-Luc Crucke** (MR): Indien er volgens u een risico bestaat, moet u – los van het politieke gekrakeel – uw verantwoordelijkheid opnemen om de duurzame ontwikkeling niet in het gedrang te brengen.

Il peut effectivement arriver que l'on soit premier, puis deuxième, et dernier. Il s'agit d'une règle humaine.

Toutefois – et j'en terminerai par là – j'ai parfois entendu des discours et des réponses intéressants. Je n'ai pas la réponse du ministre sous les yeux. Il est important de savoir combien de conducteurs manquent. Mais outre cette question, des responsabilités doivent être prises. Et si vous estimez que pour des raisons purement objectives de sécurité – il n'est pas question de politique et de la manière dont on peut voir les choses, c'est ce qui fait d'ailleurs la richesse d'une

démocratie – des mesures radicales doivent être prises, prenez-les! Peu importe, qu'elles soient de gauche ou de droite! Il n'est pas question de mettre en péril ce que l'on appelle le développement durable. Autrement dit, il faut accroître la possibilité pour les gens de prendre le train et les transports publics, ce qui entraînera la diminution de l'utilisation de leur véhicule personnel. Mais pour ce faire, il faudrait qu'une autre réponse que celle qui est donnée soit apportée!

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

03 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de Belgische wegeninfrastructuur" (nr. 549)

03 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "l'infrastructure routière belge" (n° 549)

03.01 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de resultaten van een recente grootschalige rondvraag van de Europese Conferentie van Wegdirecteurs bij 3.900 weggebruikers in 12 Europese landen schetsen geen fraai beeld van de Belgische wegeninfrastructuur. België wordt als slechtste land beoordeeld op het vlak van zowel de kwaliteit en netheid van het wegennet als van de signalisatie van wegenwerken. Amper beter is de beoordeling van de wegmartering, richtingaanduiding, bewegwijzering en beschikbaarheid van aanpasbare informatieborden langs de autosnelwegen. Daar bekleedt België de voorlaatste plaats.

Ik heb een tijdje getwijfeld of ik deze vraag wel zou stellen want ik besef dat de federale overheid in deze niet over maximale bevoegdheden beschikt maar voormelde vaststelling moet ook de bezorgdheid van de federale mobiliteitsminister wegdragen. Een aantal aspecten zoals de signalisatie en de beoordeling van de veiligheid zelf van het wegennet mag ook het mobiliteitsdepartement of het BIVV niet onberoerd laten. Vandaar volgende vragen, mijnheer de minister, voor zover ze u aanbelangen.

Ten eerste, bent u op de hoogte van deze bevindingen? Wat is uw reactie?

Ten tweede, beschikt u via de FOD Mobiliteit over aanvullende of andersluidende gegevens over onze wegeninfrastructuur? Zijn er verschillen afhankelijk van de Gewesten? Hoe is het kunnen gebeuren dat België deze achterstand ten opzichte van de rest van Europa heeft opgelopen, zeker wanneer men weet dat de logistieke sector een dergelijk belangrijke schakel in de Belgische economie is?

Ten derde, kan op basis van het huidige investeringsritme een inhaalbeweging worden verwacht? Zo ja, uit welke geplande maatregelen kan dat blijken?

Ten vierde, bestaat de intentie bij de respectievelijke wegbeheerders om bijkomende middelen vrij te maken om een inhaalbeweging in te zetten en te versnellen? Zo ja, in welke budgetten en projecten is voorzien? Wat is de voorziene timing? Misschien kon u dat te weten komen via het overleg met de gewestelijke ministers.

Ten vijfde, ziet u zich in de mogelijkheid om de verantwoordelijken op

03.01 Guido De Padt (Open Vld): Une enquête menée récemment par la Conférence Européenne des Directeurs des Routes auprès de 3.900 usagers de douze pays européens a révélé que la Belgique affichait les moins bons scores en matière de qualité et de propreté du réseau routier et de signalisation des travaux routiers. Notre classement est également particulièrement médiocre en ce qui concerne le marquage routier, les panneaux directionnels et la présence de panneaux à message variable sur les autoroutes. Ce constat doit tout de même interpellier le ministre fédéral de la Mobilité, même s'il ne dispose pas de toutes les compétences en la matière.

Le ministre a-t-il connaissance de cette étude et qu'en pense-t-il? Note-t-on des différences entre les Régions? Comment expliquer le retard accumulé par la Belgique? Pourra-t-on le rattraper au rythme actuel des investissements? Par quelles mesures pourra-t-on y parvenir? Des moyens supplémentaires sont-ils nécessaires? Comment le ministre peut-il sensibiliser les responsables des autres niveaux politiques à ce problème?

andere beleidsniveaus die bij deze aangelegenheid betrokken zijn tot bijkomende inspanningen aan te zetten? Zo ja, welke initiatieven zijn genomen of voorzien?

03.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer De Padt, op uw eerste vraag kan ik u antwoorden dat ik net u zoals op de hoogte ben van deze studies. Ik heb de commentaren daaromtrent gelezen.

Ten tweede, u vraagt mij een beoordeling te maken van de gewestregeringen die belangrijke bevoegdheden inzake infrastructuur hebben. Ik denk dat het van mij deontologisch niet correct zou zijn om van dit forum gebruik te maken om daarop commentaar te geven.

Uw vragen drie en vier brengen mij evenzeer in verlegenheid omdat dit echt buiten mijn bevoegdheden ligt. Infrastructuur is een Vlaamse, Waalse en Brusselse bevoegdheid. Op het federale niveau is er geen enkele resterende bevoegdheid ter zake.

Enkel op vraag 5 kan ik antwoorden dat wij in de discussie met de verschillende Europese collega's van Transport, waar ik hen niet echt uitleg dat ik niet bevoegd ben maar waar ik woordvoerder ben van de drie Gewestregeringen, zoeken naar eenduidige veiligheidsvereisten. Er wordt met name gedacht en gewerkt aan een reglementering om bij iedere realisatie van grote werken in een verkeersveiligheidsaudit te voorzien. Het gaat hier over het transeuropees wegennet waarvan ik meen dat het Belgische gedeelte, en in het bijzonder het Vlaamse gedeelte, voldoet aan de hoogste veiligheidsvereisten. Op dat vlak, wat het transnationale wegennetwerk betreft, meen ik dat wij de vergelijking met andere Europese staten zeker kunnen doorstaan, zo niet als voorbeeld kunnen dienen.

03.03 **Guido De Padt** (Open Vld): Mijnheer de minister, ik was mij er natuurlijk van bewust dat ik hier op een slappe koord danste wat evenwel niet wegneemt dat u als mobiliteitsminister toch ook, met betrekking tot het mobiliteitsvraagstuk, een algemeen oordeel moeten hebben over de staat waarin de wegen zich bevinden om de functionaliteit van die wegen te kunnen evalueren. Ik ben blij te vernemen dat er ook op Europees niveau aan dat veiligheidsgegeven wordt gewerkt.

03.02 **Renaat Landuyt**, ministre: J'ai pris connaissance de cette étude ainsi que du commentaire auquel elle a donné lieu. Sur le plan déontologique, il me serait particulièrement difficile de répondre à des questions portant sur le retard accumulé, la manière de rattraper ce dernier et les moyens supplémentaires à allouer à ces politiques étant donné qu'il s'agit de compétences régionales.

Avec mes collègues européens des Transports, je m'efforce toutefois de définir des règles de sécurité uniformes pour l'ensemble du réseau routier européen, telles que la mise en œuvre systématique d'un audit de sécurité routière lors d'importants travaux de voirie. A cet égard, la Belgique répond d'ailleurs déjà actuellement aux exigences les plus strictes en matière de sécurité.

03.03 **Guido De Padt** (Open Vld): Même si cette matière ne relève pas de ses compétences, j'estime néanmoins qu'il est important que le ministre fédéral de la Mobilité puisse se forger une idée de l'état du réseau routier. Je me félicite d'apprendre que l'on s'y emploie aussi au niveau européen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- **Mme Corinne De Permentier** au ministre de la Mobilité sur "les infractions commises par les services de secours" (n° 577)

- **Mme Linda Vissers** au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "l'utilisation de véhicules prioritaires par les services d'incendie" (n° 534)

- **Mme Colette Burgeon** au ministre de la Mobilité et au vice-premier ministre et ministre de l'Intérieur sur "la politique de constatation et de poursuite des infractions routières commises par des conducteurs à bord de véhicules prioritaires et en mission" (n° 581)

- **Mme Linda Vissers** au ministre de la Mobilité sur "l'utilisation de véhicules prioritaires par les services d'incendie" (n° 657)

04 Samengevoegde vragen van

- mevrouw **Corinne De Permentier** aan de minister van Mobiliteit over "de overtredingen begaan door de hulpdiensten" (nr. 577)

- mevrouw Linda Vissers aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "het gebruik van prioritaire voertuigen bij de brandweer" (nr. 534)
- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Mobiliteit en aan de vice-eerste minister en minister van Binnenlandse Zaken over "het beleid inzake de vaststelling en de vervolging van verkeersovertredingen begaan door chauffeurs van prioritaire voertuigen en voertuigen gebruikt in het kader van een opdracht" (nr. 581)
- mevrouw Linda Vissers aan de minister van Mobiliteit over "het gebruik van prioritaire voertuigen bij de brandweer" (nr. 657)

04.01 **Corinne De Permentier** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, les journaux "La Libre Belgique" et "Le Soir" faisaient état dans leurs éditions du 27 et 28 novembre 2007 de la condamnation d'un pompier du Samu à une amende de 275 euros avec sursis ainsi que du retrait de son permis pour huit jours. Les faits reprochés à ce pompier étaient d'avoir brûlé un feu rouge à la vitesse de 38 km/h, alors qu'il emmenait une personne à l'hôpital.

Cette condamnation illustre un problème récurrent du personnel des services de secours. Comment réaliser au mieux un travail dans lequel "le temps, c'est la vie" tout en respectant les dispositions du Code de la route? En effet, il ne peut évidemment pas être question de leur donner un blanc seing quant au respect de la réglementation. Néanmoins, le régime dérogatoire dont les véhicules prioritaires bénéficient ne semble pas pouvoir couvrir l'exercice quotidien des missions d'urgence.

La disposition contraignant les services de secours à marquer l'arrêt lors du franchissement du feu rouge est la plus litigieuse (article 37.2, alinéa 1^{er} de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975). La relative tolérance des parquets (30 km/h maximum 5 mètres après le feu) ne suffit pas à permettre aux services de secours d'exercer leur mission dans de très bonnes conditions. Par exemple, lorsqu'ils circulent en convoi, le premier véhicule marque l'arrêt pour sécuriser le carrefour mais les autres doivent suivre ensuite plus rapidement. Avec la multiplication des radars, la crainte du PV ne fait que grandir. De plus, en vue d'éviter les abus, le Collège des procureurs généraux des cours d'appel a adopté une circulaire, la COL 16/2006, accentuant la répression. Ainsi, alors que seuls 6 PV furent envoyés aux pompiers en 2003, nous en sommes déjà à 410 pour 2007.

La situation risque aujourd'hui de dégénérer. Les pompiers bruxellois menacent de respecter scrupuleusement le Code de la route, ce qui pourrait parfois doubler le délai d'intervention. De plus, certains membres du personnel des services d'urgence refusent déjà de prendre le volant. Au final, c'est le citoyen qui sera lésé.

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes. Que savez-vous du nombre exact d'infractions commises par des véhicules prioritaires ainsi que du nombre de classements sans suite des cinq dernières années?

Aujourd'hui, le véhicule prioritaire peut franchir un feu s'il utilise son avertisseur sonore, s'il a ses feux bleus clignotants, s'il n'en résulte pas de danger pour les autres usagers et s'il marque l'arrêt. Estimez-vous que, dans le contexte actuel, entre autres avec la multiplication des radars, cette réglementation est toujours adéquate? Savez-vous dans quelle mesure le principe de "l'urgence casse la loi" est appliqué par les cours et tribunaux en la matière? Serait-il envisageable de

04.01 **Corinne De Permentier** (MR): Een brandweerman van de Dienst voor brandweer en dringende medische hulp (DBDMH) werd veroordeeld omdat hij met een snelheid van 38 km per uur een rood licht negeerde toen hij een patiënt naar het ziekenhuis bracht. Die veroordeling toont aan dat het voor het personeel van de hulpdiensten niet eenvoudig is om het verkeersreglement na te leven. De Brusselse brandweerlui dreigen ermee het verkeersreglement naar de letter te zullen naleven, wat de aanrijtijd wel eens zou kunnen verdubbelen. Sommige personeelsleden van de hulpdiensten weigeren nu al om achter het stuur plaats te nemen. Uiteindelijk dreigt de burger de dupe te worden.

Wat was het precieze aantal overtredingen met prioritaire voertuigen alsook het aantal septs gedurende de jongste vijf jaar? Is de bestaande regelgeving wel altijd toereikend? In welke mate passen de hoven en rechtbanken het beginsel "nood breekt wet" toe? Is het mogelijk 'na te hebben gestopt' te vervangen door 'na sterk te hebben geremd' in verband met het optreden van prioritaire voertuigen bij het naderen van verkeerslichten? Zou die versoepeling kunnen worden beperkt tot de diensten 100 en 101? Zou u me meer gegevens kunnen bezorgen in verband met de becijferde evaluatie van de misbruiken door de hulpdiensten? Is een sensibilisatiebeleid in verband met de inachtneming van het verkeersreglement niet te verkiezen boven het huidig repressief beleid?

remplacer "marque l'arrêt" par "ralentit fortement"? De même, serait-il praticable de limiter cet assouplissement au sein des véhicules prioritaires, aux services de secours, par exemple le 100 et le 101?

Pourriez-vous me donner davantage d'informations quant à l'évaluation chiffrée des abus commis par les services de secours? Une politique de sensibilisation à l'importance du respect du Code de la route ne serait-elle pas préférable à cette politique répressive des parquets, handicapant bien sûr l'exercice des missions d'urgence? Existe-t-il une politique de sensibilisation à l'importance du respect du Code de la route au sein des services d'urgence?

04.02 **Linda Vissers** (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, wij vernamen dat een Brusselse ambulancier veroordeeld werd tot het betalen van een boete van 275 euro en acht dagen rijverbod kreeg opgelegd omdat hij tijdens een interventie een verkeersinbreuk zou gepleegd hebben door een rood licht te negeren. De Brusselse brandweer ontving de voorbije acht maanden, zoals de collega juist gezegd heeft, ongeveer 400 pv's.

Brandweermannen dienen een opleiding hulpverlener-ambulancier te volgen vooraleer zij met een ziekenwagen mogen rijden. De voorschriften en verplichtingen vinden we terug in het Handboek Hulpverlener-Ambulancier dat werd uitgegeven door de FOD Volksgezondheid. Tijdens de lessenreeks die de aspirant-hulpverleners-ambulanciers moeten volgen komt ook de wetgeving inzake verkeer aan bod. In deze cursus wordt duidelijk omschreven zoals de wegcode voorschrijft in artikel 37, 4: "Wanneer het verkeer door verkeerslichten wordt geregeld mag het prioritaire voertuig dat het speciaal geluidstoestel gebruikt het rood licht voorbijrijden na te hebben gestopt en op voorwaarde dat zulks geen gevaar voor de andere weggebruikers oplevert".

Ik heb dan ook een aantal vragen aan de minister. Ten eerste, hoeveel pv's werden er opgesteld tegen brandweermannen hulpverleners-ambulanciers tijdens het jaar 2006 en tijdens het jaar 2007 tot heden, dit opgedeeld per provincie?

Ten tweede, het redden van een mensenleven is een van de prioritaire doelstellingen van de interventies van de brandweermannen hulpverleners-ambulanciers. Is het niet nodig de wetgeving aan te passen omdat blijkbaar nu brandweermannen-ambulanciers tijdens een dringende interventie, zoals in het bovenstaand voorbeeld, geverbaliseerd worden?

Ten derde, welke interpretatie geeft de minister aan de ministeriële omzendbrief van 16 juni 2004 van zijn collega, minister Dewael, betreffende het gebruik van de blauwe lichten en/of het speciaal geluidstoestel?

Ten vierde, is de minister van mening dat de wegcode dient aangepast te worden? Indien niet, hoe denkt de minister een oplossing te vinden voor de geverbaliseerde brandweermannen-ambulanciers die een levensreddende opdracht uitvoeren?

Le **président**: On nous demande de ne pas aller trop vite pour la lecture des questions.

04.03 **Colette Burgeon** (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie

04.02 **Linda Vissers** (Vlaams Belang): Un ambulancier bruxellois a été condamné récemment à une amende et à une interdiction de conduire pour avoir enfreint le code de la route lors d'une intervention. Au cours des huit derniers mois, le service incendie de Bruxelles s'est vu adresser pas moins de 400 procès-verbaux! Les pompiers suivant une formation de secouriste-ambulancier reçoivent, dans le cadre de leur apprentissage de la conduite d'une ambulance, un cours concernant les règles de circulation applicables aux véhicules prioritaires. La verbalisation d'infractions ne tient pas toujours compte de l'importance de la mission.

Combien de procès-verbaux ont-ils été établis en 2006 et en 2007 à l'encontre de conducteurs de véhicules prioritaires? Ne conviendrait-il pas d'adapter la législation compte tenu du fait que les missions de ces secouristes ont pour vocation de sauver des vies humaines? Comment le ministre interprète-t-il la circulaire du 16 juin 2006 du ministre Dewael concernant l'utilisation du gyrophare bleu et de la sirène? Le ministre est-il d'avis que le code de la route doit être adapté? Dans la négative, comment entend-il résoudre les problèmes liés à la verbalisation?

d'avoir accepté de répondre à ma question car je l'ai posée à plusieurs ministres et je suppose que vous avez décidé entre vous...

04.04 Renaat Landuyt, ministre: Suis-je le seul qui ait accepté de répondre?

04.05 Colette Burgeon (PS): Je ne sais pas! Je suppose que vous avez décidé entre vous de qui apporterait une réponse. En tout cas, je vous remercie d'avoir accepté de répondre.

Dans le courant du mois de novembre, un pompier a été condamné par le tribunal de Vilvorde à une amende de 275 euros, assortie d'une suspension de permis de conduire de huit jours pour avoir franchi irrégulièrement un feu rouge. Ce jugement étant frappé d'appel, je ne vous interrogerai pas sur ce cas particulier. Toutefois, cette mésaventure me permet de vous questionner sur la politique de constatation et de poursuite des infractions routières commises par les conducteurs de véhicules prioritaires.

Suite à la condamnation de leur confrère, les membres des trois organisations syndicales représentatives ont rappelé que le franchissement d'un feu rouge pouvait se faire sous les conditions suivantes: être en mission d'urgence, faire fonctionner l'avertisseur sonore spécial et les feux bleus mais aussi marquer l'arrêt et s'assurer que le franchissement ne mette aucun usager en danger. On a pu lire dans la presse que les pompiers de la capitale mais aussi des provinces en ont assez de la prolifération des procès-verbaux qui leur sont adressés pour franchissement de feu rouge sans avoir marqué l'arrêt. L'augmentation du nombre de sanctions est liée à celle du nombre de radars automatiques placés aux carrefours. J'ai également eu des échos semblables venant d'autres services. Les citoyens sont aussi inquiets quant à la portée réelle de la réglementation et des dispenses dont bénéficient, à raison, les véhicules prioritaires.

Monsieur le ministre, l'article 37.4 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, plus communément appelé le Code de la route, fixe les conditions dans lesquelles un véhicule prioritaire peut franchir un feu rouge. D'autres dispositions du Code de la route, plus particulièrement l'article 59.13, énoncent les règles dérogatoires pour les véhicules prioritaires en intervention, notamment en ce qui concerne les limitations de vitesse. Une circulaire des procureurs généraux du 6 septembre 2006, appelée COL 16/2006, vise à clarifier la politique de constatation et de poursuite pour les infractions routières commises par les véhicules prioritaires.

Afin de lever les inquiétudes des citoyens et des fonctionnaires des services de sécurité, pourriez-vous faire le point de la situation sur les règles du Code de la route applicables aux véhicules prioritaires?

Une information officielle à destination des citoyens et des fonctionnaires des services de sécurité concernés serait certainement utile. Je vous rends attentif à l'arrêt de la Cour de cassation du 29 septembre 1998, qui précise que "si la priorité reconnue au conducteur d'une ambulance est indépendante de la manière dont elle circule, ce conducteur ne peut cependant déjouer les prévisions raisonnables de l'usager débiteur de priorité ni provoquer une erreur

04.05 Colette Burgeon (PS): In november werd een brandweerman veroordeeld omdat hij wederrechtelijk door het rode licht was gereden. De verkeerswetgeving bepaalt in welke gevallen een rood verkeerslicht mag genegeerd worden.

Andere bepalingen uit het verkeersreglement, in het bijzonder artikel 59.13, leggen de afwijkingen vast voor prioritaire voertuigen die een interventie uitvoeren, met name wat de snelheidsbeperkingen en de verkeerslichten betreft.

In een omzendbrief van de procureurs-generaal van 6 september 2006 wordt getracht klaarheid te scheppen omtrent het vervolgingsbeleid voor verkeersovertredingen die door prioritaire voertuigen worden begaan.

Kan u een overzicht geven van de regels die van toepassing zijn op de prioritaire voertuigen?

Officiële informatie met betrekking tot ieders verplichtingen, zowel ter attentie van de burgers als van de ambtenaren van de veiligheidsdiensten, zou nuttig zijn.

Werd de omzendbrief opgesteld in samenspraak met de representatieve organisaties van de brandweer en de politie, met de federale politie en de FOD Binnenlandse Zaken? Heeft men deze regels al kunnen evalueren? Zijn er bij uw weten andere gevallen in de jurisprudentie?

invincible".

Cette circulaire a-t-elle été rédigée après consultation des organisations représentatives des pompiers et des policiers ainsi qu'avec la police fédérale et le SPF Intérieur? Ces règles ont-elles déjà pu être évaluées? Avez-vous connaissance d'autres cas de la jurisprudence à cet égard?

04.06 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, de problematiek van de prioritaire voertuigen wordt geregeld, zoals door de vraagstellers gesteld, in artikel 37 van het koninklijk besluit over de wegcode.

Nu er op kruispunten meer en meer radars staan, valt het op dat dit artikel erop gericht is rekening te houden met twee bestaande filters.

Eenzijds, is het in de praktijk de procureur des Konings die de afweging maakt wel of niet te vervolgen bij gebreke aan de betaling van een minnelijke schikking na een vaststelling. Meestal – eigenlijk altijd – worden prioritaire voertuigen niet vervolgd. Meer zelfs, politiemensen noteren het niet. Maar nogmaals, gezien in de praktijk steeds meer radars gebruikt worden – wat een nieuw fenomeen is in Brussel – zijn er, louter formeel, meer vaststellingen.

Normaal werkt die eerste filter, met name de procureur des Konings, die vaststelt dat het om een prioritair voertuig gaat en die meestal geen vervolging instelt.

Anderzijds, is er nog de tweede filter, de politierechter, die in de feiten kan vaststellen dat een prioritair voertuig in volle opdracht het rode licht aan het negeren was. Meestal rijst daar geen probleem, tenzij in een situatie, zoals die welke aanleiding gaf tot de beroering in Brussel, waar men zich niet verdedigt op dat punt.

Ik heb er alle vertrouwen in, al komt het mij niet toe ter zake een oordeel te vellen, dat in hoger beroep die uitspraak niet zal worden bevestigd.

Een gemakkelijk antwoord zou dus kunnen zijn dat artikel 37 van de wegcode kan worden geherformuleerd. Een correcter antwoord is dat er in de normale praktijk geen probleem rijst met dergelijke vaststellingen omdat zeer vlug aanvaard wordt dat iemand zijn functie aan het uitoefenen was en zeer vlug op een plaats moest zijn toen hij een rood licht negeerde.

Cijfers over vaststellingen zijn ons niet bekend omdat op dat vlak geen specifieke statistieken worden bijgehouden.

Nogmaals, het fenomeen is nieuw omdat het een gevolg is van het radarsysteem. Een radar kan men namelijk niet vragen niet te flitsen als hij een ambulance ziet passeren.

04.07 **Corinne De Permentier** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, je pense comme vous qu'il est plus que temps d'adapter l'article 37. Un jour, nous aurons un accident parce qu'on aura voulu respecter à la lettre le code et qu'on arrivera trop tard. Pour Bruxelles, il dépendra de l'endroit où sont casernés les pompiers ou de l'endroit où se trouve le centre hospitalier le plus proche en

04.06 **Renaat Landuyt**, ministre: L'application de l'article 37 du code de la route n'a jamais posé de problème jusqu'à ce qu'on installe des radars aux carrefours. Les deux filtres existants suffisent normalement pour que des constatations relatives à des véhicules prioritaires restent sans conséquence. Le procureur du Roi commence par procéder à une pondération qui débouche presque toujours sur un classement sans suite de l'affaire. Sinon, il est prévu un deuxième filtre sous la forme d'un constat *de facto* par le juge de police que le conducteur du véhicule prioritaire a brûlé un feu rouge dans l'accomplissement d'une intervention urgente de sorte qu'il n'y a pas lieu d'appliquer de sanction. Le jugement auquel font référence les auteurs des questions s'explique par le fait que, dans cette affaire, toute défense a fait défaut. Je pense d'ailleurs que ce jugement ne sera probablement pas confirmé en appel.

Une modification de l'article 37 du code de la route ne semble donc pas nécessaire. Il n'existe pas de données chiffrées disponibles concernant le nombre de constatations parce qu'il n'y a pas de statistiques distinctes à ce sujet. Il s'agit d'un nouveau phénomène qui résulte de l'installation d'un nombre croissant de radars automatiques aux carrefours.

04.07 **Corinne De Permentier** (MR): Ik denk net als u dat het de hoogste tijd is om artikel 37 aan te passen. Op een dag zullen er ongelukken gebeuren omdat we de wegcode naar de letter hebben

relation avec le service 100 que l'intervention soit vraiment une intervention d'urgence. Avec les embouteillages, pompiers et ambulances sont parfois obligés d'emprunter des itinéraires bis plus contraignants; mais il s'agit de sauver des vies.

Je ne voudrais pas qu'on en arrive à des dérives. Ces personnes exercent un métier très ingrat, ils font l'un des plus beaux métiers du monde, monsieur le ministre. Je ne sais pas ce qu'en pense votre collaboratrice mais pour moi, il s'agit d'un des plus beaux métiers du monde. Et quand on pense qu'ils sacrifient une partie de leur...

04.08 Renaat Landuyt, ministre: Il ne faut pas se laisser séduire par la beauté!

04.09 Corinne De Permentier (MR): Je vous parle du problème des pompiers. La beauté, c'est autre chose: c'est l'intérieur qui compte, voyez-vous.

04.10 Renaat Landuyt, ministre: Vous êtes bien placée pour en parler.

04.11 Corinne De Permentier (MR): Chacun ses goûts, monsieur le ministre. Les goûts et les couleurs, ça ne se discute pas.

J'en reviens aux pompiers, qui exercent l'un des plus beaux métiers du monde: ils sauvent des vies. Il ne faudrait pas, vu les maigres salaires octroyés à ces travailleurs du service public, qu'ils en viennent à devoir payer de leurs deniers...

Vous êtes un mauvais élève, monsieur le ministre. J'en ai déjà vu beaucoup mais si je devais décerner la palme à l'un d'entre eux, je crois que ce serait à vous. Vous n'écoutez jamais ce qu'on dit. J'en terminerai là puisque cela ne vous intéresse pas mais ce sera au moins acté dans le compte rendu.

04.12 Linda Vissers (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik beloof de vertalers dat ik in het vervolg iets trager zal praten.

Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. De brandweermannen moeten inderdaad een heel moeilijke taak vervullen. Elke minuut telt immers bij een dringende interventie.

Ik heb dezelfde vraag gesteld aan minister Onkelinx en heb van haar een geruststellend antwoord gekregen.

Het zou misschien toch goed zijn om het artikel een beetje aan te passen. U begrijpt ook dat wanneer er niet te veel verkeer is, zij niet stoppen aan een rood licht, maar vertragen. We zouden bijvoorbeeld "stoppen aan een rood licht" kunnen vervangen door "op een veilige manier en met een snelheid die hen in staat stelt om te stoppen", zodat er in de toekomst minder processen-verbaal worden opgesteld.

Ik dank u nogmaals voor uw antwoord.

04.13 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, monsieur le

willen toepassen en we te laat zullen aankomen.

Brandweerlieden hebben een van de mooiste beroepen ter wereld: levens redden. Gezien de magere lonen die aan deze overheidswerknemers worden uitgekeerd, zou het niet mogen dat zij opdraaien voor de financiële gevolgen van een eventueel ongeval.

04.12 Linda Vissers (Vlaams Belang): J'ai aussi interrogé la ministre de la Justice à ce sujet et j'ai obtenu une réponse qui se voulait également rassurante. Je pense néanmoins qu'il s'indiquerait d'aménager le texte de l'article 37 en remplaçant la notion d'arrêt par une référence à des conditions de sécurité et de vitesse permettant au conducteur de s'arrêter.

04.13 Colette Burgeon (PS): U

ministre, merci pour vos réponses. Néanmoins, à ma question au sujet de la circulaire des procureurs généraux du 6 septembre 2006, vous ne m'avez pas dit si elle avait été rédigée après consultation ou sur simple décision des procureurs sans consultation. Premier élément.

Deuxième élément: vous parlez des filtres. Très bien, mais dans ce cas, ils n'ont pas fonctionné. Pourquoi faut-il réellement aller en appel? À la réception d'un ordre de payer, en attendant la modification de cet article 37.4, ne serait-il pas plus simple pour vous – si vous pouvez agir en tant que ministre d'un gouvernement en affaires courantes – ou pour votre successeur éventuel, de permettre d'y répondre: "j'appartiens à la police ou au service d'incendie et j'allais chercher quelqu'un, je conduisais quelqu'un"? Voilà qui éviterait pas mal de perte de temps et d'énergie.

Je suis parfaitement disposée à une modification de cet article 37.4, mais pouvez-vous agir dans le cadre des affaires courantes?

04.14 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, la circulaire de 2006, comme plusieurs de ces circulaires provenant des procureurs généraux, a le défaut d'être trop legaliste. C'est donc presque à cause de cette circulaire que nous nous voyons dans l'obligation de changer certains termes de l'article 37, comme cette indication que "stopper" n'est pas vraiment "s'arrêter", ainsi que suggéré par certains.

Pour moi, une vraie solution serait un bon accord dans le cadre de ce qu'on appelle en néerlandais le "vijfhoeksoverleg": la concertation entre le bourgmestre, le procureur et les chefs de police de chaque commune ou chaque groupe de communes pour parvenir à un bon accord. Par cet accord, il serait admis que chaque PV afférent à une constatation par un radar soit mis à l'écart, partant de la supposition évidente que les conducteurs d'un véhicule prioritaire ne s'amuse pas, mais sont forcés de rouler vite pour arriver à destination dans les meilleurs délais. Mieux que modifier la loi, il s'agirait donc plutôt de conclure un véritable accord entre ces personnes responsables, soit les bourgmestres, les chefs de police et les procureurs.

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

05 Question de Mme Thérèse Snoy et d'Oppuers au ministre de la Mobilité sur "l'exploitation de Brussels Airport" (n° 667)

05 Vraag van mevrouw Thérèse Snoy et d'Oppuers aan de minister van Mobiliteit over "de exploitatie van Brussels Airport" (nr. 667)

05.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, lors de la cession de la majeure partie des actions de l'État dans la BIAC à la société Macquarie, beaucoup

heeft me niet gezegd of de omzendbrief van de procureurs-generaal van 6 september 2006 na overleg tot stand is gekomen.

In dit geval hebben de filters niet gewerkt. Waarom moet men in hoger beroep gaan? Zou de minister, in afwachting van de aanpassing van dit artikel 37.4, niet simpelweg kunnen toestaan dat men zich bij de ontvangst van een betalingsbevel kan beroepen op het feit dat het om een dringende interventie ging? Kan u in het kader van de lopende zaken iets ondernemen?

04.14 Minister Renaat Landuyt: Veel omzendbrieven van de procureurs-generaal hebben het nadeel al te legalistisch te zijn. Ook die van 2006 ontsnapt daar niet aan. Die omzendbrief dwingt ons er haast toe de tekst van artikel 37 aan te passen, onder meer om te preciseren dat "stoppen" niet hetzelfde is als "blijven staan".

Voor mij bestaat de beste oplossing erin om via overleg tussen de burgemeesters, de procureurs en de politiechefs van elke gemeente tot een goed akkoord te komen, waarbij elk proces-verbaal met betrekking tot een overtreding die met een verkeerscamera werd vastgesteld, geseponeerd zou kunnen worden, omdat men ervan mag uitgaan dat bestuurders van een prioritaire voertuig een gewettigde reden hebben om een snelheidsovertreding te begaan.

05.01 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!) : Bij de overdracht van de meerderheid

de demandes d'information ont été formulées pour savoir ce que contenait l'accord entre l'État belge et Macquarie.

Nous imaginons qu'une licence permettant l'exploitation de l'aéroport a été délivrée ou renouvelée. Pourriez-vous nous préciser pour quelle durée cette licence d'exploitation a été délivrée?

De plus, Belgocontrol, l'entreprise publique en charge de la sécurité de la navigation aérienne, a enregistré 23.649 mouvements d'avions à Brussels Airport en juillet 2007, soit une augmentation de 3,6% par rapport à l'an dernier. Le nombre de vols annuel tourne aujourd'hui aux alentours de 335.000, selon mes sources.

Je voudrais dès lors savoir si la licence d'exploitation ou le contrat de la cession des parts de l'État à Macquarie a prévu cette augmentation du nombre de vols, si un maximum a été fixé ou si une progression dans le temps a été déterminée et, dans un tel cas, jusqu'à quel terme?

05.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chère collègue, en réponse au premier volet de votre question portant sur la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, je vous informe que la licence d'exploitation fait l'objet de deux arrêtés royaux, dont le premier est relatif à la transformation de BIAC en société anonyme de droit privé, alors que le second porte sur l'octroi de la licence d'exploitation.

L'arrêté royal du 27 mai 2004 relatif à la transformation de "Brussels International Airport Company" en société anonyme de droit privé et aux installations aéroportuaires stipule en son article 26 que l'exploitation de toute installation aéroportuaire est soumise à l'octroi préalable par arrêté royal d'une licence d'exploitation individuelle à durée indéterminée.

Aussi, l'article 3 de l'arrêté royal du 21 juin 2004 octroyant la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National à la SA BIAC se limite-t-il à stipuler que la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National est octroyée à BIAC, sans plus.

En ce qui concerne le second volet de votre question concernant l'augmentation du nombre de vols, les obligations du titulaire ne sont pas exprimées en termes de nombre de vols et ce, dans le cadre de la réglementation flamande et non dans le cadre fédéral du droit d'exploitation.

05.03 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Monsieur le

van de overheidsaandelen in BIAC aan de maatschappij Macquarie zijn er heel wat vragen gerezen.

Wij veronderstellen dat een exploitatievergunning van de luchthaven geleverd of verlengd werd. Voor hoelang?

Bovendien heeft Belgocontrol het aantal vliegtuigbewegingen op Brussels Airport met 3,6 procent tegenover vorig jaar zien stijgen.

Werd er in de exploitatievergunning of de overdrachtsovereenkomst met deze verhoging rekening gehouden? Werd er een maximum of een geleidelijke verhoging over een bepaalde periode vastgelegd en zo ja, tot wanneer?

05.02 Minister Renaat Landuyt: De exploitatielicentie wordt geregeld bij een koninklijk besluit van 27 mei 2004 betreffende de omzetting van BIAC in een naamloze vennootschap van privaatrecht en een koninklijk besluit van 21 juni 2004 betreffende de toekenning van de exploitatielicentie.

Het koninklijk besluit van 27 mei 2004 bepaalt dat de exploitatie van elke luchtvaartinstallatie onderworpen is aan de voorafgaande toekenning van een individuele exploitatielicentie van onbepaalde duur.

Het koninklijk besluit van 21 juni 2004 bepaalt dan ook enkel dat de licentie voor de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal aan BIAC wordt verleend.

Wat het optrekken van het aantal vluchten betreft, is in de verplichtingen van de licentiehouder geen sprake van het aantal vluchten. Dat is wel het geval in de Vlaamse regelgeving, maar niet in het federale kader.

05.03 Thérèse Snoy et

ministre, si j'ai bien compris, ce serait dans le permis d'environnement délivré par la Région flamande que l'on pourrait trouver des limites au nombre de vols? Le deuxième arrêté royal que vous avez cité date-t-il bien du 21 juillet 2004? Je veux parler de celui qui octroie une licence. Définit-il également d'autres modalités d'exploitation?

d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Voorziet de door het Vlaams Gewest uitgereikte milieuvergunning in een beperking van het aantal vluchten? Is het het koninklijk besluit van 21 juli 2004 dat de exploitatielicentie regelt? Stelt dat besluit nog andere exploitatievoorwaarden vast?

05.04 Renaat Landuyt, ministre: Au niveau fédéral, deux arrêtés royaux sont à prendre en compte: celui du 27 mai 2004 et celui du 21 juin 2004.

05.04 Minister **Renaat Landuyt**: Op federaal niveau wordt deze materie geregeld bij de koninklijke besluiten van 27 mei 2004 en 21 juni 2004. Daarenboven gelden er Vlaamse regels voor de toekenning van een milieuvergunning.

Pour le reste, il y a les règles flamandes relatives à l'octroi du permis d'environnement.

05.05 Thérèse Snoy et d'Oppuers (Ecolo-Groen!): Je vais tenter de me les procurer pour en prendre connaissance.

05.05 **Thérèse Snoy et d'Oppuers** (Ecolo-Groen!): Ik zal die teksten doornemen.

Je vous remercie.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

06 **Question de M. Jean-Luc Crucke au ministre de l'Emploi et au secrétaire d'État aux Entreprises publiques, adjoint à la ministre du Budget et de la Protection de la consommation sur "le manque de mobilité entre la région de Tournai et la région de Courtrai et ses conséquences pour l'emploi" (n° 712)**

06 **Vraag van de heer Jean-Luc Crucke aan de minister van Werk en aan de staatssecretaris voor Overheidsbedrijven, toegevoegd aan de minister van Begroting en Consumentenzaken over "de gebrekkige mobiliteit tussen de regio's Doornik en Kortrijk en de gevolgen voor de tewerkstelling" (nr. 712)**

06.01 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, cette question est quasiment une question d'actualité car elle arrive après un événement assez récent qui s'est passé à Kortrijk Expo. Le ministre-président de la Région wallonne, M. Demotte, a pris la parole lors d'un colloque fort intéressant qui réunissait des entreprises du Nord-Pas-de-Calais, du Hainaut occidental, de Flandre orientale et des demandeurs d'emploi. Il y avait quasiment 1.000 postes disponibles!

06.01 **Jean-Luc Crucke** (MR): In Kortrijk zijn er nauwelijks 5% werklozen, terwijl het werkloosheidscijfer in Doornik oploopt tot 15%. Doornikse werkzoekenden zouden dus best werk kunnen vinden in Kortrijk, als er goede verbindingen met Kortrijk zouden bestaan met het openbaar vervoer. Nu duurt de treinrit tussen beide steden veertig minuten.

Dans son message, le ministre-président de la Région wallonne a évoqué son grand-père, Achille, qui habitait Brakel. Il disait qu'Achille partait en train de Brakel pour aller travailler dans le Borinage. Suite à cela, je me suis dit qu'il y avait une grande différence entre ce qui se passait du temps d'Achille et ce qui se passe maintenant. À l'époque, Achille pouvait partir de Brakel pour aller dans le Borinage.

Dit is niet enkel een federaal probleem. Zou het niet mogelijk zijn het openbaar vervoersaanbod nieuw leven in te blazen wanneer zo'n schril contrast op het gebied van werkgelegenheid wordt waargenomen tussen zeer dicht bij elkaar gelegen regio's? Kan er overleg gepleegd worden met het Waals Gewest teneinde redelijke oplossingen te vinden?

Tournai est le bassin visé par rapport à Courtrai car le taux de chômage à Courtrai n'atteint que 4 ou 5% alors que celui de Tournai est de 15%. Il y a donc là une réserve d'emplois. On sait aussi, et nous serons d'accord sur ce fait, que ceux qui ont le plus de difficultés sont ceux qui sont non qualifiés et qui aimeraient disposer d'un contrat à durée indéterminée. Il y a donc une "réserve" sur Tournai qui pourrait très bien convenir à Courtrai. Il ne manque qu'une seule

chose, c'est ce qu'on appelle les moyens de communication. Pour avoir fait le test, si vous partez de Tournai pour arriver à Courtrai, quarante minutes sont nécessaires! Et on n'arrive qu'à la gare, pas encore dans le zoning.

Ce trajet est faisable, même pour quelqu'un qui se dit que ce n'est pas facile. Avec un peu de volonté, on peut y arriver. Mais après un certain temps, on est bloqué et il reste deux possibilités pour le demandeur d'emploi: soit il attend la réforme fiscale des libéraux, qui permettra aux petits salaires d'avoir un plus, soit il déménage à Courtrai. Mais la proportion du prix des logements entre Tournai et Courtrai va du simple au double ou au triple, ce n'est donc pas une bonne solution.

Autre solution, ceux qui créent l'emploi pourraient venir s'installer à Tournai. Vous imaginez, par les temps qui courent, ce que cela pourrait donner: l'emploi se délocalise et les patrons prospectent en Wallonie alors qu'ils sont installés à Courtrai.

Il faut donc adopter un sens pratique: il faut promouvoir les moyens de communication publics comme le train ou le bus. On sait qu'à ce niveau, le problème n'est pas que fédéral.

Monsieur le ministre, dans des bassins très proches – oublions pour un instant la frontière linguistique –, peut-on imaginer une relance des moyens publics de transport pour faciliter les choses?

Toujours en termes de collaboration publique, et le but est d'optimiser le service public, peut-il y avoir une concertation avec la Région wallonne afin d'aboutir à des solutions raisonnables et pas à ce qu'on peut voir pour l'instant sur le terrain?

Je reste encore sur notre débat de tout à l'heure mais un jour ou l'autre, on le terminera...

06.02 Renaat Landuyt, ministre: Je sens qu'il y a un côté socialiste dans votre raisonnement.

06.03 Jean-Luc Crucke (MR): J'ai été d'extrême gauche mais je n'ai jamais été socialiste!

Je suis passé directement de l'extrême gauche au libéralisme quand j'ai compris que je devais opérer un changement fondamental. Vous semble-t-il possible d'avoir une analyse sérieuse...

06.04 Renaat Landuyt, ministre: (...) socialiste quand il fallait être libéral.

06.05 Jean-Luc Crucke (MR): Décidément, il vous a marqué. Y a-t-il à votre avis une possibilité sérieuse de travail en la matière qui combine la rentabilité des services publics avec les besoins des citoyens et des entreprises? Là, nous avons un exemple concret mais je suis certain qu'à d'autres endroits de ce pays, de part et d'autre de la frontière linguistique, on peut trouver d'autres exemples. À cette question, vous pourriez répondre que vous êtes en affaires courantes et que par conséquent, vous ne pouvez rien me dire et que le prochain ministre y répondra. Je suis certain que le sérieux qui est le vôtre vous permettra de dire ce qu'il y a moyen de faire. Vous pouvez

Zijn er concrete verbeteringen mogelijk om de rentabiliteit van de openbare diensten te verzekeren en tegelijkertijd aan de noden van de burgers, de ondernemingen en het land te beantwoorden?

expliquer en termes concrets quelles sont les améliorations que vous estimez possibles en la matière. Je le demande uniquement pour ceux qui veulent travailler, pour ceux qui font cet effort, qui ont une entreprise et pour un pays qui a également besoin de ce qu'on appelle le travail.

06.06 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, cher collègue, l'optimisation de l'offre de transport et l'amélioration des connections multimodales dans les zones périurbaines les plus importantes, dont la zone Lille-Courtrai-Tournai, sont des priorités de l'État qui feront l'objet d'un examen spécifique dans le cadre de la préparation des prochains contrats de gestion avec le groupe SNCB.

Il est en particulier tenu compte de l'évolution actuelle du marché du travail qui modifie la demande transfrontalière et transrégionale.

L'adaptation de l'offre actuelle nécessite un examen approfondi intégrant le maintien des liaisons directes Tournai-Lille et Courtrai-Lille, le coût d'une desserte supplémentaire et les disponibilités de la SNCB en matériel et personnel, l'intégration dans l'offre globale, etc. Je demanderai à la SNCB de réaliser cet examen.

Une amélioration pourrait aussi être apportée par une meilleure coordination avec l'offre de bus. La concertation permanente avec les sociétés de transport régionales est aussi bien présente dans les objectifs visés dans le cadre de la préparation des prochains contrats de gestion avec le groupe SNCB, mais il est encore trop tôt pour préjuger des résultats.

06.07 Jean-Luc Crucke (MR): Monsieur le président, je souhaite remercier sincèrement M. le ministre pour sa réponse. Elle est non seulement conforme à l'attente du parlementaire que je suis mais aussi de l'homme de terrain qui s'évertue à trouver des solutions. "Priorité" et "concertation" sont des mots que je retiens. Je suivrai en tout cas ce dossier dans le cadre du contrat de gestion.

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

07 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de Hasseltse zebrapaden die op kunstzinnige wijze zijn herschilderd" (nr. 719)

07 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les passages pour piétons à Hasselt qui ont été repeints de manière artistique" (n° 719)

07.01 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, het Hasseltse stadsbestuur wil de zebrapaden extra onder de aandacht brengen door er een kunstproject rond te

06.06 Minister Renaat Landuyt: De optimalisering van het vervoersaanbod en de verbetering van de multimodale aansluitingen in de stadsrand zullen een prioriteit vormen in de volgende beheerscontracten van de NMBS. Er zal rekening gehouden worden met de wijzigingen van de grensoverschrijdende en transregionale vraag als gevolg van de evolutie op de arbeidsmarkt.

Wat de verbindingen Doornik-Rijsel en Kortrijk-Rijsel betreft, zal ik de NMBS vragen na te gaan hoe het aanbod kan worden bijgestuurd, met behoud van de rechtstreekse verbindingen en rekening houdend met de kosten van een bijkomende stopplaats, de middelen en het personeel waarover de NMBS beschikt, het totale aanbod, enz. We moeten ook bekijken of we de treinen en bussen niet beter op elkaar kunnen laten aansluiten. In de toekomstige beheerscontracten van de NMBS zal overleg met de gewestelijke vervoermaatschappijen een van de doelstellingen zijn.

06.07 Jean-Luc Crucke (MR): Dit antwoord komt tegemoet aan mijn verwachtingen en die van de werkzoekenden. Ik zal dit dossier in het kader van het beheerscontract van nabij volgen.

07.01 Guido De Padt (Open Vld): Dans le centre-ville de Hasselt, 19 passages pour piétons ont été

organiseren en in de Hasseltse binnenstad en op de groene boulevard zijn 19 zebrapaden op kunstzinnige wijze her- of beschilderd.

De meningen over dit project zijn verdeeld. Naast de appreciatie voor deze ludieke actie zijn er burgers die zich de vraag stellen in hoeverre deze zebrapaden nog wel conform de voorschriften zijn en bijgevolg in de huidige vorm als zebrapad kunnen of moeten worden beschouwd.

Een Hasseltse kortgedingrechter heeft momenteel zelfs een zaak in beraad van een Hasselaar die eist dat deze 19 zebrapaden in hun oorspronkelijke staat worden hersteld. Los van de vraag of de rechter in kortgeding in deze bevoegd is, moet worden vastgesteld dat de verkeersveiligheid hier mogelijk bedreigd is.

Mijnheer de minister, daarom heb ik een aantal vragen.

Wat vindt u van dit initiatief?

Welke voorschriften zijn van toepassing op de wijze waarop een zebrapad moet worden gemarkeerd op de weg?

In welke mate kan van deze voorschriften worden afgeweken? Het is toch wel belangrijk om dat te weten. Is een doelbewuste afwijking zoals in Hasselt mogelijk?

Zijn er initiatieven gekend die gelijkaardig zijn aan het kunstproject in Hasselt met betrekking tot verkeerssignalisatie? Zo ja, kan u toelichting geven over de aard?

Kunnen projecten waarbij een creatieve invulling wordt gegeven aan wegmarkeringen of verkeersborden aanleiding geven tot onduidelijkheden of dubbelzinnigheden op het vlak van interpretatie en aansprakelijkheid? Zo ja, wat kunnen de gevolgen hiervan zijn?

07.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, wat de eerste vraag betreft, kom ik helaas te weinig in Hasselt om effectief een vaststelling ter plaatse te kunnen doen.

Wat de tweede vraag betreft, is het goed te wijzen op artikel 18, ten derde van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976. Daarin staat letterlijk vermeld waaraan markeringen van een oversteekplaats moeten voldoen. Daarin staan de breedte en lengte beschreven. Ik ga dit niet citeren. Ik wil ook wijzen op artikel 1 van hetzelfde ministerieel besluit van 11 oktober 1976. Dat stelt duidelijk dat alleen verkeerstekens die aan die voorwaarde voldoen als verkeerstekens kunnen worden aangehaald.

U vroeg of deze zebrapaden nog voldoen aan het voorschrift van een zebrapad. Men mag niet uit het oog verliezen dat de bevoegde wegbeheerder, zijnde de Vlaamse overheid, hieromtrent geen bezwaar heeft gemaakt en dat wij in het licht van de nieuwe verdeling van bevoegdheden, met name dat er geen voogdij uitgeoefend wordt door de federale overheid op de Vlaamse overheid hieromtrent, ervan moeten uitgaan dat de Vlaamse overheid ervan uitgaat dat er zich hier geen probleem stelt.

repeints avec une touche artistique, l'administration communale étant désireuse de les mettre davantage en évidence. Ce projet suscite cependant des réactions en sens divers. Ainsi, certains se demandent si ces passages pour piétons sont encore conformes aux prescriptions réglementaires. Cette initiative pourrait compromettre la sécurité routière. Un Hasseltois a exigé du juge des référés que les passages pour piétons soient remis dans leur état initial.

Que pense le ministre de cette initiative? Quels marquages réglementaires doit comporter un passage pour piétons et dans quelle mesure peut-on s'écarter des dispositions en la matière? A-t-on déjà observé d'autres initiatives similaires? Ces projets artistiques sont-ils susceptibles de créer des zones d'ombre sur le plan des responsabilités?

07.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Je me rends trop peu souvent à Hasselt pour pouvoir vous livrer mon appréciation personnelle quant à ce projet. L'article 18, 3° de l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 énonce les conditions auxquelles doivent satisfaire les marques des passages pour piétons. En vertu de l'article premier de cet arrêté, seule la signalisation qui satisfait à ces conditions peut être considérée comme une signalisation réglementaire.

L'administration flamande, gestionnaire compétent en charge de ces voiries, n'a pas émis d'objections à ce projet. Selon la nouvelle répartition des compétences, le fédéral ne peut

Wat de vierde vraag betreft, is het in elk geval de verantwoordelijkheid van de Vlaamse wegbeheerder, als ik mij niet vergis is het een gewestweg en is dus Vlaanderen en de Vlaamse regering de eindverantwoordelijke, mocht hieromtrent ooit een probleem ontstaan.

Wat uw vijfde vraag betreft, lijkt mij daaromtrent een dubbele appreciatie te zijn. De ene vindt dit een schending van een klassiek zebrapad, de andere vindt dat die zebrapaden nu meer opvallen en dat iedereen automatisch trager en met meer respect - minstens voor de kunst - over het zebrapad zal rijden. Dit is een discussie over smaak waarbij ik mij zeker niet geroepen voel om tussenbeide te komen.

Strikt juridisch gesproken, heeft de Vlaamse wegbeheerder geoordeeld dat die zebrapaden nog altijd voldoen aan de vereisten van een geldig zebrapad.

07.03 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik kan me evenwel niet direct vinden in uw opstelling dat de Vlaamse overheid een federaal aangestuurde regelgeving zou kunnen derogeren.

07.04 Minister Renaat Landuyt: Als ik goed werd geïnformeerd, hebben de initiatiefnemers van het kunstgebeuren toelating gevraagd aan de wegbeheerder om de zebrapaden te mogen bewerken. Die wegbeheerder moet waken over de toepassing van de correcte verkeersregels en over het correct zijn van het zebrapad conform de federale reglementering. Die wegbeheerder is als enige geplaatst om te zeggen of de zebrapaden geldig zijn. Hij heeft geoordeeld dat daartegen geen bezwaar is. Die zebrapaden zijn met andere woorden geldige zebrapaden.

07.05 Guido De Padt (Open Vld): Op zich heb ik daartegen ook geen bezwaar.

De vraag is hoe men met de wetgeving en met de toepassing ervan omgaat. Wanneer een federale overheid heeft vastgesteld dat een bepaalde wegsignalisatie op een bepaalde manier moet gebeuren, moet dat worden nageleefd. Als men uw redenering volgt zou de wegbeheerder - de Vlaamse overheid - bijvoorbeeld de stand van de verkeerslichten kunnen omwisselen.

07.06 Minister Renaat Landuyt: Dat is een mooi voorbeeld. Bepaalde rode lichten worden soms bewerkt met een hartje. Er heeft zich nog niemand afgevraagd of het rode licht ongeldig was geworden omdat men een deel van het licht bedekt.

Ik geef toe dat wat men hier doet, een stap verder is. Die zebrapaden

plus exercer de tutelle en la matière. En outre, étant donné qu'il s'agit d'une voirie régionale, le responsable final est l'administration flamande.

D'aucuns estiment que ce projet enfreint la réglementation routière. Pour d'autres, les passages pour piétons sont désormais plus visibles et les véhicules réduiront dès lors leur vitesse. Je ne veux pas intervenir dans cette discussion. D'un point de vue strictement juridique, le gestionnaire flamand de la voirie a estimé que ces passages pour piétons satisfont toujours aux exigences de validité.

07.03 Guido De Padt (Open Vld): Le ministre rejette la responsabilité sur les autorités flamandes. Je ne partage pas son avis: il s'agit d'une réglementation relevant du pouvoir fédéral.

07.04 Renaat Landuyt, ministre: Je ne rejette pas la responsabilité. Les auteurs de ce projet ont demandé l'autorisation au gestionnaire de voirie de décorer les passages pour piétons. Le gestionnaire de voirie doit veiller à l'application des règles de circulation fédérales. Il lui appartient seul de juger de la validité des passages pour piétons et en l'espèce, les autorités flamandes n'ont donc formulé aucune objection.

07.05 Guido De Padt (Open Vld): Si on suit le raisonnement du ministre, les autorités flamandes pourraient tout aussi bien modifier l'ordre des couleurs des feux de signalisation.

07.06 Renaat Landuyt, ministre: Certains feux rouges ont effectivement été revêtus d'un cœur et personne n'en conteste la validité. Le projet de Hasselt franchit évidemment un pas

worden bewerkt en beschilderd, maar op zich blijven ze bestaan.

U mag niet vergeten dat sinds 1 juli 2007 de federale overheid niet meer de toeziende bevoegdheid heeft ten opzichte van de wegbeheerder.

Ik kan alleen maar formeel antwoorden dat de wegbeheerder - de enige verantwoordelijke - heeft gezegd dat wat is gebeurd met de zebrapaden, kan.

De vergelijking met de verkeerslichten is interessant omdat deze soms ook al dan niet kunstzinnig worden bewerkt maar daarom nog niet in twijfel worden getrokken.

07.07 Guido De Padt (Open Vld): Met dien verstande dat men de lichten zelf niet verandert, mijnheer de minister. In mijn voorbeeld had ik het over rood boven, oranje in het midden en groen onderaan. Als de wegbeheerder er vrij over kan beschikken, kan hij die volgorde veranderen. Volgens mij is dit echter totaal contradictoer met wat wij vooropstellen. Afhankelijk van de wegbeheerder zou men bijvoorbeeld in Wallonië de lichten anders kunnen organiseren dan in Vlaanderen. Dit lijkt mij niet goed.

07.08 Minister Renaat Landuyt: Neen, maar wat hier is gebeurd, is het volgende. Men heeft die zebrapaden bewerkt. Men kan hiertegen op twee manieren reageren. Men kan in het Vlaams Parlement even uitdrukkelijk de vraag stellen aan de minister van Openbare Werken of dit nog wel doenbaar is. Een tweede punt van discussie zal - hopelijk is dit nooit het geval - ontstaan op het ogenblik dat een ongeval gebeurt op dat zebrapad. Een goede verdediging zal wellicht ook wijzen op het feit dat die zebrapaden bewerkt zijn. Dan nog zal het tegenargument zijn dat de wegbeheerder, die daarvoor verantwoordelijk is en moet waken over de wetgeving ter zake, vond dat het kon.

07.09 Guido De Padt (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, wij hebben gesproken over liberalen en veiligheid. Waar het mij om te doen is, is natuurlijk dat men niet te veel mag spelen met...

07.10 Minister Renaat Landuyt: Liever reglementaire dan liberale kunstenaars, dat geef ik toe.

Le président: Je vais mettre un terme à la discussion en rappelant, monsieur le ministre, qu'en ce qui concerne les signalisations tricolores, on définit le diamètre exact des lampes dans la directive européenne. Si l'on rétrécit par un petit cœur, cela peut être sympathique mais cela peut être dangereux. C'est la même chose pour les passages pour piétons: on définit des normes bien strictes.

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

supplémentaire mais en soi, les passages pour piétons - même décorés - demeurent bel et bien réels.

Je le répète : depuis le 1er juillet 2007, les autorités fédérales ne sont plus habilitées à contrôler le gestionnaire de voirie.

07.07 Guido De Padt (Open Vld): Dans l'exemple cité par le ministre, les feux de signalisation eux-mêmes ne sont pas modifiés alors que dans le mien, il s'agit d'une modification de l'ordre des couleurs. Si le gestionnaire de voirie avait le loisir de modifier cet ordre, les feux de circulation pourraient différer en Flandre et en Wallonie, ce que nul ne souhaite, j'imagine.

07.08 Renaat Landuyt, ministre: De deux choses l'une: on interroge à ce sujet la ministre flamande des Travaux publics ou on attend qu'un accident survienne sur l'un de ces passages pour piétons. Au tribunal, on fera sans doute valoir que ces passages pour piétons ont été décorés mais on y rétorquera que le gestionnaire de voirie, responsable en la matière, a estimé que l'intervention ne posait pas problème.

07.09 Guido De Padt (Open Vld): J'estime tout de même qu'on ne joue pas avec la sécurité routière.

De voorzitter: De diameter van de verkeerslichten is een Europese richtlijn vastgelegd. De afmetingen van de zebrapaden voor voetgangers moeten op dezelfde wijze worden vastgelegd. Het gaat om strikte normen.

08 Question de M. Georges Gilkinet au ministre de la Mobilité sur "les conséquences de la suppression de la tutelle fédérale sur les règlements complémentaires de police de circulation routière et le contact avec les Régions sur le sujet" (n° 724)

08 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Mobiliteit over "de gevolgen van de afschaffing van het federaal toezicht op de aanvullende reglementen inzake de politie van het wegverkeer en de contacten ter zake met de Gewesten" (nr. 724)

08.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, monsieur le ministre, à la suite des modifications apportées par la loi du 20 juillet 2005 aux lois relatives à la circulation routière, les règlements complémentaires de police de circulation routière ne devront plus être soumis à la tutelle fédérale à partir du 1^{er} janvier 2008.

Ce service était pourtant grandement apprécié des communes qui souhaitent prendre des mesures complémentaires en faveur des usagers faibles, notamment par l'installation de zones 30 ou d'autres mesures spécifiques. Son expertise était utile à la prise de la décision communale et au respect d'une certaine cohérence des initiatives prises, commune par commune, Région par Région.

Il serait dommageable qu'elle soit ainsi perdue du jour au lendemain dans le cadre du transfert de ces compétences vers les Régions.

Par ailleurs, diverses questions se posent quant aux mesures qui ont été prises pour faciliter ce transfert.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me dire quelles conséquences aura, à vos yeux, la suppression de ce service du SPF Mobilité sur les communes, notamment en termes de responsabilités? Les communes étaient en effet particulièrement rassurées par les conseils que le SPF Mobilité pouvait leur donner.

Quelle garantie pouvez-vous apporter quant à la continuité du service de conseil aux communes en matière de sécurité routière? Je suis conscient que cela dépendra dorénavant des Régions mais quels contacts avez-vous pris, vous ou le SPF Mobilité, afin d'assurer la continuité et l'efficacité future de ces conseils? Existe-t-il des garanties que les Régions reprennent intégralement les missions précédemment assurées par le SPF Mobilité? Êtes-vous informé des initiatives qui ont été prises par chaque Région? Pouvez-vous nous en dire deux mots?

Qu'advient-il du personnel du SPF Mobilité attaché jusqu'ici à ces tâches? Il a développé une certaine expertise en la matière. Il serait malheureux de la perdre. Un transfert vers les Régions ou une affectation à d'autres missions sont-ils envisagés ou décidés et dans quelles conditions?

08.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, cher collègue, en fonction de ce qui sera mis en place par les Régions, l'abrogation de la tutelle fédérale peut représenter une simplification administrative au bénéfice des communes. La responsabilité de celles-ci est pour le reste inchangée: elles doivent placer une signalisation routière conforme aux prescriptions de la réglementation. En ce qui concerne votre deuxième question, en tant que service public responsable de la réglementation relative à la police de la

08.01 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Het federaal toezicht met betrekking tot de aanvullende reglementen over de politie van het wegverkeer, dat nochtans gewaardeerd wordt door de gemeenten, zal vanaf 1 januari 2008 niet meer uitgeoefend worden. Het zou jammer zijn als de expertise die de federale overheid verworven heeft, verloren zou gaan in het kader van de overdracht van bevoegdheden aan de Gewesten.

Wat zullen de gevolgen zijn voor de verantwoordelijkheid van de gemeenten?

Hoe verzekert men de continuïteit van de adviesverlening aan de gemeenten? Werd er contact opgenomen met de Gewesten?

Zullen de Gewesten alle taken uitvoeren die voordien vervuld werden door de FOD Mobiliteit? Welke initiatieven hebben de Gewesten genomen?

Zal er personeel van de FOD Mobiliteit naar de Gewesten worden overgeheveld?

08.02 **Minister Renaat Landuyt**: In functie van wat door de Gewesten zal worden uitgewerkt, kan de afschaffing van het federale toezicht een administratieve vereenvoudiging betekenen voor de gemeenten, waarvan de verantwoordelijkheid

circulation routière, le SPF Mobilité et Transports conserve son rôle d'information au sujet des conditions de placement de la signalisation routière.

Pour répondre à vos deux questions suivantes, une réunion a été organisée et plusieurs contacts ont eu lieu avec les trois Régions. C'est aux Régions qu'il revient de juger du système à mettre en place dans le cadre de leurs compétences en matière de tutelle sur les pouvoirs locaux. D'après mes informations, la Région de Bruxelles-Capitale va mettre sur pied un système d'approbation des règlements complémentaires identique à celui qui existe aujourd'hui au niveau fédéral. Un projet de décret est en discussion au Parlement wallon et je ne crois pas qu'il différera énormément du système actuel. Un décret est également en préparation à la Région flamande.

Pour votre cinquième question, les inspecteurs du SPF Mobilité et Transports se concentreront en priorité sur l'évaluation des plans d'action des zones de police en matière de circulation routière, mission qu'ils exercent également depuis 2005.

onveranderd blijft.

De FOD Mobiliteit behoudt zijn informerende rol inzake de voorwaarden voor het plaatsen van de verkeerssignalisatie.

Er zijn verscheidene contacten geweest met de drie Gewesten. Zij dienen te oordelen over het systeem dat moet worden opgezet inzake het toezicht op de lokale overheden. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gaat een systeem ontwerpen voor de goedkeuring van de aanvullende reglementen dat identiek is aan het huidige federale systeem. In het Waals Parlement wordt er gediscussieerd over een ontwerp van decreet en ik denk niet dat het erg zal verschillen van het huidige systeem.

In het Vlaams Gewest wordt er ook een decreet voorbereid.

De inspecteurs van de FOD Mobiliteit zullen zich in de eerste plaats toeleggen op de evaluatie van de actieplannen van de politiezones inzake wegverkeer, een taak waarvan zij zich sinds 2005 kwijten.

08.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, vous parlez de simplification administrative mais, en l'occurrence, voilà qui ne me paraît pas vraiment simple puisque dorénavant trois administrations devront s'en charger. Je constate qu'à partir du 1^{er} janvier 2008, dès lors qu'il s'agit toujours de projets de décret tant à la Région wallonne qu'à la Région flamande ou à la Région de Bruxelles-Capitale, il restera un vide juridique en la matière.

Je me réjouis néanmoins que le service fédéral conserve son rôle d'information. À la lecture de la circulaire qu'il a envoyée aux bourgmestres, voilà qui ne me paraissait pas aussi clair. J'en informerai les personnes qui m'alertaient à ce sujet. Je me réjouis donc que des membres de ce service conserveront une utilité dans l'accompagnement des plans d'action des zones de police en matière de sécurité routière dès lors que j'ai entendu une évaluation très positive du travail réalisé au sein de ce service.

08.04 Renaat Landuyt, ministre: Il ne faut pas qu'il y ait un malentendu. Il est question d'une simplification dans le sens où l'on rapproche ceux qui effectuent le contrôle, qui ont la tutelle et les autres. Les Régions, qui sont responsables de l'infrastructure, vont également être responsables du respect des règles en élaborant

08.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen!): Ik durf in dit geval de administratieve vereenvoudiging in twijfel trekken, want voortaan zullen er drie administraties bij de procedure betrokken zijn. Er zal bovendien enige tijd een rechtsvacuüm zijn, want het gaat slechts om ontwerpdecreten.

Ik ben blij dat de FOD zijn voorlichtingsrol behoudt, wat niet duidelijk was in de omzendbrief die aan de burgemeesters gestuurd werd, en dat de administratie een rol blijft spelen bij de begeleiding van de gemeenten.

08.04 Minister Renaat Landuyt: Er komt een vereenvoudiging in die zin dat de Gewesten die verantwoordelijk zijn voor de infrastructuur, ook

l'infrastructure. Tout cela est très logique!

Ainsi, l'administration fédérale pourra consacrer du temps à d'autres choses. Elle a de plus en plus de travail sur d'autres terrains.

08.05 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): Monsieur le ministre, il me semble que cela créera une difficulté pour les Régions qui devront dorénavant développer une expertise qu'elles n'ont pas. Ce service donnait des conseils particulièrement utiles. Il y a aussi une logique à ce que ceux qui définissent les règles en contrôlent la bonne application.

verantwoordelijk zullen zijn voor het naleven van de regels bij het uitwerken van de infrastructuur. Dat is allemaal zeer logisch !

08.05 **Georges Gilkinet** (Ecolo-Groen!): De Gewesten zullen een expertise moeten opbouwen waarover zij niet beschikken. Het is ook logisch dat degenen die de regels vaststellen ook de toepassing ervan controleren.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

09 **Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "le dernier baromètre de la sécurité routière" (n° 510)**

09 **Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de recentste verkeersveiligheidsbarometer" (nr. 510)**

09.01 **François Bellot** (MR): Monsieur le ministre, ma première question est relative au dernier baromètre de la sécurité routière. L'IBSR a publié tout récemment le dernier baromètre de la sécurité routière montrant une augmentation du nombre de victimes mortelles sur les routes. Il s'agit là d'une tendance inverse à celle observée au cours des trois dernières années, car s'écartant des objectifs intermédiaires qui étaient assignés et d'ailleurs atteints.

09.01 **François Bellot** (MR): Uit de laatste verkeersveiligheidsbarometer blijkt dat het aantal dodelijke verkeersslachtoffers stijgt. Dat staat haaks op de tendens van de voorbije drie jaar.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous faire connaître les éléments suivants.

- Quelles sont les évolutions en Régions flamande, bruxelloise et wallonne?
- Quelles sont les évolutions par catégorie d'usagers: piétons, cyclistes, motos, voitures, petits utilitaires, camions et cars?
- Quelles sont les causes de cette évolution défavorable enregistrée selon les analyses de l'IBSR?
- Quelles sont les évolutions par catégorie d'âge?

Kan u de gegevens met betrekking tot die evolutie opsplitsen per categorie van weggebruikers, per Gewest en per leeftijdscategorie? Wat zijn de oorzaken van die ongunstige evolutie?

09.02 **Renaat Landuyt**, ministre: Monsieur le président, en ce qui concerne le baromètre, on peut toujours le retrouver intégralement sur le site www.jesuispour.be; il y est mis à jour chaque mois et en détail.

09.02 **Minister Renaat Landuyt**: Men kan de barometer, die maandelijks wordt geüpdatet, terugvinden op de site www.ikbenvoor.be.

Je vous donne les grandes lignes de l'évolution concernant les accidents avec tués sur place.

En Région flamande, les totaux mobiles annuels des tués sur place enregistrés ont connu une diminution assez importante entre septembre 2005 et août 2006, passant de plus ou moins 570 à plus ou moins 470 tués par an. Nous constatons malheureusement que cette tendance positive laisse à présent place à une stagnation.

In het Vlaams Gewest zijn de voortschrijdende jaartotalen met betrekking tot de doden ter plaatse tussen september 2005 en augustus 2006 van ongeveer 570 naar ongeveer 470 gedaald. Op dit ogenblik stagneren de cijfers spijtig genoeg.

La Région wallonne n'a pas connu de réelle diminution depuis la création du baromètre en fin d'année 2004. Elle semble même connaître une légère tendance à la hausse. En effet, le nombre annuel de tués sur place est passé au-dessus de la barre des 500 lors du baromètre d'août 2007. Il s'agit toutefois de données

In het Waals Gewest heeft het jaartotaal met betrekking tot de doden ter plaatse in de barometer

provisoires à interpréter avec prudence; il convient d'y ajouter ultérieurement les décès dans les 30 jours.

On constate donc que le nombre de tués sur la route est quasiment identique en Flandre et en Wallonie, mais le nombre d'accidents est deux fois plus important en Flandre qu'en Wallonie. L'analyse décèle un problème de gravité supérieure sur les routes du sud de notre pays. On suppose que l'origine en est la vitesse. Il s'agit bien d'une supposition, car on ne dispose pas de réelle analyse vu que le pays n'a aucun institut capable d'effectuer de telles analyses.

Cependant, à la lecture des chiffres des baromètres à notre disposition, trois problèmes apparaissent: les autoroutes wallonnes, la circulation durant les week-ends et les poids lourds.

van augustus 2007 de kaap van 500 overschreden. Daar moeten later nog de gegevens met betrekking tot een overlijden binnen dertig dagen worden bijgeteld.

Het aantal verkeersdoden in Vlaanderen en Wallonië is dus nagenoeg identiek, maar het aantal ongevallen ligt in Vlaanderen dubbel zo hoog. In het zuiden van het land doen zich ernstiger ongevallen voor, wat wellicht aan de snelheid te wijten is. België beschikt niet over een instituut dat zich met de analyse van dat soort gegevens bezighoudt.

Toch kunnen we drie oorzaken voor de problemen onderscheiden: de Waalse autosnelwegen, het weekendverkeer en de vrachtwagens.

09.03 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, vous avez parlé du problème des autoroutes en Wallonie et de la vitesse dans tout le pays.

09.04 Renaat Landuyt, ministre: Ces derniers mois, on constate une certaine stagnation dans l'évolution. À l'analyse des chiffres en notre possession, on constate un trop grand nombre d'accidents et d'accidents lourds sur les autoroutes de Wallonie. Le week-end, les chiffres sont moins bons dans toutes les Régions. C'est également le cas lorsque au moins une des parties impliquées dans l'accident est un camion.

Ce sont les trois points sensibles qu'on peut retirer aujourd'hui de ces chiffres. Pour cette raison, les états-généraux de la sécurité routière se sont mis d'accord pour sensibiliser les gens à la conduite le week-end et pour contrôler davantage les poids lourds.

Pour le reste, j'espère que la Wallonie tiendra compte de la dangerosité de la vitesse et suivra les recommandations en la matière.

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

10 Question de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "la redevance ballon aérien pour prise de vue" (n° 541)

10 Vraag van de heer François Bellot aan de minister van Mobiliteit over "de vergoeding te betalen wanneer vanuit een luchtballon foto's worden genomen" (nr. 541)

10.01 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, depuis quelques années, la photographie a évolué de façon importante. Une de ces évolutions est la possibilité de prendre des photos en basse altitude à

09.04 Minister Renaat Landuyt: De Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid beslisten in het licht daarvan de bestuurders te sensibiliseren in verband met hun rijgedrag in het weekend en meer controles uit te voeren op de vrachtwagens.

Ik hoop dat Wallonië rekening zal houden met het gevaar dat voortvloeit uit een te hoge snelheid en de aanbevelingen in dat verband zal volgen.

10.01 François Bellot (MR): De fotografie evolueert met de jaren, met name op het vlak van

partir d'un ballon aérien relié au sol par des câbles; c'est le principe du ballon captif.

Pour ce faire, le photographe doit s'acquitter de nombreuses redevances: tout d'abord, des autorisations de photographies aériennes (134 € pour deux ans); ensuite, l'examen d'agrément du ballon (80 €), l'autorisation de travail aérien (1.190 € pour deux ans), la redevance par aéronef (80 €) et la redevance pour chacune des élévations du ballon (82 €). C'est cette dernière redevance qui est contestée par bon nombre de photographes.

En effet, l'arrêté royal du 14 février 2001, dans son paragraphe 2, 2°, prévoit que la redevance d'ascension d'un ballon captif pour une période de trois mois est de 75 €, soit 82 € indexés. Or, actuellement, les photographes doivent payer cette redevance pour chacune des élévations du ballon captif. Cette redevance est totalement anti-économique et nous sommes le seul pays européen à appliquer cette charge financière.

Monsieur le ministre, au vu du vide juridique en la matière, puisque le système de photographie par ballon n'existait pas encore en 2001, n'est-il pas envisageable d'appliquer cette redevance de 82 € par période de trois mois plutôt qu'à chaque élévation du ballon?

10.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, cher collègue, l'arrêté royal du 15 septembre 1994 fixant les règles de l'air soumet, dans son article 15, §1, 2°, à l'autorisation du ministre chargé de l'administration de l'aéronautique et du directeur général de l'administration de l'aéronautique, les ascensions de dirigeables et de ballons captifs.

La redevance pour la délivrance d'une autorisation d'ascension de ballon captif pour une période de trois mois maximum est de 75 euros (82 euros indexés). C'est ce que stipule l'article 8, §3, 2° de l'arrêté royal du 14 février 2001.

Le critère d'imposition n'est donc pas l'ascension individuelle ou des ascensions répétées mais bien la délivrance d'une autorisation qui implique à chaque fois une intervention de l'administration pour contribuer à dresser l'inventaire des obstacles dans l'espace aérien et d'en avertir les navigants aériens. Pour autant que les photographes aériens prennent soin de grouper leur demande couvrant une période de trois mois maximum, pour laquelle une seule autorisation sera nécessaire, ils ne payent qu'une seule fois la redevance. Si cela s'avère impossible et que l'administration est amenée à délivrer plusieurs autorisations ou à modifier lesdites autorisations à raison de certains travaux administratifs prestés, et dans ces conditions seulement, la redevance est due à chaque fois.

Vous voyez donc qu'actuellement les photographes ne doivent pas nécessairement payer cette redevance pour chaque élévation de ballon captif. Le fait que la redevance soit exigible à une ou plusieurs reprises est donc fonction de leur sens de l'organisation ou des exigences sur le terrain.

luchtopnamen vanuit een kabelballon.

In ons land moeten fotografen echter vele vergoedingen betalen: toelating voor luchtfoto's (134 euro voor twee jaar), onderzoek met het oog op de erkenning van de ballon (80 euro), machtiging tot luchtarbeid (1.190 euro voor twee jaar), vergoeding per luchtvaartuig (80 euro) en vergoeding voor iedere opstijging van de ballon (82 euro), alhoewel het koninklijk besluit van 14 februari 2001 voor die laatste vergoeding slechts voorziet in een bedrag van 75 euro (82 euro geïndexeerd) voor drie maanden. Die vergoeding is bovendien slecht voor de economie en we zijn het enige land in Europa dat ze nog aanrekent. Kan die vergoeding niet worden toegepast voor een periode van drie maanden eerder dan voor iedere opstijging van de ballon?

10.02 Minister Renaat Landuyt: Krachtens het koninklijk besluit van 15 september 1994 tot vaststelling van de vliegverkeersregelen wordt het opstijgen van luchtschepen en kabelballons onderworpen aan de toelating van de minister en van de directeur-generaal belast met het bestuur van de luchtvaart.

Zoals blijkt uit het koninklijk besluit van 14 februari 2001 bedraagt de toelatingsretributie voor het laten opstijgen van een kabelballon voor maximaal drie maanden 75 euro (82 euro geïndexeerd). Het belastingcriterium is dus niet het individueel opstijgen maar wel de toelating, die een optreden van het bestuur vereist. Er moet immers een inventaris worden opgemaakt van de obstakels in het luchtruim, en de mensen die de vlucht organiseren, moeten verwittigd worden. Als de luchtfotografen hun aanvragen groeperen, betalen zij de retributie éénmaal. Indien dit onmogelijk blijkt en het bestuur meerdere toelatingen afgeeft of

Il est utile de noter que l'autorisation de photographie aérienne coûtant 134 € pour deux ans, et figurant dans l'énumération de l'honorable membre, a été supprimée à la suite de l'abrogation par arrêté royal du 15 août 2006 de l'arrêté royal du 21 février 1939, réglementant la prise de vues aériennes au-dessus du territoire national et le transport d'appareils photographiques à bord d'aéronefs, devenu obsolète.

À la suite de la confection du budget 2007, j'ai demandé une évaluation de la politique de redevance à la Direction générale Transport aérien. L'étude est actuellement en cours. L'objectif est de faire en sorte que les résultats soient disponibles pour la confection du budget 2009, pour autant que nous disposions d'un gouvernement à ce moment-là!

ertoe genoopt is deze te moduleren uit hoofde van de administratieve taken, moet de retributie telkens worden gekweten.

Ik voeg eraan toe dat de toelating voor luchtfotografie (134 euro voor twee jaar) werd afgeschaft na de opheffing, bij het koninklijk besluit van 15 augustus 2006, van het koninklijk besluit van 21 februari 1939 tot het reglementeren van luchtfoto's, opnamen boven het nationaal grondgebied en het vervoeren van fotoestellen aan boord van luchtvaartuigen.

In het kader van de opmaak van de begroting 2007 heb ik een evaluatie van het retributiebeleid gevraagd aan de algemene directie van het luchtvervoer. De bedoeling is ervoor te zorgen dat de resultaten beschikbaar zijn voor de opmaak van de begroting 2009!

10.03 François Bellot (MR): Monsieur le ministre, si je vous entends bien, il faut s'acquitter de quatre ou cinq redevances pour faire décoller un appareil à cette fin!

10.03 François Bellot (MR): Niettemin moet men vier of vijf vergoedingen betalen om een toestel te laten opstijgen!

10.04 Renaat Landuyt, ministre: (...)

10.05 François Bellot (MR): Non! Parce que les autres restent de toute façon imposées. L'examen d'agrération et l'autorisation de travail aérien sont obligatoires. S'ensuit un renouvellement tous les trois mois normalement.

10.05 François Bellot (MR): Bovendien worden de fotografen niet drie of vier maanden op voorhand door hun klanten verwittigd dat er foto's moeten worden gemaakt.

Selon moi, la difficulté réside dans le fait que les photographes ne sont pas prévenus trois ou quatre mois à l'avance par leurs clients de la nécessité de faire des photos. Il s'agit souvent d'événementiel. C'est le client qui paie forcément, mais il est difficile d'anticiper trois mois à l'avance tous les événements qui devront être couverts, sachant que peut-être des photographes seront contactés 15 jours ou trois semaines avant l'événement pour prendre des vues aériennes.

Wij doen niet hetzelfde als de andere Europese landen. Zou het niet mogelijk zijn om de regelgeving van de verschillende landen met elkaar in overeenstemming te brengen of te onderzoeken hoe de andere landen te werk gaan? Ik veronderstel dat de normen en de regels inzake het gebruik van het luchtruim dezelfde zijn!

Comme je l'indiquais, nous sommes en rupture avec ce qui se passe dans les 26 autres pays européens, du moins dans 14 d'entre eux, car j'ignore si cette pratique est de mise partout. N'y a-t-il pas moyen d'harmoniser en la matière ou d'examiner la façon dont les autres pays opèrent? Je suppose que les normes et les règles d'occupation de l'espace aérien sont les mêmes, qu'il s'agisse de la France, de l'Allemagne, des Pays-Bas ou de l'Angleterre, alors que chez nous, il faut impérativement renouveler au moins tous les trois mois et en tout cas pour chaque événement s'il n'était pas préprogrammé. La question est ouverte!

10.06 **Renaat Landuyt**, ministre: Je suis prêt à poser la question une nouvelle fois à l'administration mais je ne suis pas certain que nous sommes les plus sévères en Europe.

10.06 **Minister Renaat Landuyt**: Ik ben bereid de administratie de vraag te stellen maar ik ben niet zeker dat wij het strengst zijn in Europa.

10.07 **François Bellot** (MR): Je l'ignore. J'ai pris ce qu'on m'a dit pour argent comptant, sans vérifier. La preuve en est que vous m'avez indiqué que la redevance de 134 euros avait été supprimée par arrêté royal du 15 août 2006.

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

*La réunion publique de commission est levée à 15.54 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.54 uur.*