

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

du

LUNDI 5 FÉVRIER 2007

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 5 FEBRUARI 2007

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door de heer Francis Van den Eynde.
La séance est ouverte à 14.19 heures et présidée par M. Francis Van den Eynde.

01 Question de Mme Colette Burgeon au ministre de la Mobilité sur "l'harmonisation des règles européennes pour le transport des marchandises dangereuses" (n° 13623)

01 Vraag van mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Mobiliteit over "de harmonisatie van de Europese regelgeving inzake het vervoer van gevaarlijke goederen" (nr. 13623)

01.01 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, tous les ans, un milliard de tonnes de marchandises dangereuses sont transportées sur le territoire de l'Union européenne par route, par chemin de fer et par voies de navigation intérieure.

Dans ce contexte actuel du transport multimodal, l'harmonisation des règles est une nécessité.

La Commission européenne souhaite donc que l'Union européenne mette en place des règles harmonisées pour le transport des marchandises dangereuses, qui soient aussi simples que possible et qui regroupent les règles existantes en un seul acte de droit communautaire applicable aux trois modes de transport terrestre (route, chemin de fer, voies navigables).

Les dispositions du droit communautaire relatives au transport des marchandises dangereuses couvrent les transports par route et par voie ferrée, mais sous la forme d'un grand nombre de règles distinctes, partiellement dépassées. La proposition de la Commission européenne vise précisément à les regrouper en un ensemble de règles uniques et à couvrir le transport par voies d'eau intérieures, pour lequel il n'existe actuellement aucune règle de droit communautaire.

Monsieur le ministre, la Belgique a ratifié la convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), dans laquelle figure le règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses. Estimez-vous cette réglementation suffisamment contraignante dans le contexte actuel du transport multimodal? Tous les pays membres de l'Union européenne ont-ils ratifié cette convention?

Si l'harmonisation des règles en matière de transport des marchandises dangereuses est une nécessité vitale pour la sécurité de nos concitoyens, n'y a-t-il pas un risque de voir l'Union européenne accoucher d'un droit communautaire qui soit moins restrictif que la législation actuelle en vigueur?

Quel bilan tirez-vous de la mise en œuvre de la directive européenne relative au rapprochement des législations des États membres au sujet du transport de marchandises dangereuses par route? Enfin, la Belgique est une plaque tournante en Europe pour le transport des marchandises par voies d'eau intérieures. Estimez-vous que la législation belge est suffisamment contraignante et qu'elle puisse servir de référence dans l'élaboration d'un règlement communautaire qui fait défaut pour l'instant?

01.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chère collègue, premièrement, le règlement relatif au transport international de marchandises dangereuses par chemin de fer est en vigueur dans tous les États membres de l'Union européenne à travers la directive-cadre 1996/49/CE. Ce règlement garantit un haut niveau de sécurité, notamment dans le contexte actuel du transport multimodal. En effet, depuis 2001,

le règlement en question (RID) s'est aligné sur le règlement type pour le transport de marchandises dangereuses de l'ONU, garantissant de ce fait une harmonisation totale avec les règlements concernant le transport de marchandises dangereuses par d'autres voies (route, voies navigables, mer, air). Les questions relatives au transport terrestre (ferroviaire, routier et par voies navigables) sont d'ailleurs traitées conjointement au niveau de la CEE-ONU dans la réunion commune RID-ADR-ADN.

Deuxièmement, les réglementations internationales actuellement en vigueur, à savoir l'ADR (transport par route) et le RID (transport par rail), sont actuellement appliquées en transport intracommunautaire via les directives 94/55 et 96/49, transposées en droit belge respectivement par l'arrêté royal du 9 mars 2003 relatif au transport des marchandises dangereuses par route, à l'exception des matières explosives et radioactives, et par l'arrêté royal du 11 décembre 1998 relatif au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, à l'exception des matières radioactives.

Ces réglementations constituent des prescriptions modernes, rapidement adaptées aux progrès scientifiques et techniques. Elles sont mises à jour tous les deux ans par des experts dans ces domaines en vue de mettre en place un régime commun couvrant tous les aspects du transport terrestre. Les directives 94/55 et 96/49 seront remplacées par une seule directive se basant sur les réglementations internationales en vigueur, y compris l'accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voie navigable (ADN).

Troisièmement, la directive 94/55 a permis d'uniformiser dans l'Union européenne les règles de transport routier de marchandises dangereuses, et cela, tout particulièrement en transport national.

Enfin, quatrièmement, en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses par voie navigable, la Belgique dispose actuellement d'un certain nombre de prescriptions générales dans le règlement général de police pour la navigation sur les eaux intérieures et d'un ancien règlement relatif au transport de liquides inflammables sur les voies navigables.

01.03 Colette Burgeon (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse pour le moins complète.

En ce qui concerne ma deuxième question, vous avez dit que le règlement n'entraîne pas en ligne de compte pour les matières explosives et radioactives. Il s'agit cependant de matières dangereuses même si elles ne sont pas reprises dans les arrêtés royaux. Existe-t-il d'autres arrêtés ou réglementations pour ces matières explosives et radioactives?

Par ailleurs, en réponse à ma quatrième question, vous avez parlé de prescriptions générales et d'un ancien règlement. Comptez-vous actualiser cette réglementation ou estimez-vous qu'elle est suffisante et toujours d'actualité?

01.04 Renaat Landuyt, ministre: (...)

01.05 Colette Burgeon (PS): Je répète. Ma deuxième question est relative aux dispositions réglementant les matières explosives et radioactives.

En ce qui concerne ma quatrième question, vous avez dit qu'il existait des prescriptions générales et un ancien règlement notamment pour ce qui concerne les matières inflammables. Estimez-vous que les réglementations en vigueur sont suffisantes ou comptez-vous y apporter des modifications en vue de les rendre plus sévères?

01.06 Renaat Landuyt, ministre: Madame Burgeon, les matières explosives et radioactives font l'objet d'arrêtés royaux distincts.

Quant aux règlements en vigueur, avant d'apporter des modifications, nous attendons de voir le résultat des débats au niveau européen en la matière. En effet, il est toujours risqué d'apporter des améliorations aux règles internes, d'autant plus que tous les problèmes de mobilité sont généralement traités au sein du Conseil des ministres des Transports.

01.07 Colette Burgeon (PS): Je vous remercie, monsieur le ministre.

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

02 Question de Mme Talbia Belhouari au ministre de la Mobilité sur "les dimensions et la disposition des signaux routiers" (n° 13739)

02 Vraag van mevrouw Talbia Belhouari aan de minister van Mobiliteit over "de afmetingen en de plaatsing van de verkeersborden" (nr. 13739)

02.01 Talbia Belhouari (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, l'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 précise dans son chapitre II les dimensions minimales et la disposition des signaux routiers dans les agglomérations et les grandes voiries.

Nombreux sont les conducteurs, débutants comme expérimentés, qui, chaque jour, maudissent quelques-uns de ces signaux soit en raison de leur trop petite taille, soit en raison de leur emplacement qui les rendent peu visibles. Ceci peut évidemment provoquer des accidents ou, tout au moins, des manœuvres pouvant s'avérer périlleuses, tant pour l'automobiliste qui les effectue que pour tous les autres usagers de la route.

Monsieur le ministre, quels ont été les critères et les normes ayant servi à la réglementation des signaux routiers? Une évaluation de ces normes a-t-elle récemment été menée? Dans l'affirmative, quel en a été le résultat et, dans la négative, n'envisageriez-vous pas d'en commander une?

Selon l'article 6.3 de l'arrêté ministériel susmentionné, "les signaux routiers doivent être maintenus, dans la mesure du possible, dans un état de propreté tel qu'ils restent identifiables par les usagers". Quelle démarche un conducteur lambda peut-il effectuer s'il estime que des panneaux ne sont manifestement pas entretenus et de ce fait peu visibles?

Certes, les gestionnaires de voiries ont des consignes très précises, encore faut-il les appliquer et que les différentes autorités compétentes – communes, Régions, autorités fédérales, etc. – s'y retrouvent. La solution ne serait-elle pas une uniformisation à l'échelle européenne? Quelle est votre position sur cette question?

02.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chère collègue, les critères qui servent à la réglementation des signaux routiers sont ceux de la Convention de Vienne sur la signalisation routière. Lorsque nous élaborons des règles, nous tentons de suivre au maximum ce qui est prévu dans la Convention de Vienne. Cette convention est assez connue de tous les spécialistes.

Quant aux démarches possibles pour un conducteur qui constate que des panneaux ne sont manifestement pas entretenus et peu visibles, j'hésite un peu à vous répondre, étant donné que vous me demandez là un avis juridique. Étant donné la liberté d'expression, je peux conseiller à cette personne de s'adresser aux responsables, à savoir les communes ou les Régions. Cependant, dans ce cas précis, je pourrais l'aider davantage si elle se rendait à mon cabinet d'avocat.

En ce qui concerne le dernier volet de votre question, vous avez tout à fait raison de dire que nous devons tenter d'uniformiser les règles au maximum à l'échelle européenne. C'est d'ailleurs ce que nous faisons. De plus en plus, les ministres des Transports se concertent sur les règles de sécurité routière. Dans l'espace de libre circulation qu'est l'Europe, il faut faire en sorte que les règles soient le plus souvent les mêmes pour tous.

02.03 Colette Burgeon (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, Mme Belhouari sait de quoi elle parle car, depuis ce matin, elle a son permis de conduire. Elle est d'autant plus attentive à ce problème.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 13793 van de heer Chevalier wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

M. Maingain n'est pas encore présent.

03 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem" (nr. 13731)

03 Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "l'aéroport de Courtrai-Wevelgem" (n° 13731)

03.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, het is belangrijk dat de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem kan rekenen op federale steun en begeleiding inzake de luchtveiligheid, een taak die in de eerste plaats moet worden waargenomen door Belgocontrol.

De internationale luchthaven Kortrijk-Wevelgem is een beetje een anomalie in het luchthavenlandschap. Deze luchthaven is niet opgenomen in het samenwerkingsakkoord inzake het luchtverkeer tussen de federale overheid en het Vlaams Gewest. Volgens het vigerende beheerscontract mag Belgocontrol alleen luchtverkeersleiding ter beschikking stellen aan luchthavens die vermeld staan in de lijst die in het samenwerkingsakkoord is opgenomen.

In dit Parlement is deze situatie reeds verscheidene malen aan bod gekomen en er werden wetgevende initiatieven genomen om de situatie te normaliseren zodat de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem verder kan groeien. Onlangs heeft de Vlaamse regering, waar socialisten ook deel van uitmaken, haar steun betuigd naar aanleiding van het businessplan. Ook de betrokken gemeenten en de provincie West-Vlaanderen doen een inspanning. Het is, mijns inziens, noodzakelijk dat ook de federale regering haar deel van het werk doet en over de brug komt in het dossier rond Belgocontrol.

Vandaar de concrete vragen.

Ten eerste, zal de regering binnenkort een initiatief nemen? Zal het beheersakkoord worden aangepast? Is dit intussen reeds gebeurd zoals herhaaldelijk door de betrokken regio gevraagd?

Ten tweede, wanneer zal Kortrijk-Wevelgem effectief een beroep kunnen doen op luchtverkeersleiding van Belgocontrol. Mochten er nog problemen bestaan, zou het interessant zijn te weten van welke voorwaarden zo'n controle door Belgocontrol afhankelijk is.

03.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, wat de eerste vraag betreft over de stand van zaken in dit dossier, kan ik het volgende zeggen.

Zoals u terecht aanhaalt, is de verlenging van de luchtnavigatiediensten door Belgocontrol op de luchthaven van Kortrijk niet opgenomen in het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de Gewesten. De reden hiervoor blijkt te zijn dat de luchthaven van Kortrijk wordt uitgebaat door de West-Vlaamse Intercommunale Vliegveld Wevelgem-Bissegem en niet door het Vlaams Gewest. Deze toestand is tot op heden niet gewijzigd. Nogmaals, het samenwerkingsakkoord dateert van vele jaren geleden.

De tweede vraag gaat over wat we kunnen doen. De EG-verordening 1794/2006 van de Commissie van 6 december 2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingsstelsel van luchtvaartnavigatiediensten die van toepassing zijn op alle luchtvaartnavigatiediensten in de Unie maakt een aanpassing van het samenwerkingsakkoord noodzakelijk. Het is dus het moment. Er zal overleg nodig zijn tussen de federale overheid en de Gewesten om het samenwerkingsakkoord te wijzigen. Essentieel daarbij zal zijn of het Vlaams Gewest een regeling van de luchthaven van Kortrijk al dan niet wil opgenomen zien in een eventueel nieuw samenwerkingsakkoord.

03.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik onthoud vooral dat er wel mogelijkheden zijn maar dat er tot op heden amper iets gebeurd is in dit dossier. Ik vind het een beetje jammer dat u zegt dat dit te maken heeft met de structuur en de intercommunale. U weet ook dat die terminaal is en dat er wordt overgegaan naar een nieuwe beheersstructuur.

Gesterkt door het argument van de Europese verordening, dat u zelf aanreikte, meen ik dat het hoog tijd is dat er hier een wetsontwerp tot wijziging van het KB komt opdat de situatie binnen de kortste keren zou worden geregulariseerd. Ook voor alle andere aspecten van de luchthaven lijkt mij dit nodig. Ik denk aan het ministerieel besluit op Vlaams niveau inzake de brandweercapaciteiten. Ik verwijs ook naar het feit dat verschillende politieke partijen uit de streek, ook de sp.a maar ook het RESOC hebben gevraagd dat dit als hefboom wordt gebruikt voor de economische ontwikkeling van de regio, gelet ook op het belangrijke aspect van de zakenluchtvaart.

Ik hoop dat u binnen de kortste keren werk zult maken van dit dossier. Mocht u het nog niet weten, geef ik u

ook de nieuwe naam mee die wordt voorgesteld: Kortrijk Innovation, Design and Creation Airport. Ik dank u namens de streek.

03.04 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, ik wil nog iets aanvullend zeggen. Wat de geschiedenis van het samenwerkingsakkoord betreft, wilde ik in mijn eerste antwoord signaleren dat het om een samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de Gewesten gaat. De reden waarom Kortrijk of Bissegem er niet bij betrokken werd, is dat de intercommunale hierbuiten viel.

Wat uw tweede vraag betreft, men kan hier niet zomaar iets wijzigen met een koninklijk besluit. Het gaat om een gezamenlijke bevoegdheid. Wij zijn, wat betreft aanpassingen aan het samenwerkingsakkoord, afhankelijk van de vragen van het Gewest. Zolang het Vlaamse Gewest niet meedeelt dat zij de luchthaven van Kortrijk met de nieuwe benaming opgenomen wil zien in het samenwerkingsakkoord, kunnen wij niets doen.

03.05 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de minister, ik zal deze informatie grondig analyseren en vragen dat de collega's op Vlaams niveau hun regering daarover ondervragen.

Het streekbelang werd, over alle partijgrenzen heen, collectief geformuleerd in diverse nota's. Wij moeten dus op Vlaams en federaal niveau allemaal ons huiswerk doen en onze plicht vervullen. Als u inderdaad moet wachten op een formele vraag van het Vlaamse Gewest, hoop ik dat er de komende weken geen verdere blokkeringen meer zullen zijn.

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

04 **Vraag van de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit over "de onevenredige wijze waarop de nachtvluchten het afgelopen jaar werden gespreid" (nr. 13803)**

04 **Question de M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité sur "la dispersion inégale des vols de nuit au cours de l'année écoulée" (n° 13803)**

04.01 **Bart Laeremans** (Vlaams Belang): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb deze vraag enige tijd geleden ingediend. Het was de bedoeling dat ze samen met een andere vraag over de spreiding zou worden behandeld, maar blijkbaar was ze net buiten de tijd. Dat is geen probleem, want nu kan ik misschien een grondiger antwoord krijgen.

Volgens cijfers van de Actie Noordrand – zij waren in het verleden altijd correct met hun cijfermateriaal – is in 2006 niet alleen een stijging van het aantal nachtvluchten vanuit Zaventem vast te stellen, maar ook een grotere concentratie boven de Noordrand, die via baan 25R reeds 78% van de dagvertrekken over zich heen krijgt. Concreet is er een stijging van het nachtelijk gebruik van baan 25R met 662 vluchten of 5,5% vergeleken met 2004, en een daling van het gebruik van baan 25L en baan 20 met respectievelijk 3,5% en 8,3%.

Volgens de eerste gegevens van januari wordt de overconcentratie boven de Noordrand via baan 25R aangehouden. In de plaats van een voortdurend betere spreiding zoals die vroeger was aangekondigd, krijgen wij dus opnieuw meer concentratie. Kan de minister deze cijfers bevestigen? Kan de minister hiervoor een verklaring geven? Wordt op geregelde tijdstippen geen evaluatie van het spreidingsbeleid gehouden zodat u na x aantal maanden kunt zien of een bepaalde regio onevenredig werd behandeld? Of wordt dat niet onderzocht? Welke initiatieven zal de minister ervoor nemen om tot een betere spreiding te komen, zowel voor dag als nacht? Op welke wijze zal de minister ervoor zorgen dat nachtvluchten met een oostelijke bestemming in de toekomst minder over de Noordrand zouden opstijgen. Het is logisch dat zij geen heel grote bocht rond Brussel maken maar rechtstreeks in oostelijke richting vliegen of afdraaien. Dit lijkt veel evenwichtiger.

04.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, het is aan de Actie Noordrand om haar cijfers uit onverdachte bronnen te betrekken. Ik voel mij met alle respect niet geroepen om iets af te dingen of toe te voegen aan hun betrouwbaarheid.

Het gebruik van de opstijg- en landingsbanen op Brussels Airport, zoals de nationale luchthaven thans wordt genoemd, hangt niet alleen af van het systeem van preferentieel baangebruik, dat een theoretisch model voor de opstijgingen en de landingen is, maar ook van de weersomstandigheden en de praktische

beschikbaarheid van de banen. Dat heeft tot gevolg dat, zelfs wanneer het systeem onveranderlijk blijft gelden, het effectief gebruik van de banen niet alle jaren gelijk is.

Ten derde, de besprekingen met de Gewesten om voor de nationale luchthaven een werkbaar uitbatingkader vast te leggen met betrekking tot de geluidsproblematiek, zijn nog steeds lopende.

04.03 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, dat was een heel vaag en algemeen antwoord, waaraan wij heel weinig hebben.

Ten eerste, u bevestigt in elk geval wel de cijfers, althans, u ontkent niet dat deze cijfers overeenstemmen met de realiteit. Dat is al iets.

Ten tweede, wij weten ook wel dat de weersomstandigheden belangrijk zijn bij het bepalen van de routes en van het gebruik van de banen en dat ook de praktische beschikbaarheid naar aanleiding van eventuele werken belangrijk is. Precies daarom is het verkeerd om zich te beperken tot één maand om direct conclusies te trekken. Als men het echter over een heel jaar bekijkt, dan kan men natuurlijk wel een beter zicht hebben.

Men heeft steeds aangekondigd, nadat het spreidingsplan-Anciaux werd ingevoerd, dat men zou gaan naar meer spreiding, zeker 's nachts, omdat het 's nachts gemakkelijker is gezien het beperkte aantal vluchten. Wij zien nu de tegenovergestelde beweging. U als minister slaagt er niet in om die bijkomende spreiding te realiseren. Integendeel, onder uw mandaat stellen wij en de actiegroepen vast dat er een herconcentratie plaatsvindt, wat sommige anderen ook mogen beweren.

Ik vind dat spijtig. Ik zou minstens verwachten dat u op geregelde tijdstippen, bijvoorbeeld halfjaarlijks, een evaluatie maakt, daaruit een aantal conclusies trekt en de spreiding aanpast. Vermits u toch om de week of om de veertien dagen het baangebruik regelt, kunt u in heel belangrijke mate de spreiding beïnvloeden. Tot nader order, tenzij er een andere verklaring is, ligt u zelf, uw beslissingsbeleid, aan de basis van de onevenredige spreiding en aan de basis van de herconcentratie.

U bent de weg van mevrouw Durant aan het opgaan. Die deed hetzelfde. Zij concentreerde ook meer en meer en zorgde er steeds meer voor dat Brussel gespaard werd, dat vliegtuigen die oostwaarts moesten, helemaal via het noorden rond Brussel moesten vliegen. Mijnheer de minister, u bent een Durant bis aan het worden. Ik vind het bijzonder spijtig, na de eerste aanzetten tijdens deze legislatuur, dat het zo sterk achteruitgaat.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "le plan octopus" (n° 13805)

05 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "het octopusplan" (nr. 13805)

05.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, le plan Octopus a pour objectif d'améliorer la sécurité aux abords des écoles primaires.

Concrètement, ce plan propose aux écoles, aux parents d'élèves et à l'administration communale de réfléchir à des moyens et à des actions. La collaboration avec la commune est un point essentiel.

Pour la partie wallonne du pays, c'est l'ASBL Empreintes qui conduit le plan. À cet égard, la brochure et le site internet du plan mettent d'ailleurs en avant les avantages tels que, notamment, une amélioration des relations entre l'administration locale et les écoles de l'entité, le fait de disposer d'informations détaillées sur les déplacements scolaires ou la chance de se révéler comme commune innovatrice. Parmi ces avantages pour les communes figurent également divers modes de subsides afin de financer le plan.

Monsieur le ministre, pouvez-vous préciser ce que vous entendez par ces subsides?

Avez-vous des moyens spécifiques pour aider les communes à réaliser leur plan?

Est-il envisageable de se coordonner entre pouvoirs locaux, régionaux et fédéraux pour lier l'octroi de subsides à la participation au plan Octopus, voire de donner une aide financière directe du fédéral pour une

réalisation concrète du plan?

05.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chère collègue, les subsides auxquels vous faites référence ne sont pas des subsides qui relèvent de mes compétences. Il s'agit de différents subsides que les associations Empreintes et Voetvangersbeweging veulent porter à l'attention des communes.

En tant que ministre fédéral de la Mobilité, je ne dispose pas de moyens financiers pour aider les communes à réaliser leur plan Octopus. L'aménagement de la voie publique ne relève pas des compétences fédérales. Mais par le biais du fonds de sécurité routière, les zones de police locales peuvent obtenir des moyens pour acheter et installer la signalisation fixe ou variable nécessaire afin de délimiter les abords des écoles.

Dans le plan d'action en matière de sécurité routière, les forces de police locales peuvent aussi accorder des budgets à la sensibilisation et au contrôle pour améliorer la sécurité sur les trajets de l'école.

Ce sont les Régions, en tant qu'autorités, qui octroient d'importants subsides aux communes qui doivent décider de lier éventuellement l'octroi de certains subsides à l'élaboration d'un plan Octopus. En Région wallonne, le plan Octopus peut être intégré dans le plan de déplacement scolaire, comme prévu dans le décret du 1^{er} avril 2004.

N'oublions pas que le plan Octopus n'est applicable que pour les écoles primaires.

Une aide directe du fédéral pour la réalisation concrète d'un plan Octopus n'est pas envisageable dans le contexte actuel de la répartition des compétences.

05.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je tiens tout d'abord à remercier M. le ministre pour sa réponse.

Monsieur le ministre, j'ai l'intention de me tourner vers la police locale en vue de la concrétisation des mesures.

Toutefois, permettez-moi de vous dire que, pour ma part, j'approuve l'idée de donner la priorité à l'accès aux subsides, même si cette question ne relève pas du fédéral. De plus, j'estime que l'idée de lier cet accès au plan des déplacements scolaires constitue une avancée, même si, selon moi, cela devrait également être le cas pour les plans triennaux, etc. Toutefois, je suis bien consciente que cette question ne relève pas directement de votre compétence.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité sur "l'obligation pour les entreprises et institutions d'établir un diagnostic des déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail" (n° 13809)

06 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit over "de verplichting voor de ondernemingen en de instellingen tot het opstellen van een diagnose inzake het woon-werkverkeer van de werknemers" (nr. 13809)

06.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, en 2003, le législateur a imposé à tous les employeurs de plus de 100 travailleurs et, dans cette catégorie, aux unités d'établissements de 30 personnes, l'obligation d'établir tous les trois ans un diagnostic des déplacements du personnel entre le domicile et le travail.

Les objectifs de la loi sont triples:

- systématiser la collecte, le traitement et l'analyse des données relatives à la mobilité en vue d'améliorer l'information et la prise de décision des décideurs;
- mettre en œuvre des stratégies globales de déplacement et des initiatives coordonnées à tous niveaux en concertation avec les entreprises, les pouvoirs publics et les opérateurs de transport en commun;
- susciter la prise de conscience du monde des entreprises aux problèmes de mobilité et l'adhésion de tous au projet, en vue d'aboutir à l'établissement de plans de déplacement d'entreprise sur une base volontaire.

Au départ, les diagnostics de mobilité devaient être effectués pour le 30 avril 2004. Etant donné les

problèmes rencontrés avec la Banque-Carrefour, chargée de la collecte des données, la date a été reportée au 30 juin 2005 et les entreprises pouvaient transmettre les données au SPF Mobilité jusqu'au 30 avril 2006.

Le SPF a établi un rapport sur cette enquête, qui constitue un descriptif statistique des résultats. Il apparaît que près de 8.000 établissements auraient répondu, soit 80% du total.

Monsieur le ministre, l'objectif de sensibilisation a-t-il été atteint? Qu'advient-il de toutes ces données? Quel retour est-il prévu de donner aux entreprises? D'après mes informations, il semble qu'elles n'aient eu en retour qu'un rapport statistique de leurs propres données, sous forme de graphique et de carte statistique, ce qu'elles auraient vraisemblablement pu faire. Quelles sont les mesures concrètes qui découleront de cette enquête?

L'article 168 de cette loi fixe l'évaluation de cette enquête au 30 juin de la deuxième année qui suit celle de l'entrée en vigueur de la loi, soit au 30 juin 2007. Où en est cette évaluation?

Il me revient que les entreprises ont consacré un nombre variable, mais au total considérable, d'heures de travail à la collecte de ces données. La pertinence de l'enquête semble diversement appréciée. En effet, les opérateurs de transport disent ne pas pouvoir utiliser ces données pour optimiser leur offre de transport. Je pense à la STIB, De Lijn et les TEC.

Pensez-vous que cette enquête doit être organisée tous les trois ans? Ne doit-on pas l'étaler dans le temps et la prévoir tous les cinq ans?

De même, ne doit-on pas la limiter exclusivement aux entreprises de 100 travailleurs, mais supprimer l'obligation faite dans cette catégorie aux unités d'établissements de 30 personnes?

06.02 Renaat Landuyt, ministre: Chère collègue, au sujet du rapport lui-même, mon administration est en train de peaufiner une communication. En tout cas, on peut confirmer un taux de participation de 88% des firmes ayant reçu une demande. J'espère avoir une vue globale pour la mi-février. Chaque établissement a reçu par retour du courrier une fiche de site d'entreprise résumant sa situation en matière de mobilité mais dans le contexte régional, ce qui lui permet d'effectuer des comparaisons.

L'évaluation de ce rapport doit être soumise au CNT et au CCE dans le courant du mois de février, ainsi qu'au comité A du secteur public. Comme il est prévu dans la loi, le contenu de ce rapport doit servir de base à la discussion des partenaires sociaux au sujet de la mobilité en général mais aussi de celle des établissements de leur secteur ou de leur site. Pour l'avenir, on doit continuer à organiser cette enquête tous les trois ans car elle livre des données intéressantes, à condition de ne pas choisir une trop longue période si on veut suivre l'évolution de la mobilité de chaque firme, de chaque région ou de tout le pays.

Au sujet de la limitation aux entreprises de cent travailleurs ou plus, on hésite sur la possibilité d'élargir l'enquête aux entreprises de plus de trente personnes car cela doit rester faisable pour l'administration. En outre, on constate que les problèmes sont plus importants dans les entreprises de plus de cent travailleurs. Si ces entreprises font évoluer la situation de la mobilité dans leur région, cela peut entraîner un mieux pour les entreprises plus petites.

06.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, merci pour votre réponse. Il serait néanmoins intéressant, dans l'évaluation, de prendre en compte ce qui a bien et ce qui n'a pas bien marché lors de l'enquête. Par exemple, je crois savoir que les entreprises de la Région bruxelloise se sont plaintes du fait que la législation bruxelloise est différente de la législation fédérale. En effet, l'obligation était de deux cents personnes pour les entreprises.

Ainsi sont apparus divers problèmes, comme des formulaires tout à fait différents, d'où une perte de temps à les harmoniser. En outre, les entreprises souhaitaient que des formulaires individuels soient aussi disponibles plutôt qu'uniquement des formulaires pour l'ensemble de l'entreprise.

Il conviendrait que cette évaluation permette une amélioration: nous partageons les objectifs de mobilité, mais il serait bien d'améliorer les modalités de l'enquête qui devrait déboucher sur des mesures concrètes. Nous observons que cent personnes ont travaillé à temps plein durant un an à cette enquête, à quoi nous ajoutons le temps passé par les entreprises: voilà qui dénote bien une réelle attente d'amélioration de la mobilité et de l'offre de transport.

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

07 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de fictieve inschrijvingen van voertuigen" (nr. 13816)

07 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "les immatriculations fictives de véhicules" (n° 13816)

07.01 Guido De Padt (VLD): Mijnheer de voorzitter, met de toelating van mevrouw Vautmans, zou ik graag aansluitend op deze vraag mijn laatste geagendeerde vraag stellen. De heer Van den Bergh gaat eveneens akkoord. Ik neem aan, omdat het maar een korte vraag is, dat de andere collega's ook akkoord gaan. (*Instemming*)

Mijnheer de minister, van de 526.141 nieuwe auto's die in 2006 zijn ingeschreven in België, verdwenen er 25.276 – dat is 4,8% – binnen de maand weer uit België. Een paar invoerders – vooral Fiat, Alfa Romeo en Renault – gebruiken een exportsysteem dat hun marktaandeel opkrikt, zo schreef De Tijd op zaterdag 20 januari jongstleden. Sommige constructeurs doen aan systematische export, blijkt uit cijfers die De Tijd kon inkijken. Van alle 6.609 Alfa Romeo's die in de eerste elf maanden van 2006 ingeschreven werden, verdwenen er 1.429 binnen de maand naar het buitenland, wat liefst 21,6% is. Ook andere, voornamelijk Franse en Italiaanse constructeurs, zoals Renault en Fiat, maken gebruik van dat systeem.

Die cijfers bevestigen de manipulatie van de marktaandelen van de autoconstructeurs, welke ik reeds eind december aanklaagde. De cijfers tonen ook aan dat de Dienst voor de Inschrijving van Voertuigen in feite wordt misbruikt en ook onnodig wordt belast. Het is de belastingbetaler die uiteindelijk voor al die wantoestanden opdraait.

Mijnheer de minister, u stelde eind december dat u al actie voerde tegen die praktijken waar sommige autobouwers steeds meer naar grijpen. Ik citeer u: "Vroeger moest voor auto's die binnen de maand na de inschrijving opnieuw geschraapt werden, geen belasting op inverkeerstelling, namelijk BIV, worden betaald. Sinds vorig jaar moet die belasting vanaf dag één betaald worden. De laatste maanden kijken wij streng toe op de naleving van die verplichting."

Ik denk dat u daarbij voorbijgaat aan de vaststelling dat de belasting op inverkeerstelling kan worden gerecupereerd wanneer het in België uitgeschreven voertuig binnen de zes maanden na de inschrijving in ons land opnieuw wordt ingeschreven in het buitenland. Wanneer het voertuig binnen de maand wordt uitgeschreven, is overigens ook geen verkeersbelasting verschuldigd.

In de zeer nabije toekomst zou u ook de verzekeringsmaatschappijen ertoe aansporen om de snelle schrapping van auto's onmogelijk te maken. Ik citeer u opnieuw: "Je kunt in België geen auto inschrijven zonder dat je een autoverzekering afsluit. Maar wij hebben gemerkt dat er maatschappijen bestaan die fictieve verzekeringen aanbieden voor korte periodes van bijvoorbeeld amper vijftien dagen. Wij hopen hen te verplichten alleen verzekeringen voor minstens een halfjaar af te sluiten. Als we die laatste poort kunnen sluiten, wordt het heel moeilijk om nog auto's fictief in te schrijven bij de DIV."

Persoonlijk vrees ik evenwel dat de invoer van een dergelijke verplichting niet haalbaar en zelfs ook niet wenselijk is.

De bestrijding van de door u aangehaalde constructie dient, mijn inziens, op een andere manier te worden aangepakt. Het lijkt mij eerder zinvol om de korte inschrijvingen een voorwerp te laten zijn van een specifieke taks die hoog genoeg is om de praktijken ongedaan te maken. Daarbij moeten we dan wel oog hebben voor degenen die te goeder trouw zijn.

Mijnheer de minister, vandaar heb ik de volgende vragen.

Ten eerste, welke initiatieven hebt u inmiddels al genomen om de beschreven praktijken een halt toe te roepen? Bent u voorstander van de vermelde korte inschrijvingstaks?

Ten tweede, in hoeveel gevallen werd de BIV, dus die belasting, in 2005 en 2006 terugbetaald op grond van het feit dat het voertuig binnen de zes maanden opnieuw werd ingeschreven in het buitenland? Ik denk dat u

die cijfers wellicht hebt kunnen bekomen vanwege de administratie van de belastingen, gelet op het verstrijken van het indienen van mijn vraag en het stellen ervan.

Ten derde, hoeveel inschrijvingen voor proefrittenplaten werden in 2005 en 2006 aangevraagd?

07.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, naar aanleiding van de recente problematiek rond daginschrijvingen worden op mijn vraag alle technische aspecten even bekeken door alle spelers samen. Met spijt moet ik mededelen dat ik nog geen resultaten heb gezien van deze werkgroep. Mijn verklaringen in de pers zijn gebaseerd op wat wij reeds wel hadden gedaan inzake korte inschrijvingen door garagisten die de wagen zelf gebruikten en na de nieuwe inschrijving dan terug inschreven en in het binnenland lieten. Die poort voor het binnenland werd al gesloten. De poort voor het buitenland lijkt iets ingewikkelder. Een en ander doet mij denken aan de problematiek rond de 4X4: men moet blijkbaar systematisch de eigen bevoegdheden gebruiken om iedereen te overtuigen dat het niet eerlijk is oneerlijke toestanden te laten bestaan. Dit wordt vervolgd.

Dan is er de belasting op inverkeerstelling en de terugbetaling en de cijfers van de administratie der Belastingen. Ik heb uw vraag moeten doorgeven via de juiste weg, de minister van Financiën, maar ik ontving jammer genoeg nog geen antwoord. Ik kan mij niet rechtstreeks boos maken op die administratie omdat ik daartoe niet bevoegd ben.

Dan is er de inschrijving van proefrittenplaten. In 2005 werden er 1.789 nieuwe proefrittenplaten uitgereikt en in 2006, 1.855. Vele wagens op proef ziet men rondrijden in Knokke.

07.03 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de minister, wij staan nog niet ver in vergelijking met begin december. Ik betreur dat de Dienst voor Inschrijving van Voertuigen onnodig wordt belast en per jaar meer dan 20.000 inschrijvings- en uitschrijvingsverrichtingen moet uitvoeren, terwijl dit niet goed is voor dergelijke dienst omdat die al voldoende belast is. De mensen hebben er al klachten genoeg over. Dat heeft waarschijnlijk ook te maken met onderbezetting en dergelijke.

Wij zullen dus moeten afwachten. Ik hoop dat u ons zult informeren op het ogenblik dat u de resultaten krijgt van de werkgroep die de zaak bestudeert.

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

08 **Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "een betere spreiding van het vrachtverkeer in de tijd" (nr. 13963)**

08 **Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "un meilleur étalement dans le temps du transport routier de marchandises" (n° 13963)**

08.01 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, uit een recente slotanalyse van de Vlaamse, logistieke sector in opdracht van de Vlaamse regering, blijkt dat Vlaanderen zijn logistieke troeven beter kan uitspelen.

De voornaamste bedreiging voor de verdere ontwikkeling van voornoemde, belangrijke sector, is de toenemende congestie op het wegennet. Onze weginfrastructuur, die tot de dichtste van Europa behoort, dreigt veeleer een handicap dan een troef te worden, indien alle verkeer zich rond de spitsuren blijft concentreren.

Een interessante denkpiste is om het vrachtvervoer over de weg meer uit de spits te halen door de laad- en losuren voor de hele, logistieke sector te versoepelen. Dat zorgt niet alleen voor minder files en een efficiëntere dienstverlening voor de transportsector. Ook vanuit het standpunt van de verkeersveiligheid is er volgens het BIVV niets in te brengen tegen het voorstel om meer vrachtwagens 's avonds te doen rijden.

Daarom heb ik de volgende vragen, mijnheer de minister.

Steunt u de idee om het vrachtwagenverkeer door een verruiming van de laad- en losuren beter in de tijd te spreiden? Koppelt u hieraan bepaalde randvoorwaarden?

Kwam het voorstel aan bod in de federale werkgroep Veilig Vrachtvervoer? Zo ja, wat waren de conclusies?

Zijn er volgens u op dat vlak knelpunten die op federaal vlak moeten worden weggewerkt? Zo ja, om welke knelpunten gaat het?

08.02 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, wat betreft het spreiden in de tijd door de verruiming van de laad- en losuren, zal het weinig verschil maken of ik het voorstel steun of niet. Het behoort immers niet tot mijn bevoegdheid.

Wat betreft de eventuele randvoorwaarden bij dergelijke voorstellen, is het evident dat mijn bezorgdheid de naleving van de reglementering inzake rij- en rusttijden is. Dat is in ieder geval al een essentiële randvoorwaarde. Voor het overige veronderstel ik dat daaromtrent in iedere sector het nodige, sociale overleg zal worden gepleegd.

Kwam het voorstel aan bod in de federale werkgroep Veilig Vrachtverkeer? Alle leden van de federale werkgroep Veilig Vrachtverkeer hebben het nieuws over het nachtelijke busongeval kunnen vernemen, evenals meteen daaropvolgend de voorstellen van collega Peeters om nog meer 's nachts te rijden.

Zijn er op dat vlak knelpunten die op federaal vlak moeten worden weggewerkt? Er zijn niet echt knelpunten. Er zijn geen knelpunten. Alleen moeten de regels worden nageleefd. Ik herhaal dat in het bijzonder de regels inzake rij- en rusttijden en het sociale overleg moeten worden nageleefd.

08.03 **Guido De Padt** (VLD): Mijnheer de minister, het gaat ook over mobiliteit. Ik had graag uw zienswijze en standpunt over het dossier vernomen, ook al hebt u geen specifieke bevoegdheid op het terrein zelf. In uw hoedanigheid van federaal minister van Mobiliteit had ik niettemin gehoopt uw standpunt over de kwestie te mogen kennen. Voor de federale commissie voor de Infrastructuur is dat altijd nuttig.

Ik meen uit uw ondertoon te mogen ontwaren dat u geen groot supporter bent van het voorstel. U antwoordde immers nogal snedig dat de commissie op hetzelfde moment kennis heeft kunnen nemen van het nachtelijk busongeval en van het voorstel om 's nachts meer voertuigen op het wegennet te sturen.

Voor ons is het interessant te weten wat de federale minister van Mobiliteit over voornoemd voorstel denkt. Mijnheer de minister, ik lok u nog even uit uw schulp. Ik neem aan dat u zal ingaan op de vraag om uw standpunt te mogen vernemen.

08.04 Minister **Renaat Landuyt**: Het is goed dat we de files op alle mogelijke manieren vermijden, maar ik ben ook de minister die bevoegd is voor de nachtvluchten. Ik voel me dus niet direct geroepen om over de nachtvrachten uitspraken te doen.

08.05 **Guido De Padt** (VLD): U bent wel voorzitter van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid.

08.06 Minister **Renaat Landuyt**: Daarom zeg ik dat de rij- en rusttijden zeer belangrijk zijn.

08.07 **Guido De Padt** (VLD): Ik zal vanavond toch een grondige analyse moeten maken van elk antwoord, wat ik geraak er hoegenaamd niet uit. Dat zal wellicht aan mij te wijten zijn.

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

09 **Question de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "la désignation d'un nouveau directeur général au sein de la Direction générale Transport Aérien du SPF Mobilité et Transports" (n° 13801)**

09 **Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de benoeming van een nieuwe directeur-generaal bij het Directoraat-generaal Luchtvaart van de FOD Mobiliteit en Vervoer" (nr. 13801)**

09.01 **Olivier Maingain** (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question sera très brève.

Un nouveau directeur général du Transport aérien a récemment été nommé. Cet homme est donc aujourd'hui à la tête de cet important service qui compte 180 personnes et gère un budget de quelque

15 millions d'euros.

Le choix s'est porté, ce peut-être à la surprise des membres du personnel de cette direction générale, sur un candidat hollandais, qui semble avoir été le candidat privilégié de l'ancien directeur général du transport aérien. Certes, M. Kneepkens exerçait des responsabilités dans ce secteur d'activité aux Pays-Bas mais il n'a pas eu l'honneur d'être choisi pour exercer les plus hautes responsabilités à la tête de l'équivalent de notre Direction générale du Transport aérien aux Pays-Bas. Il était même considéré comme l'un des directeurs les moins bien placés pour accéder à des fonctions supérieures dans ce pays. Le voilà promu chez nous!

L'homme, dont je ne discute pas les compétences – je ne connais pas les critères qui ont présidé à son choix et je serais curieux de les connaître – a par ailleurs eu un passé politique au sein du Partij van de Arbeid (PvdA). J'ai d'ailleurs pu retrouver en parcourant son site des déclarations qu'il a faites à la veille d'élections dans sa bonne ville d'Utrecht, ville que j'apprécie tout particulièrement et où j'ai suivi des études. Toutefois, le choix qui a été effectué peut laisser un peu perplexe.

De plus, il semblerait que M. Kneepkens n'ait qu'une maîtrise approximative du français. Mais je ne doute pas qu'il présentera l'examen de connaissance approfondie de l'autre langue nationale, examen requis pour tous les managers depuis une certaine réforme de la loi sur l'emploi des langues en matière administrative. En outre, selon certains, M. Kneepkens serait en stage chez nous avant de prendre d'autres responsabilités dans des organismes internationaux.

Toujours est-il que sa nomination suscite plus que des interrogations.

Cela étant, M. le ministre peut-il me préciser quels ont été les critères de recrutement et de désignation de ce nouveau directeur général? Qu'en est-il de ses obligations et du respect de ces dernières en matière linguistique? Est-il appelé à exercer ses fonctions pour une certaine durée ou s'agit-il d'un choix intermédiaire effectué en vue d'attendre l'arrivée à la tête de la cette direction générale d'un autre candidat qui n'est pas, à ce jour, en mesure de postuler?

09.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, cher collègue, la procédure de recrutement d'un directeur général est établie dans l'arrêté royal du 29 octobre 2001 relatif à la désignation et à l'exercice des fonctions de management dans les services publics fédéraux tel que modifié. Cette procédure a été suivie.

M. Kneepkens parle le néerlandais, le français et l'anglais, ce qui est très intéressant pour les contacts internationaux.

09.03 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, lorsqu'on pose des questions dans votre commission, on obtient les réponses les plus brèves.

Le **président**: Mais elles sont claires!

09.04 Olivier Maingain (MR): Elles sont extraordinairement claires!

Je retiens qu'il a été choisi, ce que je savais, mais je ne sais toujours pas selon quels critères ni quels étaient les autres candidats retenus.

09.05 Renaat Landuyt, ministre: Si ne je ne me trompe pas, il y avait trois néerlandophones dans le dernier groupe, deux Flamands et un Hollandais. Selon moi, le Hollandais était le meilleur candidat. Je pense pouvoir dire, après consultation des dossiers, qu'il s'agit d'un fonctionnaire très capable. J'ajoute que je trouve intéressant que les fonctionnaires puissent avoir une certaine mobilité en Europe.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

10 Samengevoegde interpellatie en vraag van

- de heer Jef Van den Bergh tot de minister van Mobiliteit over "de uitvoering van de Kamerresolutie over het fluovestje" (nr. 1015)

- mevrouw Hilde Vautmans aan de minister van Mobiliteit over "het koninklijk besluit betreffende de retro-reflecterende veiligheidsvest" (nr. 13899)

10 Interpellation et question jointes de

- **M. Jef Van den Bergh** au ministre de la Mobilité sur "la mise en oeuvre de la résolution relative au gilet de sécurité réfléchissant adoptée par la Chambre" (n° 1015)

- **Mme Hilde Vautmans** au ministre de la Mobilité sur "l'arrêté royal relatif à la veste de sécurité rétro réfléchissante" (n° 13899)

10.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wij hebben in de Kamer een resolutie goedgekeurd met betrekking tot het dragen van veiligheidsvestjes, in de eerste plaats bij autopech op de autosnelwegen, maar ook in andere situaties. Ook het onderzoek van de VAB, dat vorige vrijdag werd bekendgemaakt, toont aan dat het dragen van fluovestjes zeer nuttig kan zijn voor de veiligheid. Het verhoogt de zichtbaarheid van een voetganger van 20 meter tot 120 meter. Dat is toch niet niets. Gezien de remafstanden kan dit het verschil maken tussen leven en dood. Volgens datzelfde onderzoek van de VAB zijn er wel nog serieuze sensibilisatiecampagnes nodig.

Waarover gaat de resolutie? Wij hebben in de Kamer unaniem een resolutie goedgekeurd waarin werd gevraagd om ten minste een retro-reflecterend en fluorescerend veiligheidsvest op te nemen in de lijst van de verplichte veiligheidstoebehoren in de auto. Er wordt in de resolutie eveneens gevraagd dat zowel de bestuurder als eventuele passagiers die het voertuig verlaten de aandacht op zich moeten vestigen door het dragen van zo'n fluorescerend veiligheidsvest. Het zijn vrij duidelijke vragen aan de regering, om dit om te zetten. Gezien de unanimiteit in het Parlement konden wij dan ook verwachten dat dit vlekkeloos zou worden overgenomen in een KB.

Wanneer wij echter het KB lezen dat in essentie beperkt is tot een artikel, dan moeten wij vaststellen dat er staat: "Wanneer op autosnelwegen en autowegen de bestuurder van een pechvoertuig op een plek terechtkomt waar hij niet mag stoppen of parkeren, moet hij een retro-reflecterend veiligheidsvest dragen zodra hij zijn voertuig verlaat". Deze bepaling verschilt toch op een aantal punten van wat in de resolutie werd gevraagd. Er is met name geen verplichting om dit vestje op te nemen in de verplichte veiligheidskit van de wagen. Ten tweede is er geen enkele verplichting voor mogelijke passagiers die uit de wagen stappen op pechstroken om zo'n veiligheidsvest te dragen. Bovendien was er in de resolutie ook geen sprake van om deze verplichting te beperken tot autosnelwegen en autowegen.

Ik meen dat het ook op andere wegen op gevaarlijke punten, mocht men daar pech hebben, nuttig is om zo'n veiligheidsvest te dragen. Met andere woorden, de omzetting van de resolutie is toch erg minimalistisch ingevuld in het koninklijk besluit van 7 januari 2007.

Mijn vraag is vrij eenvoudig. Wat zijn de redenen waarom u bent afgeweken van de unaniem goedgekeurde resolutie die er is gekomen op initiatief van collega Vautmans?

10.02 Hilde Vautmans (VLD): Mijnheer de minister, mijn vraag is eigenlijk van dezelfde orde. Op 20 april 2006 hebben wij hier een resolutie aangenomen over het reflecterend veiligheidsvestje. Wij waren het, unaniem, in deze Kamer eens dat het dragen van zo'n vest een maatregel is die de veiligheid van onze burgers ten goede komt. Ik meen dat het nu al bewezen is. Men ziet het nu al op de weg. Het is ook verplicht sinds 1 februari, maar het valt toch heel hard op dat de jongste maanden de mensen meer en meer zo'n vestje dragen, niet alleen bij autopech maar ook bij het joggen of het fietsen. Men ziet heel duidelijk dat meer en meer mensen zo'n vest in huis hebben gehaald.

Ik ben dan ook heel blij dat u heel snel onze resolutie hebt omgezet en dat het koninklijk besluit heel snel van kracht is geworden. Alleen rijzen ook voor ons dezelfde vragen. Er zijn enkele punten uit onze resolutie die u niet hebt omgezet, waaronder – voor mij een heel belangrijk punt, ik vond het essentieel, even essentieel als de verplichting tot het dragen ervan – het opnemen ervan in de lijst van de verplichte materialen die in de wagen aanwezig zijn, zoals het brandblusapparaat en de verkeersdriehoek. Ik meen nog altijd dat de aanwezigheid ervan in de wagen essentieel is om het te kunnen dragen. Want ik moet eerlijk bekennen, ik heb het niet in mijn handtas zitten. Het moet dus wel degelijk in de auto aanwezig zijn.

Vandaar dat ik het logischer vond dat het niet alleen in de wegcode werd opgenomen maar ook in de lijst van verplicht aanwezige voorwerpen in de wagen.

U hebt ervoor gekozen het niet op te nemen. Waarom hebt u ervoor geopteerd het koninklijk besluit van 15 maart 1968 niet te wijzigen? Volgens mij is dat absoluut een gemiste kans. U geeft bij uw koninklijk besluit enige toelichting maar ik vind dat die eigenlijk weinig verklaring biedt. U zegt dat het enkel

toepasselijk is op de in België ingeschreven wagens. Het zou voor mij al een hele stap vooruit zijn als het in die wagens aanwezig is. Voor de andere wagengebruikers wordt dan maar bekendgemaakt dat zij het moeten dragen, zoals dat ons ook wordt meegedeeld als wij ons bijvoorbeeld naar Italië begeven.

Ik was een beetje verwonderd toen de heer Van den Bergh zei dat het alleen op bepaalde wegen geldt. Ik denk dat het op kleine wegen eveneens noodzakelijk is. Er kan alleen maar verwarring ontstaan. U hebt aangekondigd het verkeersreglement en de verkeersborden te willen vereenvoudigen. Het zou hier een goed signaal zijn dat het in het donker, op gevaarlijke punten, aangewezen is om het reflecterend vest te dragen. Dat is voor de veiligheid van onze burgers heel belangrijk.

10.03 Minister **Renaat Landuyt**: Mijnheer de voorzitter, ik zal nu ongeveer hetzelfde zeggen als bij de bespreking van de resolutie. Wij gaan een stap verder dan wat de resolutie vraagt. Ik verklaar mij nader en ik voel mij door de VAB-studie iets meer gesterkt dan vroeger. Men heeft daarin gezegd dat de techniek om de verplichting in het KB van 1968 te zetten, zijn doel voorbijschiet omdat de verbandkastjes gratis worden meegegeven en eigenlijk niet het essentiële bevatten, soms zelfs gebrekkige verbanden enzovoort. Daardoor worden de mensen misleid. Hetzelfde geldt voor het probleem van de brandblusapparaten, waarvan men in de studie van de VAB durft te beweren dat ze niet altijd werken. Het geeft een vals gevoel van veiligheid aan de mensen door het louter statisch te verplichten als iets dat men in zijn wagen moet hebben.

We denken erover na hoe we het KB van 1968 kunnen aanpassen, maar dat heeft mij niet afgeremd. Overtuigd door de unanieme vraag tot verplichting van het veiligheidsvestje, hebben we dan dezelfde weg bewandeld als bij de fietsverlichting. Daar hebben we gezegd dat de fiets niet statisch een verlichting moet hebben, maar dat men, als het nodig is, met verlichting moet rijden. Dat betekent eigenlijk dat controles, die als ongemakkelijk worden aanvoeld, niet zomaar kunnen worden uitgevoerd. Nu kan men de wagens ook niet controleren of er al dan niet vestjes in zitten. Op het moment dat het nodig is, moet men wel in staat zijn om het te dragen. Dat is de duidelijke eerste stap. Dat is eigenlijk een strengere maatregel dan louter bepalen dat ergens in de koffer, onder het reservewiel, ook nog een blinkend vestje zou moeten zitten. Hier zeggen wij dat men in de aangewezen nood situatie in staat moet zijn om een vestje te dragen.

Dat zit dan inderdaad niet in de handtas, voor zij die een handtas hebben, want niet iedereen heeft er een. Men moet dat dus in de wagen hebben.

Verder is er een zeer positieve evolutie. De prijzevolutie is zeer gunstig, wat ook een beetje mijn bezorgdheid was. Er is een enorme sensibilisering. De studie heeft ook uitgewezen dat men het aanvaardt als een verplichting en dat men het als verantwoord ziet om zo'n fluo vestje te hebben.

Dit gezegd zijnde, aan de hand van de VAB-studie zijn wij aan het bekijken wat echt verplicht zou moeten zijn in de Belgische wagens. Ik heb er echter voor geopteerd om dezelfde techniek te gebruiken als bij de fietsverlichting. In een concrete situatie verplicht men via het reglement wat er moet gebeuren. Dat impliceert dat een fiets fietsverlichting moet hebben of dat men verlichting bij moet hebben. En dat impliceert dat men een vestje in de wagen moet hebben.

Als een gezin van vier personen wordt gecontroleerd zijn er misschien geen vier vestjes in de wagen aanwezig. Ik ben mij daarvan bewust. Doch, dergelijke toestanden heb ik heel bewust niet zomaar wensen te beschrijven in de vereiste.

10.04 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw reactie in de door u gekende stijl, want een aantal punten omzeilt u mooi. De vraag of het alleen op de autosnelwegen of autowegen geldt hebt u niet aangeraakt.

Verder vind ik het een vreemde stelling dat een passagier wel zonder zo'n vestje de wagen mag uitstappen en mag rondlopen. Ik ben dus niet helemaal tevreden met uw argumentatie. Ik blijf bij mijn vaststelling dat de resolutie zeker niet is ingevuld zoals het Parlement unaniem heeft gevraagd. Uit respect voor zo'n unanieme resolutie lijkt het mij logisch dat die resolutie op een duidelijke manier wordt omgezet in de regelgeving.

Wij noteren natuurlijk wel dat het koninklijk besluit uit 1968 momenteel wordt bekeken, van een statisch gegeven naar een andere invulling, naar aanleiding van het onderzoek van de VAB. U kan er nu natuurlijk naar verwijzen, maar op het moment dat het koninklijk besluit werd ingevoerd, was dat onderzoek net niet of misschien net wel bekend. Dat is evenwel een argument achteraf en gold niet echt op het moment van het

opstellen van de resolutie.

U maakt de vergelijking met de knipperende fietslichtjes, die ook niet door de Staat zijn verplicht, of enkel wanneer het donker is. Wanneer een bestuurder autopech heeft en op de pechstrook staat, kon hij natuurlijk niet voorzien dat hij pech zou hebben. Op het moment dat hij wel pech heeft en geen vest niet bij zich heeft, verplicht u die bestuurder eigenlijk, als hij het verkeersreglement wil respecteren, in de wagen te blijven zitten. Dit is ook een bijzonder gevaarlijke situatie, op de pechstrook in de wagen blijven zitten op zo'n moment van pech.

Kortom, ik vind dat er toch nog een...

10.05 Minister **Renaat Landuyt**: (...) blijven zitten in de wagen op de pechstrook is verboden.

10.06 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Hij moet dus sowieso een verboden handeling uitvoeren op het moment dat hij pech heeft en niet zo'n vest aanheeft.

10.07 Minister **Renaat Landuyt**: Het is daarom dat ik zeg dat het van respect getuigt meer te doen dan werd gevraagd.

Want ik heb meer gedaan. Men beseft niet dat de manier waarop wij nu de verplichting invoeren veel verdergaand is dan indien dat zou gebeuren via het koninklijk besluit van 1968. Alleen zou men kunnen zeggen: waarom enkel op de autowegen, dat is juist. Maar het is moeilijk rijden in Vlaanderen zonder de autoweg te gebruiken, of in België.

10.08 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Daarover ben ik het absoluut niet eens met u. Er zijn dagelijks duizenden mensen die zich met de auto verplaatsen zonder dat zij de autosnelweg nemen.

Tot slot, zal er nog een sensibiliseringscampagne worden gevoerd zoals door de VAB werd gevraagd?

10.09 Minister **Renaat Landuyt**: Op dat vlak zijn wij zeer tevreden dat de aankondiging van de inwerkingtreding van het koninklijk besluit, aangekondigd als verplichting, een enorme sensibiliserend effect heeft gehad.

10.10 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zal een motie indienen. Ik ga ervan uit dat er vanuit de meerderheid deze keer geen gewone motie wordt ingediend, daar ik enkel vraag een resolutie uit te voeren.

10.11 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de minister, er zijn een paar punten die ik graag nog wil verduidelijken. U zegt dat u verder gaat. Dat is niet waar, wij vroegen in onze resolutie de twee zaken, namelijk de lijst van de verplicht in de wagen aanwezige zaken en een wijziging van het verkeersreglement. U gaat dus niet verder. U voert eigenlijk slechts een ding uit. Wel benadruk ik nog eens dat ik heel blij ben dat dit zo snel is uitgevoerd.

Ten tweede zegt u dat u het KB gaat bekijken met betrekking tot die lijst. U zegt dat bepaalde dingen wel aanwezig zijn maar niet werken. Ik ga er natuurlijk van uit dat er controle is. Als in de wet staat dat iets aanwezig moet zijn, moet het uiteraard werken. Daar ga ik van uit. Brandblusapparaten moeten werken en het verbandkistje moet volledig zijn. Ik neem dus aan dat de nodige controles worden uitgevoerd.

10.12 Minister **Renaat Landuyt**: Wie gaat controleren of dat blusapparaat werkt?

10.13 **Hilde Vautmans** (VLD): Ik vind dat geen argument.

Dit opnemen zou betekenen dat het ergens onder de reserveband zit. U zegt dat u dit gaat bekijken. Als u dat bekijkt, wil ik u vragen om dat toch mee te geven. Ik denk dat het beter is als dit van bij het begin in de wagen aanwezig is als men een nieuwe wagen koopt. Dat zou heel wat helpen voor onze verkeersveiligheid.

Ten derde, op onze vraag waarom dit alleen geldt op de autosnelwegen en de autowegen hebt u eigenlijk geen antwoord gegeven. Waarom niet ook op de andere wegen? Dat was mij niet duidelijk. Bedoelt u dan elke weg?

10.14 Minister **Renaat Landuyt**: Ik dacht dat men... Autosnelwegen en autowegen staat er. Niet op het fietspad.

10.15 **Hilde Vautmans** (VLD): Ik had dat dus niet door, wat u daarmee bedoelde. Ik denk dat de kleine landelijke wegen en de dorpswegen daar niet onder vallen.

10.16 Minister **Renaat Landuyt**: Inderdaad.

10.17 **Hilde Vautmans** (VLD): Zo heb ik het begrepen. Ik hoop echter dat het niet zo is. Ik hoop dat het op elke openbare weg geldt.

10.18 Minister **Renaat Landuyt**: Anders zou het zo zijn dat men pech heeft terwijl het voertuig midden op de weg staat en dat het volstaat om een vestje aan te trekken. Als een wagen midden op de weg staat, moet die zo vlug mogelijk weg.

10.19 **Hilde Vautmans** (VLD): Natuurlijk. Daar zal geen enkele chauffeur aan twijfelen.

10.20 Minister **Renaat Landuyt**: Wij zijn technisch verder gegaan dan de loutere verplichting om het in de auto te hebben.

10.21 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de minister, onze resolutie vroeg...

10.22 Minister **Renaat Landuyt**: De VAB vraagt de afschaffing van alle verplichtingen in het kader van het KB van '68. Ik ben er niet van overtuigd dat we zo ver moeten gaan. Zij vragen de afschaffing ervan. Dat zijn dan diegenen die bezorgd zijn om de automobilisten. Zij zeggen dat uit hun bevraging blijkt dat de verplichting via het KB van '68 een slechte manier van werken is. We hebben dit met het nodige inzicht, zonder dat we de VAB nodig hadden, doorgevoerd. Ik heb dat hier bij de bespreking ook gezegd.

10.23 **Hilde Vautmans** (VLD): Mijnheer de minister, u blijft herhalen dat u verder gaat. Dat is niet zo, onze resolutie vroeg de twee zaken.

10.24 Minister **Renaat Landuyt**: Het is niet omdat men twee dingen doet dat men verder gaat.

10.25 **Hilde Vautmans** (VLD): Ik betwist het als u zegt dat u meer doet dan wat de resolutie vroeg.

10.26 Minister **Renaat Landuyt**: Ik ga met een kilo verder dan jullie met twee kilo. Het is een juridische discussie.

10.27 **Hilde Vautmans** (VLD): Ik ben het daar niet mee eens. Ik ben echter blij dat het nu verplicht is. Ik zou ook willen aandringen op de nodige sensibilisering. Die zal er vanzelf ook wel komen.

10.28 Minister **Renaat Landuyt**: U kunt van mij niet vragen om mijn juridische kennis af te remmen. Dat kunt u van mij niet vragen.

10.29 **Hilde Vautmans** (VLD): Dat vraag ik ook niet.

10.30 Minister **Renaat Landuyt**: Ik heb de indruk van wel. U vraagt mij om een slechte methode te gebruiken. Ik zeg u dat het juridisch een slechte methode is en u zegt dat ik de goede en de slechte methode moet gebruiken. Met alle respect, ik ben teveel jurist om daaraan toe te geven.

10.31 **Hilde Vautmans** (VLD): Ik blijf bij mijn mening. Ik hoop dat wij een debat kunnen voeren als u het KB van de verplichte veiligheidstoebehoren zou willen herzien. Als het verbandkistje, de veiligheidsdriehoek, enzovoort niet in de wagen aanwezig zijn bij de aankoop, dan meen ik dat ze er nadien nog heel moeilijk in zullen komen. Ik ga ermee akkoord dat dit een minimale lijst moet zijn. Voor mij is de veiligheidsvest hetzelfde als de verkeersdriehoek. De verkeersdriehoek dient om de auto te beschermen, terwijl de veiligheidsvest dient om de bestuurder te beschermen wanneer hij uit de wagen komt. Voor mij moeten beide op dezelfde leest worden geschoeid. Dat is echter mijn persoonlijke visie.

10.32 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, de minister verwijst naar de VAB die vraagt om

het gewoon af te schaffen. Dit klopt natuurlijk niet.

10.33 Minister **Renaat Landuyt**: Zij zijn bij mij geweest en ik heb hen gezegd dat ik het mij niet kan permitteren om die verplichting af te schaffen. U zult die gasten in het Parlement horen lamenteren, heb ik hen gezegd. Ik heb het nog niet gedaan en ze beginnen hier al.

Zij zeggen dat door de verplichting, kopers van de verkoper een verbandkistje krijgen met iets in dat lijkt op verband en klevers, een driehoek die wegwaait als men hem opent en een brandblusapparaat dat volgens hen meestal niet werkt. Ik heb hen gezegd dat ik dat niet kon geloven. Door dat brandblusapparaat kan men soms eens iemand anders helpen, wat ook geregeld gebeurt. Ik heb hen dan ook gezegd dat ik die verplichting niet zou afschaffen. Ik wil die verplichting wel beter omschrijven en in het licht daarvan is het mogelijk om de verplichting van het vestje te integreren in het geheel. De bestaande regel vind ik echter veel belangrijker in de praktijk.

10.34 **Hilde Vautmans** (VLD): Minheer de minister, ik wil er geen misverstanden over laten bestaan: ik vind het veel belangrijker te zeggen dat men het moet dragen als men uit de wagen komt dan dat het gewoon aanwezig moet zijn in de wagen, want daar helpt men niemand mee. Wat dat betreft, blijf ik erbij dat dit een goede zaak is. Laten wij de rest bekijken bij de herziening van het KB. In 1968 bestond ik nog niet en de wereld verandert. Misschien moeten wij dat wel wat actualiseren.

10.35 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, in de communicatie van de VAB worden twee mogelijkheden naar voren geschoven: ofwel afschaffen, ofwel de normering van verbandkistje en brandblusser aanpassen. Dat is nog iets anders dan een eenzijdige vraag om het af te schaffen.

Ten tweede is het herzien van het KB van 1968 inderdaad een kans om de motie, zoals goedgekeurd, alsnog om te zetten in regelgeving. Ik nodig collega Vautmans uit de motie mee te ondertekenen; er staat niets opzienbarends in.

10.36 **Hilde Vautmans** (VLD): Ik heb nog nooit een motie ondertekend, ook geen eenvoudige. Ik ben daar geen voorstander van.

Moties **Motions**

Tot besluit van deze bespreking werd een motie van aanbeveling ingediend door de heer Jef Van den Bergh. Ze luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Jef Van den Bergh
en het antwoord van de minister van Mobiliteit,
vraagt de regering
om de unaniem door het Parlement goedgekeurde resolutie "teneinde het reflecterend veiligheidsvest op te nemen in de lijst van verplicht veiligheidstoebehoren alsmede bestuurders te verplichten dat vest te dragen na een ongeval of bij motorpech" uit te voeren."

En conclusion de cette discussion, une motion de recommandation a été déposée par M. Jef Van den Bergh. Elle est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Jef Van den Bergh
et la réponse du ministre de la Mobilité,
demande au gouvernement
d'exécuter la résolution "visant à inclure le gilet de sécurité réfléchissant dans la liste des accessoires de sécurité obligatoires et à rendre obligatoire le port de ce gilet par le conducteur à la suite d'un accident ou d'une panne", adoptée à l'unanimité au sein du Parlement."

Over de motie zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur la motion aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

11 **Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds voor de Gewesten" (nr. 13884)**

11 **Question de M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "l'éventuelle affectation aux**

Régions de moyens du fonds de sécurité routière" (n° 13884)

11.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, collega's, mijnheer de minister, een aantal weken of maanden geleden heeft de onafhankelijke verkeersspecialist Koninckx – zoals hij graag wordt genoemd – gesuggereerd om de Liefkenshoek-toltunnel tijdens de spitsuren tolvrij te maken voor vrachtwagens, in afwachting van de bouw van de Oosterweelverbinding, zodat het vrachtverkeer niet langer door de Kennedytunnel zou moeten tijdens die spitsuren.

Op zich gaat mijn vraag daar niet over, maar in een krant verklaarde u dat de kosten van zo'n maatregel inderdaad doenbaar zijn voor het verkeersveiligheidsfonds. Ik vond dat een vreemde uitspraak, aangezien u er zich altijd tegen verzet hebt of toch geen mogelijkheid zag om middelen vanuit het verkeersveiligheidsfonds toe te kennen aan de Gewesten. We hebben de bespreking vorig jaar nog gehad bij de hervorming van boetefonds naar veiligheidsfonds. We hebben toen nog een amendement ingediend om een deel van de opbrengsten te bestemmen voor verkeersveiligheidsacties van de Gewesten. Dat kon toen niet. Nu blijkt dat voor de Liefkenshoek-toltunnel een dergelijke constructie wel mogelijk zou kunnen zijn. Dat bleek tenminste uit uw reactie.

Vandaar mijn korte vraag, mijnheer de minister. Blijft u bij de uitspraak dat de kosten voor het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel, dat tot de bevoegdheid van de Gewesten behoort, zouden kunnen worden gefinancierd uit het verkeersveiligheidsfonds?

11.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, waarde collega's, via het verkeersveiligheidsfonds kan alles wat door de politie kan worden betaald.

11.03 Jef Van den Bergh (CD&V): De politie is niet bevoegd om de Liefkenshoektunnel tolvrij te maken en zeker niet om de schaduwtoel die daarop moet worden betaald, te betalen.

11.04 Minister Renaat Landuyt: Ik herhaal. In het verkeersveiligheidsfonds – denk aan de zone 30 – kan alles wat door politiezones kan worden betaald.

11.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Concludeert u daaruit dat een betaling van een schaduwtoel voor de Liefkenshoek-toltunnel mogelijk is tijdens de spitsuren?

11.06 Minister Renaat Landuyt: Mijn antwoord is direct een antwoord op alle komende vragen: het verkeersveiligheidsfonds doet uitkeringen op grond van de convenanten aan de politiezones. Als de convenant goedgekeurd is door de minister van Binnenlandse Zaken en de minister van Mobiliteit, is dat de basis voor de uitbetaling.

De **voorzitter:** Mijnheer Van den Bergh, een laatste repliek?

11.07 Jef Van den Bergh (CD&V): We zullen het onderzoeken.

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

12 Interpellation de Mme Muriel Gerkens au ministre de la Mobilité sur "l'arrêté royal autorisant les cyclomoteurs de catégorie B à emprunter les pistes cyclables à partir du 1^{er} mars 2007" (n° 1011)

12 Interpellatie van mevrouw Muriel Gerkens tot de minister van Mobiliteit over "het koninklijk besluit dat bromfietsen van categorie B toestaat vanaf 1 maart 2007 de fietspaden te gebruiken" (nr. 1011)

12.01 Muriel Gerkens (ECOLO): Monsieur le président, monsieur le ministre, l'arrêté royal du 28 décembre 2006 a été publié au Moniteur le 10 janvier dernier et non le 16 comme je l'ai indiqué dans la version écrite de ma question.

Cet arrêté oblige les cyclomoteurs de type B à emprunter les pistes cyclables lorsque la vitesse autorisée est supérieure à 50 km/h et les y autorise là où la vitesse est limitée à 50 km/h.

Vous avez déjà été interrogé au Sénat sur cette décision mais les arguments et les réponses que vous avez fournis sont, selon moi, lacunaires.

Dans vos réponses, vous indiquez que vous avez pris en compte la protection du cyclomotoriste vis-à-vis des voitures qui roulent plus vite que lui, ainsi que l'adaptation aux situations communales puisque certaines communes autorisent aujourd'hui en agglomération des vitesses supérieures à 50 km/h (généralement de 70 km/h). Vous indiquez par ailleurs que les ministres régionaux et les communes avaient demandé cette disposition et que vous avez répondu à leurs attentes.

Apparemment, vous n'accordez pas d'importance à la sécurité et à la protection des usagers les plus faibles, à savoir les cyclistes et les piétons qui sont souvent à côté et parfois sur les pistes cyclables en raison notamment de l'absence de trottoirs dans certaines communes ou régions.

Vous affirmez rouler à vélo à plus de 50 km/h. C'est bien mais ce n'est pas le cas de la majorité des cyclistes qui utilisent les pistes cyclables. Selon moi, la vitesse d'un cycliste est généralement inférieure à celle d'un cyclomoteur de type B dont on sait que la vitesse peut atteindre les 70 km/h. C'est au conducteur de réduire cette vitesse à 45 km/h; or rares sont les cyclomoteurs qui sont utilisés dans le respect de cette vitesse maximale puisqu'ils sont souvent "kités" – je ne connais pas le terme exact.

Je n'arrive pas à comprendre à quoi sert de prendre, depuis plusieurs années, des dispositions en faveur des usagers les plus faibles que sont les cyclistes et les piétons pour, plus tard, décider d'adopter des mesures en faveur des cyclomoteurs qui annihilent l'effet sécuritaire des mesures prises précédemment.

Aux Pays-Bas, la mesure existe d'obliger les cyclomoteurs de type B à emprunter les pistes cyclables, mais lorsque la vitesse autorisée pour les voitures est de 70 km/h et non 50 km/h. Voilà qui me semble répondre mieux à la réalité des vitesses des différents engins les uns par rapport aux autres.

Voilà la situation depuis 1999 aux Pays-Bas. Depuis lors, ils ont opéré diverses évaluations: les chiffres à ma disposition indiquent que les mesures prises ont diminué de manière importante le nombre des victimes de la route, plus de 30% tant pour les cyclistes que pour les piétons. À présent, les cyclomoteurs ne sont plus sur les pistes cyclables que lorsque la vitesse autorisée est supérieure à 70 km/h. Vous, au contraire, vous l'abaissez à 50 km/h.

Je n'arrive donc pas à comprendre vos objectifs, si ce n'est de détricoter des mesures prises en faveur des usagers faibles et le Code de la Rue élaboré sous le précédent gouvernement, notamment par Isabelle Durant, avec l'accord des partenaires de la majorité arc-en-ciel.

Vous dites qu'il revient aux communes d'aménager les espaces et de prendre les dispositions pour autoriser ou non l'utilisation des pistes cyclables par les cyclomoteurs. À mon sens, la démarche procède à l'envers: avant de permettre une répartition des cyclomoteurs au bon gré des pouvoirs communaux, il conviendrait de ne rendre obligatoire l'utilisation de certains espaces par les cyclomoteurs, par exemple, qu'avec la garantie d'une protection individualisée du cycliste puis du piéton, et ce, en imposant certaines obligations à ces autorités.

De plus, je m'inquiète du fait que les associations de cyclistes n'ont apparemment pas été consultées par rapport à cette mesure. Tant le Fietzersbond que le GRACQ disent ne pas avoir été consultés.

Il me revient également que la commission fédérale pour la sécurité routière n'a pas mis ce point à l'ordre du jour, alors qu'elle travaille sur la simplification du Code de la route.

Monsieur le ministre, pourquoi cette consultation n'a-elle pas été organisée? Est-ce bien raisonnable de mettre en application cet arrêté royal, sans que cette consultation et qu'une évaluation des risques que comprend la mesure que vous proposez n'aient eu lieu? Je souhaiterais vraiment comprendre comment vous arrivez à la conclusion que le cycliste n'est pas menacé par cette mesure et comment vous pouvez le justifier dans l'intérêt des différents usagers de la route.

Je ne retire en rien la nécessité de prendre des mesures pour protéger les cyclomoteurs de type B mais je pense qu'il aurait fallu s'y prendre autrement.

12.02 Renaat Landuyt, ministre: Monsieur le président, chère collègue, j'ai été quelque peu surpris par les réactions suscitées par l'arrêté royal du 28 décembre 2006 car nous avons respecté les pistes traditionnelles de concertation. Ce travail a commencé, il y a un an, et nous avons ensuite constaté qu'il fallait opérer des

changements concernant les cyclomoteurs de classe B et leur place sur la route. Notre souhait est d'obtenir un équilibre entre tous les usagers de la route, du plus faible au moins faible. C'est parce que nous avons voulu donner la possibilité aux communes de mieux adapter les règles à cette situation spécifique que nous avons prévu ces petits changements. Ce n'est certainement pas parce qu'il s'agissait d'un règlement de Mme Durant qu'il n'était pas applicable.

12.03 Muriel Gerkens (ECOLO): Monsieur le ministre, je suis étonnée de ce constat car les différents interlocuteurs disent qu'ils n'ont pas été consultés.

Je me suis également renseignée auprès des Régions car on dit qu'elles ont aussi été contactées. Le ministre de la Mobilité de la Région bruxelloise, qui est du même parti que vous, n'est pas au courant. Il m'a répondu que cela se trouvait peut-être dans la liste des 200 arrêtés ou dispositions qui sont passés en même temps. Il se dit assez opposé à la disposition prévue par cet arrêté royal et dit également qu'il n'a pas été consulté.

Cette consultation, si elle a eu lieu, n'a pas marqué les esprits et n'a pas été réalisée correctement. Il apparaît que les cyclistes comme les membres de la commission fédérale disent ne pas avoir été consultés. Un ministre régional qu'on ne peut pas soupçonner de vouloir vous mettre des bâtons dans les roues ne se souvient pas avoir été consulté et sa réaction est négative. Il serait donc intelligent de retirer cet arrêté, de consulter une nouvelle fois tous les partenaires et de réexaminer la mesure dans son ensemble. Il faudrait sans doute faire passer à 70 km/h la vitesse que vous aviez fixée à 50 km/h en s'inspirant de l'expérience hollandaise.

Par ailleurs, laisser une liberté d'adaptation aux communes pour trouver cet équilibre ne serait possible qu'à la condition que les communes s'engagent à poser des conditions de protection des différents usagers, du piéton au conducteur en passant par le cycliste et le cyclomotoriste. Appliquer une telle mesure sans ce préalable, c'est dangereux pour les usagers les plus faibles.

Je dépose donc une motion demandant le report de l'entrée en vigueur de cet arrêté afin d'organiser une consultation des cyclistes, de reprendre la discussion dans la Commission fédérale de la Sécurité routière et d'évaluer ces mesures prises dans des temps différents pour la sécurité du cyclomotoriste et pour celle du cycliste.

12.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, aangezien het hier om een interpellatie gaat, kan ik kort aansluiten.

Ik zou de motie van mevrouw Gerkens willen ondersteunen. Ik heb enkele weken geleden ter zake ook een vraag in de plenaire vergadering gesteld. U verwijst nu naar de mogelijkheid van de gemeenten om de situatie voor de bromfietsen aan te passen aan de specifieke situatie op hun grondgebied. Veel gemeenten en gewesten hebben de voorbije jaren geïnvesteerd in afslagstroken op de randen van de bebouwde kommen, tussen fietspad en autoweg. Nu komt u met een herziening van het KB. Dat is verbazend, want het KB was van kracht sinds 1 januari 2005. Nauwelijks twee jaar later wordt het gewijzigd zonder dat er een grondige evaluatie heeft plaatsgevonden. Daarenboven blijkt uit een Nederlands onderzoek dat er gunstige effecten zijn voor de verkeersveiligheid. Bovendien stond duidelijk in het advies van het Belgische Instituut voor de Verkeersveiligheid, dat u en ik beiden hebben gelezen, dat deze maatregel positief was voor de verkeersveiligheid. Het is onbegrijpelijk dat dit momenteel wordt teruggeschreefd.

Motions Moties

En conclusion de cette discussion, une motion de recommandation a été déposée par Mme Muriel Gerkens. Elle est libellée comme suit:

“La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de Mme Muriel Gerkens

et la réponse du ministre de la Mobilité,

demande au gouvernement

de retirer et reporter l'entrée en vigueur de cet arrêté royal

- afin d'organiser une véritable consultation des associations de cyclistes;

- afin de faire examiner cette proposition par la Commission fédérale pour la Sécurité routière;

- afin de réaliser une évaluation globale des mesures modifiées dans le Code de la route en faveur “de la

protection d'usagers spécifiques" sans cohérence entre les différents usagers."

Tot besluit van deze bespreking werd een motie van aanbeveling ingediend door mevrouw Muriel Gerkens. Ze luidt als volgt:

"De Kamer,

gehoord de interpellatie van mevrouw Muriel Gerkens

en het antwoord van de minister van Mobiliteit,

vraagt de regering

om de inwerkingtreding van dat koninklijk besluit in te trekken en uit te stellen

- teneinde een daadwerkelijk overleg met de fietsersverenigingen op gang te brengen;

- dat voorstel door de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid te laten onderzoeken;

- en een algemene beoordeling uit te voeren van de maatregelen in de wegcode die "ter bescherming van specifieke weggebruikers" werden gewijzigd, waarbij echter geen rekening werd gehouden met de andere weggebruikers."

Le vote sur la motion aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

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

13 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Mobiliteit over "Franse diplomatieke nummerplaten van prins Laurent" (nr. 13747)

13 Question de M. Francis Van den Eynde au ministre de la Mobilité sur "les plaques d'immatriculation diplomatiques françaises utilisées par le prince Laurent" (n° 13747)

13.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, naar verluidt beschikt prins Laurent over een aantal prachtige klassevoertuigen die deel uitmaken van zijn autostal, maar hij wordt niettemin zeer regelmatig opgemerkt aan het stuur van een ander klassevoertuig dat voorzien is, niet zomaar van een Franse nummerplaat, maar van een Franse diplomatieke nummerplaat. Dat werd met zoveel woorden gezegd tijdens het tv-programma Terzake van 13 december, en bovendien ook nog in beeld gebracht. Er werd aan toegevoegd dat het geen uniek feit was, maar iets dat zich vrij regelmatig voordeed.

Mijnheer de minister, u zult het met mij eens zijn dat het vreemd is dat een lid van het Belgisch koningshuis zich verplaatst met een voertuig met een nummerplaat uit een ander land, en dan nog een voertuig dat diplomatiek wordt beschermd.

De vraag kan trouwens worden gesteld of die diplomatieke bescherming geldt voor om het even wie die aan het stuur zit van een voertuig met zo een nummerplaat.

In elk geval wil ik het volgende vragen.

Kan het dat een Belgisch staatsburger, a fortiori een lid van de koninklijke familie, niet alleen beschikt over wagens met nummerplaten van bij ons, maar ook over nummerplaten uit het buitenland, en dan nog diplomatieke nummerplaten?

Zo ja, kunt u dat dan verklaren?

13.02 Minister Renaat Landuyt: Mijnheer de voorzitter, ik veronderstel dat de tv-beelden van Terzake van 13 december 2006, die ik zelf niet heb gezien, geen getrukeerde beelden zijn. Ik heb er geen verklaring voor.

In ieder geval hebben wij via de DIV geen diplomatieke – zeker geen Franse, diplomatieke – nummerplaten aan iemand van de koninklijke familie uitgegeven.

13.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, ik ben niet verantwoordelijk voor het al dan niet getrukeerd zijn van de nummerplaten.

Ik heb vorige week de videoband nog bekeken.

13.04 Minister Renaat Landuyt: Ik kan alleen maar binnen mijn bevoegdheden antwoorden. Ik heb de kwestie bij de DIV laten nagaan. Daar werden zeker geen Franse nummerplaten uitgereikt.

13.05 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Ik zal misschien aan de minister van Financiën een vraag over de btw en de belastingen op een dergelijk voertuig moeten stellen. Dat is echter een andere zaak.

13.06 Minister **Renaat Landuyt**: U kunt ook de minister van Buitenlandse Zaken ondervragen over de diplomatieke regels.

13.07 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Het is een zaak die mij nieuwsgierig maakt.

13.08 Minister **Renaat Landuyt**: Houd mij op de hoogte.

13.09 **Francis Van den Eynde** (Vlaams Belang): Ik zal u op de hoogte houden.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.52 uur.
La réunion publique de commission est levée à 15.52 heures.*