

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

du

LUNDI 05 FEVRIER 2007

Après-midi

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

MAANDAG 05 FEBRUARI 2007

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 19 par M. Francis Van den Eynde, président.

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)**

01.01 **Colette Burgeon** (PS) : La Commission européenne souhaite harmoniser en un seul acte de droit communautaire les règles concernant le transport de marchandises dangereuses par route, par chemin de fer et par voies de navigation intérieures sur le territoire de l'Union européenne.

Dans le contexte actuel du transport multimodal, la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) ratifiée par la Belgique vous semble-t-elle suffisamment contraignante pour gérer le transport des marchandises dangereuses ?

L'harmonisation des règles européennes est nécessaire pour garantir la sécurité, mais le droit communautaire ne risque-t-il pas d'être moins restrictif que la législation actuellement en vigueur ?

Quel bilan tirez-vous de la mise en œuvre de la directive européenne relative au rapprochement des législations concernant le transport des marchandises dangereuses par route ?

La législation belge peut-elle servir de référence dans l'élaboration d'un règlement communautaire concernant le transport des marchandises par voies d'eau intérieures ?

01.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en français*) : Le règlement concernant le transport international de marchandises dangereuses par chemin de fer (RID), en vigueur dans tous les États membres de l'Union européenne, garantit un haut niveau de sécurité, notamment dans le contexte du transport multimodal. Ce règlement s'est aligné depuis 2001 sur le règlement modèle de l'ONU en la matière, garantissant une grande possibilité d'harmonisation avec les dispositions concernant les autres modes de transport de marchandises dangereuses.

Les réglementations internationales actuellement en vigueur - ADR et RID - sont appliquées en transport intra-communautaire via les directives 1994/55/CE et 1996/49/CE, transposées en droit belge par deux arrêtés royaux concernant ces types de marchandises, à l'exception des matières explosives et radioactives. Ces réglementations sont mises à jour tous les deux ans. Ces deux directives vont être remplacées par une seule, basée sur les réglementations internationales en vigueur, y compris l'Accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par voies navigables (ADN).

La directive 94/55/CE a uniformisé les règles dans l'UE, en particulier concernant le transport national de marchandises dangereuses.

La Belgique dispose 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) : Concernant les matières explosives et radioactives, existe-t-il d'autres arrêtés ou réglementations ? Concernant le transport de marchandises dangereuses par voies navigables, vous avez parlé de prescriptions générales et d'un ancien règlement. Comptez-vous actualiser cette réglementation ?

01.04 Renaat Landuyt, ministre (en français) : Les matières explosives et radioactives font l'objet d'arrêtés royaux distincts. Quant aux règlements en vigueur, nous attendons le résultat des débats au niveau européen.

L'incident est clos.

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

02.01 Talbia Belhouari (PS) : Des signaux routiers peu visibles, mal placés ou mal entretenus mettent en danger les usagers de la route. Quels sont les critères qui ont servi à la réglementation des signaux routiers ? Ces normes ont-elles été récemment évaluées ?

L'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 précise, en son article 6.3, que les signaux routiers doivent être maintenus dans un état de propreté tel qu'ils restent identifiables pour les usagers. Quelle démarche conseillez-vous à l'usager lambda qui estimerait que des panneaux ne sont manifestement pas entretenus ?

Une uniformisation à l'échelle européenne ne serait-elle pas nécessaire pour améliorer l'entretien et la gestion des signaux routiers ?

02.02 Renaat Landuyt, ministre (en français) : Les critères qui servent à la réglementation des signaux routiers sont ceux de la Convention de Vienne sur la signalisation routière.

C'est un avis juridique que vous me demandez dans votre deuxième question. Je conseillerais au conducteur qui constate que des panneaux ne sont manifestement pas entretenus et peu visibles de se diriger vers les communes ou les Régions. Cependant, je pourrais l'aider davantage s'il se rendait à mon cabinet d'avocat !

Nous devons effectivement tenter d'uniformiser les règles à l'échelle européenne. De plus en plus, les ministres des Transports se concertent sur les règles de sécurité routière.

L'incident est clos.

Le **président** : La question n° 13703 de Mme Yolande Avontroodt est reportée, de même que la question n° 13990 de Mme Valérie Déom. La question n° 13793 de M. Miguel Chevalier est transformée en question écrite

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) : L'aéroport de Courtrai-Wevelgem ne dispose pas d'aiguilleurs du ciel de Belgocontrol parce qu'il ne figure pas dans l'accord de coopération entre les autorités fédérales et les régions. Des initiatives législatives ont été prises dans ce parlement pour normaliser cette situation et fournir à l'aéroport un appui fédéral. La commune concernée, la province et le gouvernement flamand ont entre temps dégagé des moyens pour le développement ultérieur de l'aéroport. Il appartient à présent aussi au pouvoir fédéral de prendre ses responsabilités.

Des mesures seront-elles prises ultérieurement en faveur de l'aéroport de Courtrai-Wevelgem ? L'accord de gestion a-t-il déjà été adapté ? Quand l'aéroport disposera-t-il d'aiguilleurs du ciel de Belgocontrol ? Cela dépendra-il de certaines conditions ?

03.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Le prolongement des services de navigation par Belgocontrol à l'aéroport de Courtrai ne figure pas dans l'accord de coopération entre le pouvoir fédéral et les régions. Cet aéroport est en effet exploité par une intercommunale et non par la région flamande.

Le règlement CE 1794/2006 du 6 décembre 2006 requiert l'adaptation de l'accord de coopération. Il faudra une concertation entre le pouvoir fédéral et les régions pour modifier l'accord de coopération. La question se posera alors de savoir si la Région flamande souhaite qu'un règlement applicable à l'aéroport de Courtrai soit inséré dans le nouvel accord de coopération.

03.03 Roel Deseyn (CD&V) : L'intercommunale est terminale. L'aéroport a donc besoin d'une nouvelle structure de gestion. Il est grand temps, particulièrement à la lumière du règlement CE, de promulguer un arrêté royal modifiant l'arrêté royal afin que la situation soit régularisée dans les meilleurs délais. Plusieurs partis politiques de la région soulignent le rôle joué par l'aéroport dans le développement économique de la région. J'espère dès lors que le ministre s'attellera rapidement à ce dossier.

03.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : L'arrêté royal ne peut être modifié sans respecter certaines conditions puisqu'il s'agit d'une compétence commune. Nous dépendons, pour les modifications de l'accord de coopération, de la Région flamande. Tant qu'elle n'aura pas fait savoir qu'elle souhaite que l'aéroport figure dans l'accord de coopération, nous sommes impuissants.

03.05 Roel Deseyn (CD&V) : Nous devons donc aussi interroger le Parlement flamand. On s'accorde en effet pour dire, au-delà des partis, que cet aéroport sert les intérêts régionaux. Il ne doit donc pas y avoir de blocages, à quelque niveau que ce soit.

L'incident est clos.

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) : *Actie Noordrand* diffuse des statistiques qui font état d'une nouvelle augmentation du nombre de vols nocturnes en 2006 ainsi que d'une concentration accrue des vols au-dessus de la périphérie Nord. La piste 25R a reçu 5,5 % de vols en plus qu'en 2004. En revanche, on note une diminution de l'utilisation des pistes 20 et 25L, de l'ordre de 8,3 et 3,5 %. Cette tendance s'est poursuivie en janvier 2007.

Cette situation bafoue les accords qui ont été conclus. Au lieu d'arriver à une plus grande dispersion, on observe une concentration accrue. Comment le ministre explique-t-il cette évolution ? La politique en matière de dispersion ne fait-elle l'objet d'aucune évaluation ? Comment le ministre entend-il respecter la promesse d'une meilleure dispersion ? Comment va-t-il veiller à ce que les vols de nuit à destination de l'est décollent le moins souvent possible au-dessus de la périphérie Nord ?

04.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Je pars du principe qu'*Actie Noordrand* diffuse des données fiables.

Le choix des pistes de l'aéroport de Bruxelles ne dépend pas uniquement du système préférentiel d'utilisation des pistes, qui constitue un modèle théorique pour les décollages et atterrissages, mais est également lié aux conditions météorologiques ainsi qu'à la disponibilité pratique des pistes. Cette réalité signifie que même si le système est maintenu en l'état, l'utilisation effective des pistes n'est pas chaque année identique.

Les négociations avec les Régions tendant à fixer un cadre d'exploitation opérationnel pour l'aéroport national concernant les nuisances sonores sont encore en cours.

04.03 Bart Laeremans (Vlaams Belang) : Cette réponse était très vague et générale. Le ministre ne met toutefois nullement en doute les chiffres de l'association *Actie Noordrand*.

Nous savons par ailleurs que les conditions atmosphériques et la disponibilité constituent aussi des facteurs

déterminants pour l'utilisation des pistes et, par conséquent, des routes. C'est également la raison pour laquelle nous examinons les chiffres à plus long terme et sommes obligés de constater que les choses n'évoluent pas dans la bonne direction : la dispersion instaurée par M. Anciaux a été transformée en concentration par M. Landuyt. Ce dernier, qui procède tout de même régulièrement à des évaluations, pourrait cependant exercer une influence positive à cet égard, ce qu'il ne fait manifestement pas. Il poursuit ainsi sur la voie de la politique de concentration de Mme Durant.

L'incident est clos.

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

05.01 Valérie De Bue (MR) : Le plan Octopus a pour objectif d'améliorer la sécurité aux abords des écoles primaires. Il propose aux écoles, aux parents d'élèves et à l'administration communale de réfléchir à des moyens et à des actions.

L'ASBL "Empreintes" conduit le plan pour la partie wallonne du pays. Ses publications mentionnent l'existence de divers modes de subsides à l'intention des communes afin de financer le plan.

Disposez-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 d'octroyer une aide financière directe du fédéral pour une réalisation concrète du plan ?

05.02 Renaat Landuyt, ministre (en français) : Ces subsides ne relèvent pas 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 à cet effet.

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.

Les forces de police locales peuvent aussi accorder des budgets à la sensibilisation et au contrôle.

Les Régions peuvent 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.

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

Une aide directe du fédéral n'est pas envisageable dans le contexte actuel de la répartition des compétences.

05.03 Valérie De Bue (MR) : J'ai l'intention de me tourner vers la police locale. J'approuve l'idée de donner la priorité à l'accès aux subsides. De plus, j'estime que lier cet accès au plan des déplacements scolaires constitue une avancée.

L'incident est clos.

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)

06.01 Valérie De Bue (MR) : Tous les employeurs de plus de cent travailleurs et leurs unités d'établissement de trente personnes ont l'obligation d'établir, tous les trois ans, un diagnostic des déplacements du personnel entre le domicile et le travail.

Au départ, les diagnostics de mobilité devaient être effectués pour le 30 avril 2004. La date a été reportée au 30 juin 2005 et les entreprises pouvaient transmettre les données jusqu'au 30 avril 2006.

Le SPF a établi un rapport sur cette enquête. Il apparaît que 80% des établissements auraient répondu. Qu'adviendra-t-il de toutes ces données ? Il semble que les entreprises n'aient eu en retour qu'un rapport statistique de leurs propres données.

L'évaluation de cette enquête devrait être achevée le 30 juin 2007. Où en est-elle ?

Les entreprises ont consacré un nombre considérable d'heures de travail à la collecte de ces données. La pertinence de l'enquête semble diversement appréciée. Ne doit-on pas l'étaler dans le temps et la prévoir tous les cinq ans ? Ne doit-on pas la limiter aux entreprises de cent travailleurs et supprimer l'obligation imposée aux unités d'établissements de trente personnes ?

06.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Mon administration peaufine une communication au sujet du rapport lui-même. Le taux de participation est de 88%. J'espère avoir une vue globale pour la mi-février.

Chaque établissement a reçu une fiche de site d'entreprise résumant sa situation en matière de mobilité dans le contexte régional. L'évaluation de ce rapport doit être soumise au CNT et au CCE en février, ainsi qu'au comité A du secteur public. Ce rapport doit servir de base à la discussion des partenaires sociaux au sujet de la mobilité.

Il faut continuer à organiser cette enquête tous les trois ans afin de bien suivre l'évolution de la mobilité de chaque firme, de chaque région ou de tout le pays.

On hésite quant à la possibilité d'élargir l'enquête aux entreprises de plus de trente personnes car cela doit rester faisable pour l'administration. En outre, les problèmes sont plus importants dans les entreprises de plus de cent travailleurs et, si celles-ci 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) : Il serait intéressant de tenir compte de ce qui a bien marché et de ce qui n'a pas bien marché lors de l'enquête. Il se posait par exemple à Bruxelles un problème de formulaires différents à harmoniser.

L'enquête devrait déboucher sur des dispositions concrètes.

L'incident est clos.

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) : Près de 5 % de l'ensemble des voitures immatriculées en Belgique en 2006 ont disparu de notre pays dans le mois. Quelques importateurs – principalement Fiat, Alfa Romeo et Renault – tentent ainsi de gonfler artificiellement leur part de marché. La Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV) est dès lors abusivement et inutilement mise à contribution et, en définitive, tous ces frais supplémentaires sont supportés par le contribuable.

Le ministre nous a déjà assurés fin décembre que des actions étaient entreprises pour mettre un terme à ces pratiques. Ainsi, la taxe de mise en circulation (TMC) doit à présent être réglée dès le premier jour et non

plus à partir d'un délai d'un mois, comme c'était le cas auparavant. Le ministre oublie toutefois que cette taxe peut être récupérée lorsqu'un véhicule immatriculé dans notre pays fait l'objet d'une nouvelle immatriculation à l'étranger dans les six mois. Lorsque le véhicule est rayé des registres dans le mois, aucune taxe de circulation n'est par ailleurs due.

Le ministre entend aussi mettre le holà aux pratiques de certains assureurs qui proposent des assurances fictives pour de très courtes périodes, en les obligeant à conclure des contrats d'une durée de six mois minimum. Je crains toutefois que ce ne soit pas réalisable, ni souhaitable. Il me paraît plus judicieux de prévoir une taxe spéciale sur les immatriculations de courte durée et de faire en sorte que cette taxe soit assez importante pour empêcher les abus, mais sans que les personnes de bonne foi soient dupées pour autant.

Quelles initiatives le ministre a-t-il prises, entre-temps, pour faire cesser ces pratiques ? Est-il partisan d'une taxe sur les immatriculations de courte durée ? Dans combien de cas la TMC a-t-elle été remboursée, en 2005 et en 2006, pour cause d'immatriculation à l'étranger dans les six mois ? Combien de demandes de plaques « essai » ont été introduites en 2005 et en 2006 ?

07.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Un groupe de travail spécial étudie actuellement tous les aspects techniques relatifs à la question des immatriculations de courte durée. Les conclusions de cette étude ne sont pas encore connues.

En ce qui concerne la Belgique elle-même – je veux parler des immatriculations de courte durée par des garagistes qui utilisaient le véhicule eux-mêmes, qui l'immatriculaient de nouveau après la nouvelle immatriculation et le laissaient à l'étranger – cette porte de sortie a été condamnée. Il est plus difficile de fermer la porte de sortie vers l'étranger, comme la question des véhicules tout terrain le prouve aussi. Il n'est pas simple de convaincre tout le monde qu'il est inéquitable de laisser se poursuivre des situations malhonnêtes. Ce dossier ne restera certainement pas sans suite.

J'ai transmis la question relative à la taxe de mise en circulation au ministre des Finances, mais je n'ai pas encore reçu de réponse.

À propos des plaques « essai », il y a eu 1.789 immatriculations en 2005 et 1.855 en 2006. De nombreux véhicules à l'essai circulent d'ailleurs à Knokke.

07.03 Guido De Padt (VLD) : Nous n'avons donc guère progressé depuis décembre. La DIV est inutilement chargée d'environ 20.000 inscriptions et désinscriptions, chaque année, alors que ce service est déjà surchargé sans cela. J'espère que le ministre nous informera lorsqu'il disposera des résultats du groupe de travail.

L'incident est clos.

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) : Une analyse récente a montré que la Flandre pourrait mieux exploiter les atouts dont elle dispose. La congestion croissante des routes, plus particulièrement aux heures de pointe, constitue la principale menace. Une solution consisterait à éviter de faire circuler les camions aux heures de pointe en assouplissant les plages de chargement et de déchargement, ce qui se traduirait par un désengorgement et permettrait au secteur du transport d'offrir un service plus efficace pour le secteur du transport. En ce qui concerne la sécurité routière, l'IBSR ne voit aucune objection à faire circuler davantage de camions le soir.

Le ministre soutient-il le principe de l'étalement des heures de chargement et de déchargement et y lie-t-il des conditions périphériques ? Le groupe de travail pour la sécurité du transport de marchandises a-t-il examiné cette proposition ? Quelles ont été ses conclusions ? Des entraves doivent-elles être levées ?

08.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : La répartition dans le temps du transport de

marchandises et l'étalement des heures de chargement et de déchargement ne relèvent pas de ma compétence. En ce qui concerne les conditions périphériques, le respect des temps de conduite et de repos constitue pour moi un sujet de préoccupation. Pour le reste, je suppose que chaque secteur organisera une concertation sociale.

Tous les membres du groupe de travail fédéral pour la sécurité du transport de marchandises ont été informés de la nouvelle de l'accident de bus nocturne, ainsi que des propositions formulées ensuite par le ministre flamand, M. Peeters, relatives à l'augmentation de la conduite la nuit.

Il n'y a pas d'entraves, seulement des règles à respecter.

08.03 Guido De Padt (VLD) : Quelle est la position personnelle du ministre? Je suppose qu'il n'est pas un fervent partisan de la proposition. Il se réfère en effet à la fois à l'accident de bus nocturne et à la proposition de M. Peeters.

08.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Il est louable que nous nous efforcions d'éviter les embouteillages par tous les moyens mais en tant que ministre responsable pour les vols de nuit, je n'estime pas devoir me prononcer sur le transport de nuit.

08.05 Guido De Padt (VLD) : Et en votre qualité de ministre responsable de l'IBSR ?

08.06 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Je réitère ma préoccupation en ce qui concerne les temps de conduite et de repos.

L'incident est clos.

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)

09.01 Olivier Maingain (MR) : M. Jules Kneepkens, qui vient d'être nommé à la tête de la Direction générale du transport aérien, est un ancien fonctionnaire néerlandais qui aurait figuré parmi les directeurs les moins susceptibles d'être promus à des fonctions supérieures, qui aurait un passé au sein du Partij van de Arbeid et qui ne maîtriserait que fort peu le français. Il aurait été en outre nommé à cette fonction en attendant de l'être au sein de l'un ou l'autre organisme international.

Quels ont été les critères et conditions du recrutement de M. Kneepkens ? Pourra-t-il faire face à ses obligations linguistiques ? Sa nomination est-elle envisagée dans la durée ou en attendant de pouvoir nommer d'autres candidats qui ne sont pas en mesure de postuler à ce jour ?

09.02 Renaat Landuyt, ministre (en français) : La procédure de recrutement, qui est fixée par l'arrêté royal du 29 octobre 2001, a été suivie. M. Kneepkens parle néerlandais, français et anglais, ce qui est intéressant pour les contacts internationaux.

09.03 Olivier Maingain (MR) : Votre réponse, très courte, ne me renseigne pas sur les critères appliqués, ni sur les autres candidats retenus.

09.04 Renaat Landuyt, ministre (en français) : Il y avait trois néerlandophones dans le dernier groupe : deux Flamands et un Néerlandais, qui était, selon moi, le plus fort. Il est bon que les fonctionnaires aient une mobilité européenne.

L'incident est clos.

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**

rétroréfléchissante" (n° 13899)

10.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : La Chambre a adopté à l'unanimité une proposition de résolution relative à l'obligation de disposer d'un gilet de sécurité réfléchissant. Cette résolution dépasse de loin le cadre des dispositions contenues dans l'arrêté royal. Ce dernier n'évoque qu'un gilet de sécurité rétroréfléchissant et non un gilet fluorescent. L'obligation du port de ce gilet ne concerne que le conducteur et non le ou les passager(s). Le gilet ne figure pas sur la liste des accessoires devant obligatoirement faire partie du kit de sécurité de la voiture et n'est obligatoire que sur les autoroutes. Pourquoi avoir opté pour une transposition minimaliste de la résolution ?

10.02 Hilde Vautmans (VLD) : La résolution du 20 avril 2006 relative aux gilets de sécurité a été adoptée à l'unanimité. Je me félicite que le ministre y ait donné suite rapidement, car le port d'un gilet de sécurité augmente la sécurité. Ces gilets font de plus en plus leur apparition dans nos rues. Je me demande toutefois pourquoi le ministre n'a pas inclus le gilet dans la liste des accessoires devant obligatoirement être présents dans le véhicule, alors que la résolution le demandait. La présence dans le véhicule me paraît une condition essentielle au port du gilet. La raison pour laquelle le ministre n'aurait pas inclus le gilet résiderait, semble-t-il, dans le fait que la liste prévue par l'arrêté royal du 15 mars 1968 ne s'applique qu'aux voitures immatriculées en Belgique. Pourtant, il s'agirait déjà d'un grand nombre de véhicules. La règle pourrait simplement être signifiée aux autres utilisateurs de véhicules.

Il est également étrange que le gilet ne doive être porté que sur certaines routes. Cette disposition sème la confusion. Une obligation générale constituerait un bon exemple de simplification réglementaire.

10.03 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Je vais au-delà de ce que demandait la résolution. Je me sens conforté dans mes convictions depuis que le VAB a fait réaliser une étude dont les conclusions font apparaître que la méthode consistant à intégrer obligatoirement certains accessoires dans l'arrêté royal de 1968 manque sa cible. Les boîtes de pansements sont en effet offertes gratuitement par les constructeurs automobiles et elles ne contiennent pas toujours les choses essentielles. L'extincteur obligatoire donne, lui aussi, une fausse impression de sécurité car il ne fonctionne pas toujours. Nous sommes en train d'exploiter l'étude menée par le VAB pour déterminer quels objets devraient être réellement obligatoires dans les voitures belges.

En ce qui concerne la veste de sécurité rétro-réfléchissante, j'entends appliquer la même méthode que pour l'éclairage des vélos. Un vélo ne doit pas être muni d'un éclairage fixe mais le cycliste doit rouler avec un éclairage quand c'est nécessaire. De même, les automobilistes doivent porter la veste de sécurité quand son port répond à une nécessité. Il s'agit là, à mon sens, d'une mesure plus sévère qu'une obligation purement statique. Et c'est ce qui rend d'ailleurs impraticables des contrôles qui porteraient uniquement sur la présence de la veste dans le véhicule et qui seraient ressentis comme gênants par l'automobiliste contrôlé.

Je me réjouis qu'une sensibilisation à grande échelle ait lieu car l'étude du VAB démontre que les gens acceptent la veste de sécurité à la fois comme une obligation et comme une mesure judicieuse. Le prix de cet accessoire évolue en outre favorablement.

10.04 Jef Van den Bergh (CD&V) : Les arguments du ministre ne me convainquent pas. Il ne dit pas clairement à quelles routes la réglementation est applicable. J'estime par ailleurs étonnant que le passager puisse quitter le véhicule sans gilet. La résolution n'a pas été transposée dans une réglementation alors que la Chambre s'était prononcée unanimement à ce sujet.

À la suite de l'étude du VAB, il va être procédé à un nouvel examen du contenu de l'arrêté royal de 1968. Lorsque l'arrêté royal relatif au gilet de sécurité a été annoncé, l'étude du VAB n'avait pas encore été publiée ou venait de l'être. L'argument du ministre n'était donc pas valable au moment de la rédaction de la résolution.

Une panne de voiture n'est pas prévisible. À défaut de disposer d'un gilet, on doit rester à bord de son véhicule, ce qui est très dangereux.

10.05 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Il est interdit de rester à bord du véhicule sur la bande d'arrêt d'urgence.

10.06 Jef Van den Bergh (CD&V) : En tout état de cause, le ministre contraint donc le conducteur à un acte interdit, puisqu'il n'impose pas la présence du gilet dans le véhicule.

10.07 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : On ne réalise manifestement pas que je suis allé au-delà de ce qui était demandé dans la résolution. On peut par contre se demander pourquoi l'obligation ne s'applique que sur les autoroutes. En Belgique, il est toutefois difficile de se déplacer sans emprunter une autoroute.

10.08 Jef Van den Bergh (CD&V) : C'est tout à fait inexact. Prévoit-on encore une campagne de sensibilisation, comme le demande le VAB ?

10.09 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : L'annonce de l'entrée en vigueur de l'arrêté royal a déjà produit un effet de sensibilisation important.

10.10 Jef Van den Bergh (CD&V) : Je dépose une motion. Étant donné que je me borne à solliciter la mise en œuvre d'une résolution, je présume que la majorité ne déposera pas de motion pure et simple.

10.11 Hilde Vautmans (VLD) : Il n'est pas exact que le ministre fait davantage que ce qui lui était demandé. Dans la résolution, nous demandions à la fois que le code de la route soit modifié et que le gilet figure sur la liste des accessoires obligatoires. Des contrôles peuvent être effectués pour veiller au fonctionnement de cet accessoire. Je maintiens que le gilet doit être présent dans le véhicule dès l'achat de ce dernier.

Le ministre n'a pas précisé à quelles routes l'obligation est applicable.

10.12 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Il s'agit des voies rapides et des autoroutes. Les petites routes ne sont pas concernées.

10.13 Hilde Vautmans (VLD) : Je le déplore.

10.14 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Sur les petites routes, le véhicule – qui entrave le passage – doit être écarté le plus rapidement possible. Un gilet de sécurité ne suffit dès lors pas.

Je ne vais pas aussi loin que le VAB qui demande la suppression à la liste des accessoires obligatoires mais j'accède néanmoins à la demande de Mme Vautmans qui me demande d'utiliser une méthode non valable juridiquement. En effet, je suis juriste.

10.15 Hilde Vautmans (VLD) : J'espère que nous pourrions rouvrir ce débat au moment de l'adaptation de l'arrêté royal relatif aux accessoires obligatoires. Je préconise une liste minimale.

10.16 Jef Van den Bergh (CD&V) : Il n'est pas exact que le VAB demanderait la suppression de la liste obligatoire, comme le prétend le ministre.

10.17 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : J'ai reçu les représentants du VAB et je leur ai expliqué que je ne pouvais me permettre de supprimer cette obligation qui, selon eux, a des effets néfastes : lorsqu'il vend un véhicule, le vendeur offre une trousse de secours, un triangle et un extincteur mais généralement de moindre qualité. Au lieu de supprimer l'obligation, il me paraît préférable de la détailler et d'y inclure la veste.

10.18 Hilde Vautmans (VLD) : Je suis d'accord sur ce point, le port du gilet de sécurité est plus important que sa présence obligatoire dans la voiture.

10.19 Jef Van den Bergh (CD&V) : Le VAB évoque deux possibilités : supprimer l'interdiction ou modifier la normalisation. C'est autre chose que de dire que le VAB est pour la suppression pure et simple.

Le réexamen de l'arrêté royal de 1968 sera l'occasion rêvée pour transposer les recommandations de ma motion dans des règles légales. J'invite Mme Vautmans à cosigner cette motion.

10.20 Hilde Vautmans (VLD): Je n'ai encore jamais cosigné de motion, pas même une motion pure et simple.

Motions

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."

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

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) : Il y a quelque temps, Flor Koninckx a proposé de suspendre le péage du tunnel du Liefkenshoek aux heures de pointe pour les poids lourds. Cette mesure serait de nature à désengorger le tunnel Kennedy en attendant la nouvelle liaison de l'Oosterweel. Le ministre a déclaré dans la presse que les coûts pourraient être supportés par le fonds pour la sécurité routière. Cette idée est étrange, car le ministre s'est toujours opposé à l'octroi aux Régions de moyens provenant du fonds pour la sécurité routière.

Le ministre maintient-il son point de vue selon lequel le fonds pour la sécurité routière peut prendre en charge les coûts générés par la suspension du péage du tunnel du Liefkenshoek ?

11.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Le fonds pour la sécurité routière peut être sollicité pour tous les projets que les zones de police peuvent financer.

11.03 Jef Van den Bergh (CD&V) : La suspension du péage du tunnel du Liefkenshoek et la perception d'un péage virtuel ne relèvent pas, à mes yeux, de la compétence de la police.

11.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Il convient d'examiner cette question.

11.05 Jef Van den Bergh (CD&V) : Puis-je conclure de votre réponse que le fonds pour la sécurité routière peut servir au paiement d'un péage virtuel aux heures de pointe ?

11.06 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Le fonds pour la sécurité routière effectue des paiements au bénéfice des zones de police sur la base de conventions. Une convention peut donner lieu à une prestation du fonds si elle est adoptée par les ministres de l'Intérieur et de la Mobilité.

L'incident est clos.

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 1er mars 2007" (n° 1011)

12.01 Muriel Gerkens (ECOLO) : Un arrêté royal du 28 décembre 2006, publié au *Moniteur belge* le 10 janvier dernier, oblige les cyclomoteurs à emprunter les pistes cyclables lorsque la vitesse autorisée est supérieure à 50 km/h, et les y autorise si elle est limitée à 50 km/h.

Vous avez déjà été interrogé au Sénat sur ce sujet, mais vos réponses sont lacunaires. Ainsi, vous indiquez

que vous avez tenu compte de la protection du cyclomotoriste vis-à-vis des voitures et de l'adaptation aux situations locales de certaines communes qui autorisent des vitesses supérieures à 50 km/h. Vous indiquez aussi que les Régions et les communes avaient demandé cette disposition.

Vous ne pensez donc pas à la sécurité des usagers les plus faibles, tels les cyclistes et les piétons. La vitesse d'un cycliste – excepté les professionnels comme vous, puisque vous affirmez rouler à 50 km/h ! – est généralement inférieure à celle d'un cyclomoteur (70 km/h, que le conducteur doit limiter à 45 km/h, ce qui est rare !).

A quoi sert-il de prendre, depuis des années, des dispositions en faveur de ces usagers les plus faibles pour, ensuite, adopter des mesures en faveur des cyclomoteurs qui annihilent l'effet sécuritaire précédent ?

Aux Pays-Bas, les cyclomoteurs doivent emprunter les pistes cyclables, si la vitesse autorisée est de 70 et non 50 km/h. Depuis 1999, ces mesures y ont diminué le nombre des victimes de la route de plus de 30% tant pour les cyclistes que pour les piétons.

Quels sont vos objectifs, si ce n'est de détricoter des mesures en faveur des usagers faibles et le Code de la rue élaboré par Isabelle Durant ?

Vous dites que les communes doivent aménager les espaces et prendre les dispositions pour autoriser ou non l'utilisation des pistes cyclables par les cyclomoteurs. Mais il ne faudrait rendre obligatoire l'utilisation de certains espaces par les cyclomoteurs qu'avec la garantie d'une protection individualisée du cycliste puis du piéton.

De plus, les associations de cyclistes (Fietserbond et GRACQ) n'ont apparemment pas été consultées, et 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.

Pourquoi n'y a-t-il pas eu cette consultation ? Comment mettre en application cet arrêté royal, sans cette consultation et une évaluation des risques ? Pourquoi concluez-vous que le cycliste n'est pas menacé par cette mesure et comment la justifiez-vous dans l'intérêt des différents usagers de la route ?

Il fallait certes prendre des mesures pour protéger les cyclomoteurs, mais le faire autrement !

12.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : J'ai été surpris par les réactions suscitées par cet arrêté royal, car nous avons respecté les pistes traditionnelles de concertation. Ce travail a été lancé, il y a un an déjà. Nous souhaitons l'équilibre entre tous les usagers de la route. Nous avons voulu permettre aux communes de mieux adapter les règles à leur situation spécifique. Ce n'est pas pour annuler un règlement de Mme Durant !

12.03 Muriel Gerkens (ECOLO) : Les différents interlocuteurs disent pourtant ne pas avoir été consultés ! Je me suis renseignée auprès des Régions : le ministre de la Mobilité de la Région bruxelloise - de votre parti ! - n'est pas au courant. Peut-être que cela se trouvait dans la liste des 200 arrêtés ou dispositions qui sont passés en même temps. Il est, en tout cas, opposé à cette disposition.

Cette consultation, si elle a eu lieu, n'a pas été réalisée correctement : ni les cyclistes ni les membres de la commission fédérale ni un ministre régional au moins n'ont été consultés. Il vaudrait mieux retirer cet arrêté pour consulter une nouvelle fois tous les partenaires et 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.

Par ailleurs, laisser la liberté aux communes en la matière ne serait possible que s'il y a, au préalable, des conditions de protection des différents usagers, et notamment les plus faibles.

Je dépose donc une motion demandant le report de cet arrêté pour organiser une consultation des cyclistes, reprendre la discussion dans la commission fédérale de la Sécurité routière et évaluer ces mesures, pour la

sécurité tant du cyclomotoriste que du cycliste.

12.04 Jef Van den Bergh (CD&V) : Nous soutiendrons volontiers la motion déposée par Mme Gerkens. J'avais déjà interrogé le ministre à ce sujet en séance plénière. Le ministre affirme que les communes pourront toujours tenir compte de la situation particulière de la circulation sur leur territoire. Beaucoup d'argent a été investi ces dernières années dans la mise en place de bandes de décélération, entre la piste cyclable et la chaussée. Pourquoi le ministre revoit-il donc dès à présent un arrêté royal qui n'est en vigueur que depuis le 1^{er} janvier 2005, alors que les effets positifs de la mesure prévue par cet arrêté sont mis en exergue dans un rapport néerlandais et dans l'avis de l'IBSR ? Pour nous, il est incompréhensible que l'on fasse marche arrière sur ce point.

Motions

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.”

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

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) : Le programme télévisé *Ter Zake* a diffusé des images du prince Laurent à bord d'un véhicule de luxe équipé de plaques d'immatriculation diplomatiques françaises. Il a par ailleurs été précisé qu'il ne s'agissait pas d'un cas isolé. Il est curieux qu'un membre de la famille royale belge se déplace dans un véhicule pourvu de plaques étrangères et, de surcroît, de plaques diplomatiques. Est-ce autorisé ? Comment expliquez-vous cette situation ?

13.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : La Direction de l'immatriculation des véhicules n'a pas octroyé de numéro de plaque diplomatique à des membres de la famille royale belge. Je ne puis formuler de réponse qui ne ressortit pas à mes compétences.

13.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : J'interrogerai peut-être le ministre des Finances sur l'aspect fiscal.

13.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Peut-être s'agit-il davantage d'une question pour le ministre des Affaires étrangères.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 15 h 52.

De vergadering wordt geopend om 14.19 uur en voorgezeten door de heer Francis Van den Eynde.

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): De Europese Commissie wil de regels betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen langs de weg, het spoor en de binnenwateren op het grondgebied van de Europese Unie in een enkele handeling van gemeenschapsrecht harmoniseren.

Lijkt het door ons land bekrachtigde Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF) u in de huidige context van multimodaal vervoer voldoende bindend om het vervoer van gevaarlijke goederen te beheren?

De harmonisering van de Europese regels is nodig om de veiligheid te waarborgen. Toch vraag ik me af of het gemeenschapsrecht in dit geval niet minder restrictief zal zijn dan de huidige wetgeving.

Hoe beoordeelt u de toepassing tot nu toe van de Europese richtlijn betreffende de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de Europese lidstaten inzake het vervoer van gevaarlijke goederen langs de weg?

Kan de Belgische wetgeving als referentie dienen bij het opstellen van een Europese verordening betreffende het vervoer van goederen langs de binnenwateren?

01.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Het reglement betreffende het internationale spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID), dat in alle EU-lidstaten van toepassing is, waarborgt een hoog veiligheidsniveau, inzonderheid bij multimodale transporten. Sinds 2001 is dat reglement afgestemd op het VN-modelreglement op dat gebied, wat veel ruimte biedt voor een harmonisatie met de voorschriften betreffende de andere vervoersmodi voor het transport van gevaarlijke goederen.

De vigerende internationale reglementeringen - ADR en RID - gelden voor het intracommunautaire vervoer via de richtlijnen 94/55/EG en 96/49/EG, die in Belgisch recht omgezet werden bij twee koninklijke besluiten met betrekking tot dit type van goederen, met uitzondering van springstoffen en radioactieve stoffen. Die reglementeringen worden om de twee jaar geüpdatet. Beide richtlijnen zullen nu vervangen worden door één enkele richtlijn, die gestoeld zal zijn op de vigerende internationale reglementeringen, met inbegrip van de Europese Overeenkomst betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN).

Richtlijn 94/55/EG heeft de regels in de Europese Unie eenvormig gemaakt, meer bepaald wat het nationaal vervoer van gevaarlijke goederen betreft.

België beschikt over algemene voorschriften in het "Algemeen politiereglement voor de scheepvaart op de binnenwateren" en in een oud reglement betreffende het vervoer van brandbare vloeistoffen op de binnenwateren.

01.03 **Colette Burgeon** (PS): Zijn er andere besluiten of regelgevingen inzake ontplofbare en radioactieve stoffen? Inzake het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren heeft u het gehad over algemene voorschriften en een oude regeling. Bent u van plan deze regelgeving te actualiseren?

01.04 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): Ontplofbare en radioactieve stoffen zijn het voorwerp van aparte koninklijke besluiten. Wat nu de in voege zijnde regelingen betreft, willen wij afwachten hoe de besprekingen op Europees niveau aflopen.

Het incident is gesloten.

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): Weinig zichtbare, slecht geplaatste of slecht onderhouden verkeerstekens brengen de weggebruikers in gevaar. Welke criteria liggen aan de basis van de reglementering betreffende de verkeerstekens? Werden die normen recentelijk nog geëvalueerd?

Het ministerieel besluit van 11 oktober 1976 bepaalt, in artikel 6.3, dat de verkeersborden zuiver moeten worden gehouden zodanig dat zij voor de weggebruikers identificeerbaar blijven. Hoe luidt uw raad aan het adres van de gemiddelde weggebruiker die van oordeel zou zijn dat de verkeerstekens duidelijk niet onderhouden zijn?

Meent u niet dat meer Europese eenvormigheid nodig is om het onderhoud en het beheer van de verkeerstekens te verbeteren?

02.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): De criteria die aan de basis liggen van de reglementering betreffende de verkeerstekens zijn de criteria van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens.

In uw tweede vraag vraagt u me om juridisch advies. Ik zou de chauffeur die vaststelt dat de verkeerstekens duidelijk niet onderhouden en slecht zichtbaar zijn, de raad geven zich tot de gemeente of het Gewest te richten. Indien hij naar mijn advocatenpraktijk zou komen, zou ik hem nog beter van dienst kunnen zijn!

We moeten inderdaad streven naar een uniformering op Europese schaal. De ministers van Verkeer overleggen overigens meer en meer over de regels inzake verkeersveiligheid.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: Vraag nr. 13703 van mevrouw Yoalnde Avontroodt wordt uitgesteld, evenals vraag nr. 13990 van mevrouw Valérie Déom. Vraag nr. 13793 van de heer Miguel Chevalier wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

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

03.01 Roel Deseyn (CD&V): De luchthaven van Kortrijk-Wevelgem beschikt niet over verkeersleiders van Belgocontrol omdat ze niet is opgenomen in het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de Gewesten. In dit Parlement zijn al verschillende wetgevende initiatieven genomen om deze toestand te normaliseren en de luchthaven federale steun te geven. De betrokken gemeente, de provincie en de Vlaamse regering hebben ondertussen middelen uitgetrokken voor de verdere uitbouw van de luchthaven. De federale overheid moet nu ook haar verantwoordelijkheid opnemen.

Zullen er binnenkort maatregelen worden genomen ten voordele van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem? Is het beheersakkoord al aangepast? Wanneer zal de luchthaven verkeersleiders van Belgocontrol krijgen? Is dit afhankelijk van bepaalde voorwaarden?

03.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): De verlenging van de luchtnavigatiediensten door Belgocontrol op de luchthaven van Kortrijk is niet opgenomen in het samenwerkingsakkoord tussen de federale overheid en de Gewesten. Deze luchthaven wordt immers uitgebaat door een intercommunale en niet door het Vlaams Gewest.

De EG-verordening 1794/2006 van 6 december 2006 maakt een aanpassing van het samenwerkingsakkoord noodzakelijk. Er zal overleg nodig zijn tussen de federale overheid en de Gewesten om het samenwerkingsakkoord te wijzigen. De vraag is dan of het Vlaams Gewest een regeling van de luchthaven van Kortrijk opgenomen wil zien in het nieuwe samenwerkingsakkoord.

03.03 Roel Deseyn (CD&V): De intercommunale is terminaal. De luchthaven heeft dus een nieuwe beheersstructuur nodig. Zeker gelet op de EG-verordening is het hoog tijd voor een wetsontwerp tot wijziging van het KB, opdat de situatie binnen de kortste keren zou worden geregulariseerd. Diverse politieke partijen uit de streek wijzen op de rol van de luchthaven voor de economische ontwikkeling van de regio. Ik hoop dan ook dat de minister snel werk zal maken van dit dossier.

03.04 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Het KB kan niet zomaar worden gewijzigd, aangezien het om een gezamenlijke bevoegdheid gaat. Wij zijn voor aanpassingen aan het samenwerkingsakkoord afhankelijk van de vragen van het Vlaams Gewest. Zolang dat niet meedeelt dat men de luchthaven van Kortrijk opgenomen wil zien in het samenwerkingsakkoord, kunnen wij niets doen.

03.05 Roel Deseyn (CD&V): We zullen dus ook de Vlaamse regering moeten ondervragen. Over de partijgrenzen heen is men het er immers over eens dat deze luchthaven het streekbelang dient. Er mogen dus geen blokkeringen zijn op een of ander niveau.

Het incident is gesloten.

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)

04.01 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Actie Noordrand verspreidt cijfers waaruit blijkt dat het aantal nachtvluchten in 2006 weer maar eens toenam en dat er een grotere concentratie was boven de Noordrand. Baan 25R kreeg 5,5 procent meer vluchten te verwerken dan in 2004. Daartegenover staat een daling van het gebruik van de banen 20 en 25L met 8,3 en 3,5 procent. Die tendens heeft zich in januari 2007 alvast doorgezet.

Dat was toch niet de afspraak? In plaats van meer spreiding komt er meer concentratie. Hoe verklaart de minister dat? Wordt het spreidingsbeleid dan niet geëvalueerd? Hoe wil de minister tot de beloofde betere spreiding komen? Hoe zal hij ervoor zorgen dat nachtvluchten met een oostelijke bestemming zo weinig mogelijk over de Noordrand opstijgen?

04.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Ik ga ervanuit dat Actie Noordrand betrouwbare cijfers lanceert.

Het gebruik van de banen op Brussels Airport 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 effectieve gebruik van de banen niet alle jaren gelijk is.

De besprekingen met de Gewesten om voor de nationale luchthaven een werkbaar uitbatingkader vast te leggen met betrekking tot de geluidsproblematiek, lopen nog.

04.03 Bart Laeremans (Vlaams Belang): Dit was een zeer vaag en algemeen antwoord. De minister trekt echter nergens de cijfers van Actie Noordrand in twijfel.

Wij weten ook dat weersomstandigheden en beschikbaarheid het gebruik van de banen en dus de routes mee bepalen. Daarom ook bekijken we de cijfers over langere termijn en dan zien we dat het de verkeerde richting uitgaat: de onder minister Anciaux ingezette spreiding werd tijdens minister Landuyt omgebogen tot meer concentratie. De minister, die alles toch geregeld evalueert, kan daar nochtans een gunstige invloed op uitoefenen, maar dat doet hij duidelijk niet. Hij treedt daarmee in de voetsporen van concentratieminister Durant.

Het incident is gesloten.

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

05.01 Valérie De Bue (MR): Met het Octopusplan wil men de veiligheid in de buurt van lagere scholen verbeteren. Het plan stelt de scholen, de ouders en het gemeentebestuur voor na te denken over de middelen en de acties die daartoe kunnen bijdragen.

De vzw "Empreintes" leidt het plan in het Waalse landsgedeelte. In de publicaties van die vzw wordt gewag gemaakt van verscheidene soorten subsidies aan de gemeenten om het plan te financieren.

Beschikt u over specifieke middelen om de gemeenten bij de verwezenlijking van hun plan te helpen?

Kan worden gedacht aan een coördinatie tussen de plaatselijke, de gewestelijke en de federale besturen om de toekenning van subsidies afhankelijk te maken van de deelname aan het Octopusplan of met het oog op de toekenning van rechtstreekse financiële steun voor de concrete verwezenlijking van een van de doelstellingen van het plan?

05.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): De subsidies waarover u het heeft, vallen niet onder mijn bevoegdheid. Het gaat om een aantal subsidies waarop de verenigingen "Empreintes" en "Voetgangersbeweging" de aandacht van de gemeenten willen vestigen. Als federaal minister van Mobiliteit

beschik ik niet over financiële middelen in dat verband.

Via het Verkeersveiligheidsfonds kunnen de lokale politiezones echter wel middelen krijgen voor het aankopen en plaatsen van de nodige vaste of variabele signalisatie om de schoolomgeving af te bakenen.

De lokale politie kan ook middelen vrijmaken voor sensibilisatie en handhaving.

De Gewesten kunnen beslissen de toekenning van bepaalde subsidies desgewenst afhankelijk te maken van de opstelling van een Octopusplan.

In het Waals Gewest kan het Octopusplan opgenomen worden in het plan inzake schoolverplaatsingen.

We mogen niet vergeten dat het Octopusplan alleen op de lagere scholen betrekking heeft.

Gelet op de huidige bevoegdheidsverdeling is een rechtstreekse hulp van de federale overheid zogoed als uitgesloten.

05.03 Valérie De Bue (MR): Ik ben van plan mij tot de plaatselijke politie te richten. Het lijkt mij verantwoord om de toegang tot de subsidies als een prioriteit te beschouwen. Bovendien ben ik de mening toegedaan dat men een stap in de goede richting zet als men die toegang koppelt aan de plannen inzake schoolverplaatsingen.

Het incident is gesloten.

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): Werkgevers met meer dan honderd werknemers moeten om de drie jaar een diagnose opstellen van het woon-werkverkeer van hun personeel. De werkgevers moeten dat ook doen voor elk van hun vestigingen met minstens dertig werknemers.

Aanvankelijk moesten de mobiliteitsdiagnosen klaar zijn tegen 30 april 2004. Die deadline werd later opgeschoven naar 30 juni 2005, en de bedrijven kregen tot 30 april 2006 de tijd om de gegevens mee te delen.

De FOD heeft een rapport geschreven over die enquête. Naar verluidt zou 80 procent van de vestigingen geantwoord hebben. Wat gaat men met al die gegevens doen? Blijkbaar hebben de bedrijven als enige terugkoppeling een statistisch verslag van hun eigen gegevens gekregen.

De toetsing van die enquêteresultaten moet tegen 30 juni 2007 afgerond zijn. Wat is de stand van zaken?

Het inzamelen van de gevraagde gegevens heeft de bedrijven zeer veel werkuren gekost. Over de relevantie van de enquête zijn de meningen verdeeld. Moet de bevraging niet over een ruimere tijdsperiode gebeuren, en om de vijf jaar worden uitgevoerd? Zou men zich niet beter gewoon beperken tot bedrijven met meer dan honderd werknemers en de bijkomende verplichting ten aanzien van vestigingen met minstens dertig werknemers laten vallen?

06.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): Mijn administratie legt de laatste hand aan een mededeling over het eigenlijke verslag. De antwoordratio bedraagt 88 procent. Ik hoop tegen half februari een globale kijk op de zaken te hebben.

Elke vestiging heeft een overzicht gekregen van de mobiliteitstoestand van de bedrijfssite in de regionale context. De evaluatie van het verslag moet in februari aan de NAR en aan de CRB worden voorgelegd, evenals aan het comité A van de overheidsector. Dat verslag moet de grondslag vormen voor het overleg van de sociale partners met betrekking tot de mobiliteit.

Dat onderzoek zal voortaan om de drie jaar moeten worden gehouden om de evolutie van de mobiliteit van

elk bedrijf, in elk Gewest en in het gehele land te volgen.

We zijn niet helemaal zeker dat de uitbreiding van het onderzoek tot de bedrijven die meer dan dertig werknemers tewerkstellen, voor de administratie een haalbare kaart is. Bovendien worden de bedrijven met meer dan honderd werknemers met grotere problemen geconfronteerd. Indien zij de mobiliteitstoestand in hun Gewest bijsturen, kan zulks positieve gevolgen hebben voor de kleinere bedrijven.

06.03 Valérie De Bue (MR): Het zou interessant zijn om met de positieve en de minder positieve aspecten van het onderzoek rekening te houden. Zo was er in Brussel bijvoorbeeld een probleem wegens de verschillende formulieren die op elkaar afgestemd dienden te worden.

Het onderzoek zou tot concrete maatregelen moeten leiden.

Het incident is gesloten.

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

07.01 Guido De Padt (VLD): Bijna 5 procent van alle auto's die in 2006 in België werden ingeschreven, verdwenen binnen de maand weer uit ons land. Een paar invoerders - vooral Fiat, Alfa Romeo en Renault - proberen op die manier kunstmatig hun marktaandeel op te krikken. De Dienst voor Inschrijving van Voertuigen (DIV) wordt op die manier misbruikt en onnodig belast. Uiteindelijk is het de belastingbetaler die voor al die extra kosten opdraait.

Eind december verzekerde de minister reeds dat er acties worden ondernomen om deze praktijken een halt toe te roepen. Zo moet de belasting op de inverkeerstelling (BIV) nu vanaf dag één betaald worden, en niet meer pas vanaf een maand, zoals vroeger. Maar de minister vergeet dat die belasting gerecupereerd kan worden wanneer een in ons land ingeschreven voertuig binnen zes maanden opnieuw wordt ingeschreven in het buitenland. Wanneer het voertuig binnen de maand wordt uitgeschreven, is overigens ook geen verkeersbelasting verschuldigd.

De minister wil ook een halt toeroepen aan de praktijken van sommige verzekeraars, die fictieve verzekeringen aanbieden voor heel korte periodes, door hen te verplichten alleen nog verzekeringen voor minstens een half jaar af te sluiten. Ik vrees echter dat zoiets niet haalbaar of wenselijk is. Het lijkt mij zinnvoller om een speciale taks te heffen op de korte inschrijvingen, taks die hoog genoeg is om misbruiken uit de wereld te helpen, maar zonder dat mensen die te goeder trouw handelen, ook de dupe zijn.

Welke initiatieven heeft de minister inmiddels genomen om deze praktijken een halt toe te roepen? Is hij voorstander van een taks voor korte inschrijvingen? In hoeveel gevallen werd de BIV in 2005 en 2006 terugbetaald wegens een inschrijving in het buitenland binnen de zes maanden? Hoeveel inschrijvingen voor proefritnummerplaten werden er in 2005 en 2006 aangevraagd?

07.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Alle technische aspecten van de problematiek van de daginschrijvingen worden op dit moment door een speciale werkgroep bestudeerd. De resultaten van die studie zijn nog niet beschikbaar.

De poort voor het binnenland is al gesloten, daarmee bedoel ik de korte inschrijvingen door garagiehouders die de wagen zelf gebruikten en na de nieuwe inschrijving weer inschreven en in het binnenland lieten. De poort voor het buitenland is moeilijker te sluiten, zoals ook de problematiek van de 4x4 bewijst. Het is niet gemakkelijk iedereen ervan te overtuigen dat het niet eerlijk is om oneerlijke toestanden te laten voortbestaan. Dit wordt zeker vervolgd.

De vragen in verband met de belasting op de inverkeerstelling heb ik aan de minister van Financiën bezorgd, maar ik ontving nog geen antwoord.

Wat de inschrijving van proefritplaten betreft: er waren 1.789 inschrijvingen in 2005 en 1.855 in 2006. Vele

wagens op proef rijden overigens in Knokke rond.

07.03 Guido De Padt (VLD): We staan dus nog niet veel verder dan in december. De DIV wordt onnodig belast met jaarlijks ongeveer 20.000 in- en uitschrijvingen, terwijl die dienst ook daarzonder al overbelast is. Ik hoop dat de minister ons zal informeren wanneer hij over de resultaten van de werkgroep beschikt.

Het incident is gesloten.

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)

08.01 Guido De Padt (VLD): Uit een recente analyse blijkt dat Vlaanderen zijn logistieke troeven beter kan uitspelen. De voornaamste bedreiging voor deze sector is de toenemende congestie op de wegen, vooral tijdens de spitsuren. Dit zou kunnen worden verholpen door het vrachtvervoer uit de spits te halen door de laad- en losuren te versoepelen. Dit zorgt niet alleen voor minder files, maar ook voor een efficiëntere dienstverlening voor de transportsector. Wat de verkeersveiligheid aangaat is er volgens het BIVV niets tegen in te brengen om meer vrachtwagens 's avonds te laten rijden.

Steunt de minister de idee voor de verruiming van de laad- en losuren en koppelt hij hieraan randvoorwaarden? Kwam dit voorstel aan bod in de werkgroep Veilig Vrachtverkeer? Wat waren de conclusies? Zijn er knelpunten die moeten worden weggewerkt?

08.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): De spreiding in de tijd van het vrachtvervoer en de verruiming van de laad- en losuren vallen niet onder mijn bevoegdheid. Wat de randvoorwaarden betreft, gaat mijn bezorgdheid uit naar de naleving van de rij- en rusttijden. Voor de rest veronderstel ik dat er in iedere sector sociaal overleg volgt.

Alle leden van de federale werkgroep Veilig Vrachtverkeer hebben het nieuws over het nachtelijke busongeval kunnen vernemen, evenals meteen daaropvolgend de voorstellen van Vlaams minister Peeters om nog meer 's nachts te rijden.

Er zijn geen knelpunten, er zijn alleen regels die moeten worden nageleefd.

08.03 Guido De Padt (VLD): Wat is het eigen standpunt van de minister? Ik vermoed dat hij geen groot voorstander is? Hij verwijst immers in één adem naar het nachtelijke busongeval en het voorstel-Peeters?

08.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Het is goed dat we files op alle mogelijke manieren trachten te vermijden, maar als minister van de nachtvluchten voel ik mij niet geroepen om uitspraken te doen over de nachtvrachten.

08.05 Guido De Padt (VLD): En als minister van het BIVV?

08.06 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Herhaal ik mijn bezorgdheid aangaande de rij- en rusttijden.

Het incident is gesloten.

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): De heer Jules Kneepkens, die onlangs als hoofd van het directoraat-generaal Luchtvaart werd aangesteld, is een voormalig Nederlands ambtenaar die één van de directeurs zou zijn geweest die het minst voor een bevordering tot een hogere functie in aanmerking kwamen. Bovendien zou hij

lid zijn geweest van de Partij van de Arbeid en zou zijn kennis van het Frans erg beperkt zijn. Ten slotte zou hij in dit ambt zijn benoemd in afwachting van zijn aanstelling bij een of andere internationale organisatie.

Welke criteria en voorwaarden hebben een rol gespeeld bij de aanwerving van de heer Kneepkens? Zal hij aan de taalkundige eisen van zijn functie kunnen voldoen? Is hij voor lange tijd benoemd of zal hij de functie tijdelijk waarnemen in afwachting van de aanstelling van een andere persoon die vandaag niet in aanmerking komt om zich kandidaat te stellen?

09.02 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): De aanwervingsprocedure, die bij koninklijk besluit van 29 oktober 2001 is vastgelegd, werd gevolgd. De heer Kneepkens spreekt Nederlands, Frans en Engels, wat nuttig kan zijn voor internationale contacten.

09.03 **Olivier Maingain** (MR): In uw antwoord, dat bijzonder kort is, zegt u niets over de toegepaste criteria noch over de andere geselecteerde kandidaten.

09.04 Minister **Renaat Landuyt** (*Frans*): In de laatste groep bevonden zich drie Nederlandstaligen: twee Vlamingen en één Nederlander die volgens mij de sterkste was. Het is goed dat ambtenaren van een Europese mobiliteit blij kunnen geven.

Het incident is gesloten.

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)

10.01 **Jef Van den Bergh** (CD&V): De Kamer keurde unaniem een voorstel van resolutie goed over het verplichte fluorescerende veiligheidsvestje. Deze resolutie gaat veel verder dan wat in het KB staat. Het KB heeft het enkel over een retroreflecterend vestje, niet over een fluorescerend vestje. De verplichting tot het dragen ervan heeft alleen betrekking op de bestuurder, niet op de passagier(s). Het vestje werd niet opgenomen in de verplichte veiligheidskit van de wagen en het vestje wordt alleen verplicht op de snelwegen. De omzetting van de resolutie is dus minimaal. Waarom?

10.02 **Hilde Vautmans** (VLD): De resolutie van 20 april 2006 over het veiligheidsvestjes werd unaniem aangenomen. Ik ben blij dat de minister er snel gevolg aan gaf, want het reflecterende vestje verhoogt de veiligheid. Het duikt ook steeds vaker op in het straatbeeld. Toch vraag ik me af waarom de minister het vestje niet heeft laten opnemen in de lijst van voorwerpen die in het voertuig aanwezig moeten zijn, zoals nochtans in de resolutie was gevraagd. De aanwezigheid in de wagen lijkt me een essentiële voorwaarde om het vestje te kunnen dragen. De minister zou dat naar verluidt niet gedaan hebben omdat de lijst in het KB van 15 maart 1968 enkel geldt voor in België ingeschreven wagens, maar dat is toch al heel wat? Bij andere wagengebruikers zou de regel dan gewoon bekendgemaakt kunnen worden.

Ik vind het ook vreemd dat het vestje enkel op bepaalde wegen moet worden gedragen. Dat zorgt voor verwarring. Een algemene verplichting zou een goed voorbeeld zijn van vereenvoudigde regelgeving.

10.03 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Ik doe meer dan wat in de resolutie gevraagd werd. Ik voel me gesterkt door de studie van de VAB, waarin staat dat de techniek om verplicht toebehoren in het KB van 1968 op te nemen, zijn doel voorbijschiet. De verbandkistjes worden immers gratis meegegeven en bevatten niet altijd het essentiële. Ook het verplichte brandblusapparaat zorgt voor een vals gevoel van veiligheid, want het werkt niet altijd. Aan de hand van de VAB-studie bekijken we welke voorwerpen echt verplicht zouden moeten zijn in Belgische wagens.

Wat het veiligheidsvestje betreft, volg ik dezelfde werkwijze als bij fietsverlichting. Een fiets hoeft geen vaste verlichting te hebben, maar de fietser moet wel met verlichting rijden als dat nodig is. Ook het vestje moet men kunnen dragen als het nodig is. Dat is een strengere maatregel dan een louter statische verplichting. Een en ander betekent trouwens dat controles op de loutere aanwezigheid van het vestje, die als ongemakkelijk worden aanvoeld, niet zomaar kunnen.

Ik ben blij dat de sensibilisatie groot is, want uit de VAB-studie blijkt dat het vestje aanvaard wordt als verplichting en als verantwoorde maatregel. Ook de prijsevolutie is gunstig.

10.04 Jef Van den Bergh (CD&V): De argumentatie van de minister overtuigt me niet helemaal. Zo maakt hij niet duidelijk op welke wegen de regel geldt. Bovendien vind ik het vreemd dat de passagier wel uit de wagen mag stappen zonder vestje. De resolutie werd niet in een regelgeving omgezet die men zou mogen verwachten na unanimititeit in de Kamer.

Ten gevolge van de VAB-studie wil men de invulling van het KB van 1968 opnieuw bekijken. Toen het KB inzake het veiligheidsvestje werd aangekondigd, was het onderzoek van de VAB nog niet of nog maar pas bekend. Het argument van de minister gold dus niet toen de resolutie werd geschreven.

Wie autopech heeft, kan dat niet voorspellen. Heeft men geen vestje bij, dan moet men in de wagen blijven zitten. Dat is uiterst gevaarlijk.

10.05 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Op de pechstrook in de wagen blijven zitten, is verboden.

10.06 Jef Van den Bergh (CD&V): De minister dwingt de bestuurder dus sowieso tot een verboden handeling, aangezien hij de aanwezigheid van het vest in de auto niet oplegt.

10.07 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Blijkbaar beseft men niet dat ik meer heb gedaan dan wat gevraagd werd in de resolutie. Wel kan hij zich afvragen waarom de verplichting enkel op autowegen geldt. In België is het echter moeilijk rijden zonder de autoweg te gebruiken.

10.08 Jef Van den Bergh (CD&V): Dat klopt helemaal niet. Komt er nog een sensibiliserende campagne, zoals de VAB vraagt?

10.09 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): De aankondiging van de inwerkingtreding van het KB had al een enorm sensibiliserend effect.

10.10 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik dien een motie in. Aangezien ik enkel de uitvoering van een resolutie vraag, neem ik aan dat de meerderheid geen eenvoudige motie zal indienen.

10.11 Hilde Vautmans (VLD): Het klopt niet dat de minister meer doet dan gevraagd werd. In de resolutie vroegen we zowel een wijziging van het verkeersreglement als een opname in de lijst van verplicht toebehoren. Op de werking van dat toebehoren kan men via controles toezien. Ik blijf vinden dat het vestje al van bij de aankoop van de wagen aanwezig moet zijn.

De minister zei niet op welke wegen de verplichting geldt.

10.12 Minister Renaat Landuyt : Het gaat om snelwegen en autowegen. Kleine wegen vallen daar niet onder.

10.13 Hilde Vautmans (VLD): Dat betreurt ik.

10.14 Minister Renaat Landuyt (Nederlands)-: Op kleine wegen moet het voertuig – dat midden op de weg

staat – zo snel mogelijk worden verwijderd. Een vestje volstaat dan niet.

Ik ga niet zo ver als de VAB, die de afschaffing vraagt van de lijst met verplicht toebehoren. Maar evenmin ga ik in op het verzoek van mevrouw Vautmans, die me vraagt een juridisch slechte methode te gebruiken. Daarvoor ben ik te veel een jurist gebleven.

10.15 Hilde Vautmans (VLD): Ik hoop dat we dit debat nog eens kunnen voeren bij de aanpassing van het KB inzake verplicht toebehoren. Ik pleit voor een minimale lijst.

10.16 Jef Van den Bergh (CD&V): Dat de VAB de afschaffing zou vragen van de verplichte lijst, zoals de minister beweert, klopt niet.

10.17 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): De VAB is bij mij geweest en ik heb hen gezegd dat ik het mij niet kan permitteren de verplichting af te schaffen. Zij vinden dat de verplichting een nefaste bijwerking heeft: de verkoper geeft bij de aankoop van een wagen wel een verbanddoosje, een driehoek en een brandblusapparaat mee, maar doorgaans allemaal van inferieure kwaliteit. In plaats van de verplichting af te schaffen, lijkt het mij echter beter ze preciezer te omschrijven en het vestje erin op te nemen.

10.18 Hilde Vautmans (VLD): Daarmee ga ik akkoord, het dragen van het vestje is belangrijker dan dat het verplicht aanwezig is in de auto.

10.19 Jef Van den Bergh (CD&V): De VAB ziet twee mogelijkheden: de verplichting afschaffen of de normering aanpassen. Dat is wel wat anders dan zeggen dat de VAB zonder meer voor een afschaffing is.

Het herbekijken van het KB van 1968 is een uitstekende gelegenheid om de aanbevelingen van mijn motie om te zetten in wettelijke regels. Ik nodig mevrouw Vautmans uit die motie mee te ondertekenen.

10.20 Hilde Vautmans (VLD): Ik heb nog nooit een motie ondertekend, zelfs geen eenvoudige.

Motie

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.”

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

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

11.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Een tijdje geleden stelde Flor Koninckx voor om de Liefkenshoektunnel tolvrij te maken voor vrachtwagens tijdens de spitsuren. Dat zou de Kennedytunnel ontlasten in afwachting van de nieuwe Oosterweelverbinding. De minister verklaarde in de krant dat de kosten kunnen worden gedragen door het Verkeersveiligheidsfonds. Dat is vreemd, want de minister heeft zich er altijd tegen verzet om middelen uit het Verkeersveiligheidsfonds toe te kennen aan de Gewesten.

Blijft de minister bij zijn uitspraak dat het Verkeersveiligheidsfonds kan instaan voor de kosten van het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel?

11.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Het Verkeersveiligheidsfonds kan worden aangesproken voor alles wat door de politiezones kan worden betaald.

11.03 Jef Van den Bergh (CD&V): De politie lijkt mij niet bevoegd voor het tolvrij maken van de Liefkenshoeektunnel en het innen van een schaduwtoel.

11.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Dat moet worden onderzocht.

11.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Kan ik concluderen dat het Verkeersveiligheidsfonds kan instaan voor de betaling van een schaduwtoel tijdens de spitsuren?

11.06 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Het verkeersveiligheidsfonds doet uitgaven op basis van de convenants aan de politiezones. Als de conventant goedgekeurd is door de minister van Binnenlandse Zaken en de minister van Mobiliteit, is dat de basis voor de uitbetaling.

Het incident is gesloten.

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): Een koninklijk besluit van 28 december 2006, dat op 10 januari jongstleden in het *Belgisch Staatsblad* is verschenen, verplicht bromfietzers het fietspad te gebruiken wanneer de toegelaten snelheid meer dan 50 kilometer per uur bedraagt en laat ze toe op het fietspad te rijden wanneer de snelheid tot 50 kilometer per uur beperkt is.

U kreeg daarover al vragen in de Senaat, maar uw antwoorden vertonen een aantal leemten. Zo zei u dat u de bromfietzers tegen de auto's hebt willen beschermen en dat u rekening heeft gehouden met de plaatselijke toestand in bepaalde gemeenten, waar snelheden van meer dan 50 kilometer per uur zijn toegelaten. U wees er bovendien op dat de Gewesten en de gemeenten vragende partij waren voor zo'n maatregel.

De veiligheid van de zwakste weggebruikers, namelijk de fietsers en de voetgangers, verliest u echter uit het oog. De snelheid die een fietser haalt – met uitzondering van beroeps zoals u, die, naar eigen zeggen, 50 kilometer per uur haalt! – ligt gewoonlijk lager dan die van een bromfietser (namelijk 70 kilometer per uur, snelheid die de bestuurder tot 45 kilometer per uur zou moeten beperken, wat echter zelden gebeurt).

Waarom dient het eerst gedurende jaren maatregelen te nemen om die zwakste weggebruikers te beschermen, om vervolgens maatregelen ten gunste van de bromfietzers goed te keuren, die dat beschermend effect volledig tenietdoen?

In Nederland moeten bromfietzers op het fietspad rijden als de toegelaten snelheid 70 en niet 50 km/u bedraagt. Sinds 1999 is het aantal verkeersslachtoffers – zowel fietsers als voetgangers – er dankzij dergelijke maatregelen met meer dan dertig procent gedaald.

Wat is uw bedoeling, naast het terugschroeven van de maatregelen ten gunste van de zwakke weggebruikers en het verkeersreglement dat door Isabelle Durant in het leven werd geroepen?

U zegt dat de gemeenten de openbare weg moeten inrichten en de nodige bepalingen moeten nemen om het gebruik van fietspaden door bromfietzers al of niet toe te laten. Het gebruik van sommige plaatsen op de openbare weg door bromfietzers mag echter slechts verplicht worden gemaakt indien tegelijkertijd de individuele bescherming van de fietsers en vervolgens van de voetgangers wordt verzekerd.

Bovendien werden de fietsersverenigingen (Fietzersbond en GRACQ) niet om advies gevraagd, en de Federale Commissie voor de verkeersveiligheid, die zich nochtans momenteel over een vereenvoudiging van het Verkeersreglement buigt, heeft dit punt niet geagendeerd.

Waarom werden de fietsersorganisaties hier niet in gekend? Hoe kan dit koninklijk besluit worden toegepast zonder een dergelijk overleg en zonder risico-evaluatie? Hoe komt u tot de conclusie dat die maatregel niet gevaarlijk is voor fietsers, en hoe verantwoordt u de maatregel in het licht van het belang van alle weggebruikers?

Maatregelen ter bescherming van de bromfietzers waren zeker nodig, maar niet op die manier!

12.02 Minister Renaat Landuyt (Frans): Ik ben verrast door de reacties die het koninklijk besluit heeft veroorzaakt, omdat we het gebruikelijke overleg hebben gepleegd. Die werkzaamheden werden al een jaar geleden opgestart. We willen een evenwicht tussen alle weggebruikers bewerkstelligen. We hebben de

gemeenten de kans willen bieden om de regels beter op hun specifieke situatie af te stemmen. Het is geenszins onze bedoeling geweest om een regelgeving van mevrouw Durant te vernietigen!

12.03 Muriel Gerkens (ECOLO): De diverse gesprekspartners zeggen nochtans dat ze niet werden gehoord!

Ik heb inlichtingen ingewonnen bij de Gewesten: de minister van Mobiliteit van het Brussels Gewest – die tot uw partij behoort! – is niet op de hoogte. Misschien stond het besluit in de lijst van tweehonderd besluiten en bepalingen die in één keer werden behandeld. Hij is in ieder geval tegen die bepaling gekant.

Als er al om advies gevraagd werd, dan is dat niet correct gebeurd: noch de fietsers, noch de leden van de Federale Commissie werden in deze zaak gekend, en men heeft niet één gewestminister om zijn mening gevraagd. Men zou dit besluit beter intrekken, alle partners opnieuw consulteren en de maatregel in zijn geheel opnieuw bekijken. Wellicht zal de snelheid, die u op 50 km/h vastgelegd heeft, opgetrokken moeten worden tot 70 km/h.

De gemeenten kunnen op dat vlak enkel de nodige vrijheid krijgen als er vooraf voorwaarden opgelegd worden ter bescherming van alle weggebruikers, en inzonderheid van de zwakke weggebruikers.

Ik dien derhalve een motie in waarin ik vraag de inwerkingtreding van dit besluit uit te stellen teneinde de fietsers in deze maatregel te kennen, de discussie in de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid voort te zetten en deze maatregelen te evalueren, met het oog op de veiligheid van de bromfietser én van de fietser.

12.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Wij steunen graag de motie van mevrouw Gerkens. Ik heb de minister hierover al in plenumvergadering ondervraagd. De minister zegt de gemeenten altijd rekening kunnen houden met de specifieke verkeerssituatie op hun grondgebied. Er is de voorbije jaren duchtig geïnvesteerd in de aanleg van afslagstroken, tussen fietspad en rijweg. Waarom herziert de minister dan nu al, en zonder een grondige evaluatie, een KB dat pas sinds 1 januari 2005 van kracht is, terwijl een Nederlands rapport en het advies van het BIVV de positieve effecten van de erin besloten maatregel benadrukken? We vinden het onbegrijpelijk dat deze maatregel nu teruggeschroefd wordt.

Motie

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 “ten gunste van specifieke weggebruikers” werden gewijzigd, waarbij echter geen rekening werd gehouden met de andere weggebruikers.”

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)

13.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): In het televisieprogramma *Ter Zake* waren beelden te zien van prins Laurent achter het stuur van een klassegewagen met Franse diplomatieke nummerplaten. Er werd bijgezegd dat dit geen geïsoleerd voorval was. Ik vind het vreemd dat een lid van het Belgische koningshuis zich verplaatst met een auto voorzien van buitenlandse nummerplaten, en nog meer dat het dan om diplomatieke nummerplaten gaat. Kan dit? Wat is de verklaring hiervoor?

13.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): De Dienst Inschrijving Voertuigen heeft geen diplomatieke

nummerplaten uitgereikt aan leden van het Belgische koningshuis. Ik kan niet buiten mijn bevoegdheden antwoorden.

13.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Ik zal misschien de minister van Financiën eens aan de tand voelen over het fiscale aspect.

13.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Misschien is dit eerder een vraag voor Buitenlandse Zaken.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.52 uur.