



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

20-03-2006

Après-midi

maandag

20-03-2006

Namiddag

SOMMAIRE

Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Fonction publique, de l'Intégration sociale, de la Politique des grandes villes et de l'Égalité des chances sur "le tarif social pour l'internet à haut débit" (n° 10596)

Orateurs: **Roel Deseyn, Christian Dupont**, ministre de la Fonction publique, de l'Intégration sociale, de la Politique des grandes villes, de l'Égalité des chances

Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "la suppression de la 'version papier' du permis de conduire" (n° 9193)

Orateurs: **Roel Deseyn, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Questions jointes de

- M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "la sécurisation du chargement des camions" (n° 10505)

- Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "le groupe de travail ministériel chargé de la sécurité des poids lourds" (n° 10765)

Orateurs: **Dylan Casaer, Annick Saudoyer, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Questions jointes de

- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "les manœuvres aériennes dangereuses qui se sont produites dans la périphérie Est de Bruxelles le 19 février dernier" (n° 10568)

- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "les chiffres fournis par Belgocontrol quant aux incidents aériens constatés en 2005 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 10750)

Orateurs: **Olivier Maingain, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le maintien des critères de répartition du fonds de la sécurité routière" (n° 10541)

- Mme Colette Burgeon au ministre de la Mobilité sur "les actions financées dans le cadre du fonds des amendes routières" (n° 10872)

Orateurs: **Jef Van den Bergh, Colette Burgeon, Renaat Landuyt**, ministre de la Mobilité

INHOUD

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Ambtenarenzaken, Maatschappelijke Integratie, Grootstedenbeleid en Gelijke Kansen over "het sociaal tarief op snel internet" (nr. 10596)

Sprekers: **Roel Deseyn, Christian Dupont**, minister van Ambtenarenzaken, Maatschappelijke Integratie, Grootstedenbeleid en Gelijke Kansen

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "de afschaffing van het papieren rijbewijs" (nr. 9193)

Sprekers: **Roel Deseyn, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van

- de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de ladingbeveiliging van vrachtwagens" (nr. 10505)

- mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de ministeriële werkgroep die belast is met de veiligheid van vrachtwagens" (nr. 10765)

Sprekers: **Dylan Casaer, Annick Saudoyer, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de gevaarlijke luchtmanoeuvres boven de Oostrand van Brussel op 19 februari jongstleden" (nr. 10568)

- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de cijfers van Belgocontrol in verband met de luchtincidenten die zich in 2005 op de luchthaven van Brussel-Nationaal voordeden" (nr. 10750)

Sprekers: **Olivier Maingain, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het behoud van de verdeelcriteria van het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 10541)

- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Mobiliteit over "de acties die worden gefinancierd met middelen van het verkeersboetefonds" (nr. 10872)

Sprekers: **Jef Van den Bergh, Colette Burgeon, Renaat Landuyt**, minister van Mobiliteit

Question de Mme Inga Verhaert au ministre de la Mobilité sur "l'avion de SN Brussels Airlines immobilisé sur l'aéroport de Kigali, Rwanda" (n° 10542) <i>Orateurs:</i> Inga Verhaert, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	11	Vraag van mevrouw Inga Verhaert aan de minister van Mobiliteit over "het vliegtuig van SN Brussels Airlines aan de grond gehouden op de luchthaven van Kigali, Rwanda" (nr. 10542) <i>Sprekers:</i> Inga Verhaert, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	11
Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "les nouvelles règles relatives au tuning" (n° 10555) <i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	11	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "nieuwe regels voor tuning" (nr. 10555) <i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	11
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le service défaillant de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules" (n° 10635) <i>Orateurs:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	13	Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de gebrekkige dienstverlening van de Dienst voor Inschrijving van Voertuigen" (nr. 10635) <i>Sprekers:</i> Guido De Padt, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	13
Question de M. Ortwin Depoortere au ministre de la Mobilité sur "les indemnités d'expropriation à octroyer à des propriétaires riverains de la ligne de chemin de fer 50A" (n° 10916) <i>Orateurs:</i> Ortwin Depoortere, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	15	Vraag van de heer Ortwin Depoortere aan de minister van Mobiliteit over "de onteigeningsvergoedingen aan eigenaars langs de spoorlijn 50A" (nr. 10916) <i>Sprekers:</i> Ortwin Depoortere, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	15
Question de M. Francis Van den Eynde au ministre de la Mobilité sur "la non-conformité éventuelle des coussins berlinois à Gand" (n° 10857) <i>Orateurs:</i> Francis Van den Eynde, Renaat Landuyt , ministre de la Mobilité	16	Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Mobiliteit over "de mogelijke niet-conformiteit van de rijbaankussens in Gent" (nr. 10857) <i>Sprekers:</i> Francis Van den Eynde, Renaat Landuyt , minister van Mobiliteit	16

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

du

LUNDI 20 MARS 2006

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 20 MAART 2006

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14 h 02 sous la présidence de M. Roel Deseyn.

01 Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Fonction publique, de l'Intégration sociale, de la Politique des grandes villes et de l'Égalité des chances sur "le tarif social pour l'internet à haut débit" (n° 10596)

01.01 Roel Deseyn (CD&V) : Pour combler la fracture numérique, le ministre Dupont souhaite instaurer un tarif social pour l'internet à large bande. Il ressort d'une réponse précédente de la ministre de la Protection de la consommation qu'un tel tarif existe en fait déjà, dès lors que le tarif internet social s'applique également à l'internet à large bande par le biais de la ligne téléphonique (UMTS).

Président: M. Francis Van den Eynde.

Tous les abonnés sociaux potentiels actuels entrent-ils en ligne de compte pour ce tarif ? Combien de personnes le ministre cible-t-il ? Qui paiera la ristourne ? Pas le secteur si l'on se fonde sur les directives européennes relatives aux communications électroniques. Pourquoi le ministre prévoit-il un tarif social pour la connexion mobile à large bande, qui est très coûteuse, et non pour la connexion ordinaire à large bande, qui l'est moins ?

01.02 Christian Dupont, ministre (*en néerlandais*) : Un des dix chantiers du gouvernement s'intitule : « L'autoroute de l'information : la large bande pour tous ». Les prix doivent être ramenés à un niveau acceptable et les pouvoirs publics peuvent jouer à cet égard un rôle de précurseur. Pour éviter que l'internet ne crée une nouvelle forme d'exclusion

De vergadering wordt geopend om 14.02 uur door de heer Roel Deseyn.

01 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Ambtenarenzaken, Maatschappelijke Integratie, Grootstedenbeleid en Gelijke Kansen over "het sociaal tarief op snel internet" (nr. 10596)

01.01 Roel Deseyn (CD&V): Om de digitale kloof te dichten, wil minister Dupont een sociaal tarief invoeren voor breedbandinternet. Uit een eerder antwoord van de minister van Consumentenzaken blijkt dat zo'n tarief eigenlijk al bestaat, omdat het sociaal tarief voor internet ook van toepassing is op breedbandinternet via de telefoon (UMTS).

Voorzitter: de heer Francis Van den Eynde.

Komen alle huidige potentiële sociale abonnees in aanmerkingen voor dit tarief? Op hoeveel personen mikt de minister? Wie zal de korting betalen? Volgens de Europese richtlijnen voor elektronische communicatie mag de sector er niet voor opdraaien. Waarom kiest de minister voor een sociaal tarief voor de dure mobiele breedband en niet voor de goedkopere gewone breedband?

01.02 Minister Christian Dupont (*Nederlands*): Een van de tien werven van de regering luidt: 'De informatiesnelweg: breedband voor iedereen'. De prijzen moeten dalen naar een redelijk niveau en de overheid kan daarbij het voortouw nemen. Om te vermijden dat internet tot een nieuwe vorm van sociale uitsluiting leidt, heb ik als coördinator van

sociale, j'ai proposé, en ma qualité de coordinateur du plan d'action national contre la fracture numérique, un tarif social pour l'internet rapide.

Environ 400 000 ménages bénéficient actuellement du tarif social pour la téléphonie. En ce qui concerne la connexion à large bande, moins onéreuse, nous opterions en faveur d'un groupe cible plus restreint, à savoir des ménages bénéficiant du revenu d'intégration et composés d'au moins un enfant en âge de scolarité ou des chômeurs en phase d'insertion professionnelle.

La Commission européenne doit définir ce qui est considéré comme un service universel. En ce qui concerne les télécommunications, seule la téléphonie fixe et mobile en fait actuellement partie. Le « service universel » signifie que les opérateurs sont tenus de proposer un nombre minimum de services à un prix abordable.

La large bande ne faisant pas encore partie du service universel, les pouvoirs publics doivent financer la réduction. Si la Commission européenne devait décider d'inclure la large bande dans la liste, le secteur devrait financer lui-même cette réduction. Les débats à ce propos entre la Commission et les États membres évoluent constamment et le gouvernement belge espère, en prenant cette mesure, anticiper une décision favorable de la Commission.

Le tarif social en matière de téléphonie fixe et mobile est lié à la législation européenne y afférente et à la loi sur les télécoms de 2005, et il n'est donc pas de ma compétence. La ministre de la Protection de la consommation m'a fait savoir que le tarif social ne s'appliquait pas à des services spécifiques comme l'UMTS mais qu'il s'agissait d'une réduction forfaitaire de la facture.

Le problème n'est pas encore résolu. À cette fin, le gouvernement – ou la Commission européenne – doit prendre une décision. Nous tentons actuellement de trouver une solution à moyen terme.

01.03 Roel Deseyn (CD&V) : Le ministre a fait cette promesse dans le cadre des dix chantiers, les dix priorités que le gouvernement se propose de réaliser avant les élections de 2007. J'espère dès lors qu'une solution sera trouvée dans le courant de l'année et qu'il ne s'agira pas d'une mesure linéaire.

L'incident est clos.

02 Question de M. Roel Deseyn au ministre de la

het nationaal actieplan tegen de digitale kloof een sociaal tarief voor snel internet voorgesteld.

Ongeveer 400 000 gezinnen genieten momenteel het sociale tarief voor telefonie. Voor de goedkopere breedbandaansluiting zouden wij voor een kleinere doelgroep kiezen, bijvoorbeeld gezinnen met een leefloon en minstens één schoolgaand kind of werklozen in de fase van professionele inschakeling.

De Europese Commissie moet bepalen wat wordt beschouwd als universele dienstverlening; voor de telecommunicatie maken momenteel alleen vaste en mobiele telefonie daarvan deel uit. 'Universele dienstverlening' betekent dat de operatoren verplicht zijn tegen een redelijke prijs een minimumaantal diensten te verlenen.

Omdat breedband nog geen deel uitmaakt van de universele dienstverlening, moet de overheid de korting financieren. Mocht de Europese Commissie beslissen dat breedband in de lijst wordt opgenomen, dan zal de sector de korting zelf moeten financieren. De debatten hierover tussen de Commissie en de lidstaten evolueren voortdurend en de Belgische regering hoopt met haar maatregel te anticiperen op een gunstige beslissing van de Commissie.

Het sociale tarief op vaste en mobiele telefonie is verbonden met de Europese wetgeving terzake en de telecommunicatiewet van 2005 en valt dus niet onder mijn bevoegdheid. De minister van Consumentenzaken heeft mij laten weten dat het sociaal tarief niet geldt voor specifieke diensten zoals UMTS, maar dat het over een forfaitaire vermindering van de factuur gaat.

Het probleem is nog niet opgelost. Daarvoor moet de regering een beslissing nemen – of de Europese Commissie. Wij proberen een oplossing te vinden op middellange termijn.

01.03 Roel Deseyn (CD&V): De minister heeft zijn belofte gedaan in het kader van de tien werven, tien prioriteiten die de regering nog wil voltooien vóór de verkiezingen van 2007. Ik hoop dus dat er in de loop van dit jaar nog een oplossing komt en ik hoop tevens dat het geen lineaire maatregel zal zijn.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de

Mobilité sur "la suppression de la 'version papier' du permis de conduire" (n° 9193)

02.01 Roel Deseyn (CD&V): Selon le ministre Vanvelthoven, un protocole d'accord a été conclu à propos de l'insertion du permis de conduire dans la carte d'identité électronique, c'est-à-dire je suppose entre Fedict et le SPF Mobilité.

Quel est l'état d'avancement de ce projet ? Quelle est la teneur exacte de ce protocole d'accord ? Quels services publics et entreprises privées sont associés à ce projet ? Suffira-t-il de demander un permis de conduire valable à vie à l'étranger ou la durée de validité sera-t-elle limitée ? La question est importante principalement pour les personnes qui traversent régulièrement la frontière. Comment liera-t-on les bases de données des différents États membres ? Qu'advient-il si, lors d'un déplacement effectué par des Belges à l'étranger, un conducteur qui n'est pas administrativement en règle doit prendre le volant en raison de circonstances imprévues ?

02.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Lundi prochain, le Conseil européen du Transport examinera la version définitive de la directive relative au permis de conduire européen. Les précisions qui seront apportées à cette occasion nous permettront de procéder à sa transposition. J'ai voulu éviter à tout prix qu'un document distinct ne soit imposé, en plus de la carte. La directive répondra également aux questions sur l'utilisation du permis à l'étranger. Nous avons certes perdu du temps en attendant une décision au niveau européen mais cela nous a permis d'éviter les problèmes évoqués par l'orateur.

02.03 Roel Deseyn (CD&V) : Ne sommes-nous donc pas dans l'impasse ? La directive imposera probablement l'introduction d'un permis de conduire uniformisé, en plastique, ce qui rendra impossible l'intégration dans la carte d'identité électronique.

02.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Cette information n'est plus d'actualité. Nos projets dans ce domaine en Belgique étaient en effet entravés par une version précédente de la directive, mais une nouvelle version sera examinée lundi, après quoi la situation devrait se clarifier.

L'incident est clos.

03 Questions jointes de
- M. Dylan Casaer au ministre de la Mobilité sur "la sécurisation du chargement des camions" (n° 10505)

minister van Mobiliteit over "de afschaffing van het papieren rijbewijs" (nr. 9193)

02.01 Roel Deseyn (CD&V): Volgens minister Vanvelthoven is er een protocolakkoord gesloten over de integratie van het rijbewijs in de elektronische identiteitskaart, ik veronderstel tussen Fedict en de FOD Mobiliteit.

Wat is de stand van zaken in dit project? Wat is de precieze inhoud van dit protocolakkoord? Welke overheidsdiensten en privé-bedrijven zijn betrokken bij het project? Zal het volstaan om één maal een levenslang in het buitenland geldig rijbewijs aan te vragen, of zal de geldigheidsduur beperkt zijn? Vooral voor mensen die zich regelmatig over de grens verplaatsen, is dit belangrijk. Hoe zullen de databanken van de verschillende lidstaten gekoppeld worden? Wat als Belgen naar het buitenland reizen en door een onverwachte gebeurtenis een chauffeur die administratief niet in orde is het stuur moet nemen?

02.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Maandag wordt op de EU-Raad voor Transport de definitieve versie van de richtlijn over het Europees rijbewijs besproken. Dan zal er duidelijkheid komen en kunnen we overgaan tot de implementatie. Ik wilde absoluut vermijden dat men nog een apart document zou moeten hebben naast de kaart. De richtlijn zal ook een antwoord bieden op de vragen over het internationaal gebruik. Door te wachten op Europa hebben we tijd verloren, maar dat was precies om de problemen die de vraagsteller aanhaalt, te vermijden.

02.03 Roel Deseyn (CD&V): Zitten we dan niet in een impasse? De richtlijn zal allicht een uniform plastic rijbewijs opleggen, zodat de integratie met de elektronische identiteitskaart onmogelijk zal zijn.

02.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Dat is gedateerde informatie. Een vorige versie van de richtlijn maakte inderdaad onmogelijk wat we in België willen doen. Maandag wordt een nieuwe versie besproken en komt er duidelijkheid.

Het incident is gesloten.

03 Samengevoegde vragen van
- de heer Dylan Casaer aan de minister van Mobiliteit over "de ladingbeveiliging van vrachtwagens" (nr. 10505)

- Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité sur "le groupe de travail ministériel chargé de la sécurité des poids lourds" (n° 10765)

03.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit) : Les accidents de la route dans lesquels sont impliqués des camions mal chargés, le chargement se retrouvant alors sur la chaussée avec toutes les conséquences que l'on peut imaginer, sont fréquents. Or la législation belge ne comporte quasi aucune disposition régissant la sécurisation des chargements. Il existe certes des normes européennes. Et en Allemagne, des règles beaucoup plus strictes que celles en vigueur chez nous sont appliquées. Il me revient que dans notre pays, un camion sur cinq serait mal chargé.

Le groupe de travail Transport de marchandises que le ministre a créé procède-t-il à une analyse juridique du problème posé par la sécurisation des chargements ? Le ministre est-il partisan du système allemand ? Organise-t-il une surveillance particulière des entreprises impliquées dans des accidents de la route dus à des camions mal chargés ou surchargés ? Quand ce groupe de travail sera-t-il en mesure de présenter des propositions ? Une concertation a-t-elle lieu avec les départements de la Justice, de l'Intérieur et du Travail dans le but de coordonner les contrôles des camions ?

03.02 Annick Saudoyer (PS) : Vu l'augmentation du trafic des poids lourds et du nombre d'accidents où ils sont impliqués, il est urgent de prendre des dispositions pour limiter le danger qu'ils représentent sur nos routes. Pouvez-vous préciser quelles pistes sont examinées par le groupe de travail qui se penche actuellement sur cette catégorie de véhicules ? Qu'en est-il des contrôles ? Quels sont vos objectifs ? Les services publics fédéraux Intérieur et Justice collaborent-ils afin d'établir des statistiques complètes et fiables permettant de mener une politique cohérente ?

03.03 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Les chiffres dont nous disposons actuellement pour les grands axes routiers et les autoroutes sont ceux de la police fédérale qui, sur la base de ces chiffres, mène une politique d'augmentation des contrôles des poids lourds. Les chiffres de l'Institut national de Statistique relatifs aux accidents en 2003-2004 devraient être disponibles dans quelques semaines. Le baromètre de la sécurité routière fournit également des statistiques, mais il s'agit de chiffres globaux.

- mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit over "de ministeriële werkgroep die belast is met de veiligheid van vrachtwagens" (nr. 10765)

03.01 Dylan Casaer (sp.a-spirit): Er gebeuren vaak ongevallen met slecht geladen vrachtwagens, waarbij de lading op de weg terechtkomt, met alle gevolgen van dien. De Belgische wetgeving zegt niet veel over ladingbeveiliging. Er zijn wel Europese normen. In Duitsland hanteert men veel strengere regels. Naar verluidt zou één op vijf vrachtwagens slecht geladen zijn.

Wordt de ladingbeveiliging juridisch uitgespit door de werkgroep vrachtovervoer die de minister heeft opgericht? Is de minister voorstander van het Duitse systeem inzake vrachtwagenbeveiliging? Worden firma's die betrokken zijn bij ongevallen ten gevolge van slecht geladen of overladen vrachtwagens extra in het oog gehouden? Wanneer zal de werkgroep voorstellen klaar hebben? Is er overleg met de departementen Justitie, Binnenlandse Zaken en Werk om de controles van vrachtwagens te coördineren?

03.02 Annick Saudoyer (PS): In het licht van de toename van het zwaar wegvervoer en van het aantal ongevallen waar vrachtwagens bij betrokken zijn, moeten dringend bijkomende veiligheidsmaatregelen worden genomen. Welke mogelijkheden onderzoekt de werkgroep die zich over dat probleem buigt? Hoe staat het met het toezicht? Wat zijn uw doelstellingen? Werken de federale overheidsdiensten Binnenlandse Zaken en Justitie samen met de bedoeling volledige en betrouwbare statistieken op te stellen op grond waarvan een samenhangend beleid kan worden gevoerd?

03.03 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): De cijfers waarover wij momenteel beschikken met betrekking tot de grote verkeersaders en de autosnelwegen, werden verstrekt door de federale politie. Gelet op de onrustbarende cijfers in dat verband voert de politie de controles op vrachtwagens op. De cijfers van het (voormalige) Nationaal Instituut voor de Statistiek over de ongevallen in 2003-2004 zouden over enkele weken voorhanden moeten zijn. Uit de verkeersveiligheidsbarometer kunnen ook statistieken gepuurd worden, maar daarbij gaat het

om globale cijfers.

En ce qui concerne le groupe de travail, une dernière réunion est prévue le 24 mars. Le gouvernement devrait recevoir en avril un rapport contenant des propositions de mesures à prendre.

(En néerlandais) Je ne réponds pas aux questions spécifiques qu'a posées M. Casaer, parce que je ne veux pas anticiper les discussions en cours avec le secteur. Tous les départements concernés sont représentés. Les prescriptions en matière de chargement seront également abordées.

(En français) Pour la collaboration entre les ministères de l'Intérieur et de la Mobilité, les groupes de travail réuniront toutes les instances compétentes.

03.04 Dylan Casaer (sp.a-spirit) : Nous attendrons les résultats du groupe de travail.

03.05 Renaat Landuyt, ministre *(en néerlandais)* : On pourra me demander de faire le point durant la première semaine du mois de mai. Je suis disposé à examiner le rapport avec cette commission.

03.06 Annick Sudooyer (PS) : Vous aviez déclaré dans la presse être favorable aux 80 km/h ; aujourd'hui, vous attendez prudemment la réunion.

03.07 Renaat Landuyt, ministre *(en français)* : Il ne faut pas toujours croire ce que l'on dit dans la presse.

03.08 Annick Sudooyer (PS) : Sur la limitation à 80 km/h, il faudrait d'abord que les camions respectent celle des 90 km/h. Il ne sert à rien de baisser la limitation si on ne respecte pas la limite actuelle.

03.09 Renaat Landuyt, ministre *(en français)* : Pour moi, il faut combiner la limitation à 80 km/h avec l'interdiction de dépassement, au moins sur les autoroutes à deux ou quatre bandes.

03.10 Annick Sudooyer (PS) : Nous attendrons le rapport de cette réunion et les décisions prises.

L'incident est clos.

Een laatste vergadering van de werkgroep is belegd voor 24 maart. De regering zou in april een verslag van de werkgroep moeten krijgen met voorstellen voor maatregelen.

(Nederlands) Ik laat de specifieke vragen van de heer Casaer onbeantwoord, want ik wens niet vooruit te lopen op de gesprekken die aan de gang zijn met de sector. Alle betrokken ministeries zijn daar aanwezig. Ook de ladingvoorschriften komen aan bod.

(Frans) De samenwerking tussen de ministeries van Binnenlandse Zaken en van Mobiliteit krijgt handen en voeten via werkgroepen met vertegenwoordigers van alle bevoegde instanties.

03.04 Dylan Casaer (sp.a-spirit): We zullen wachten op de resultaten van de werkgroep.

03.05 Minister Renaat Landuyt *(Nederlands)*: Men kan mij de eerste week van mei om een stand van zaken vragen. Ik ben bereid om het rapport in deze commissie te bespreken.

03.06 Annick Sudooyer (PS): In de pers heeft u zich voor een snelheidsbeperking tot 80 kilometer per uur uitgesproken. Vandaag toont u zich voorzichtiger en wacht u de volgende vergadering af.

03.07 Minister Renaat Landuyt *(Frans)*: Je moet de kranten niet altijd geloven.

03.08 Annick Sudooyer (PS): Wat de snelheidsbeperking tot 80 kilometer per uur betreft, zouden de vrachtwagens eerst de bestaande beperking tot 90 kilometer per uur moeten naleven. Het heeft geen zin de toegelaten snelheid nog te verlagen wanneer de bestaande al niet wordt nageleefd.

03.09 Minister Renaat Landuyt *(Frans)*: Ik ben van oordeel dat de snelheidsbeperking tot 80 kilometer per uur met een inhaalverbod moet worden gecombineerd, zeker op de autowegen met twee of vier rijstroken.

03.10 Annick Sudooyer (PS): We wachten het verslag van die vergadering af en de beslissingen die in het verlengde daarvan zullen worden genomen.

Het incident is gesloten.

04 Questions jointes de

- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "les manœuvres aériennes dangereuses qui se sont produites dans la périphérie Est de Bruxelles le 19 février dernier" (n° 10568)

- M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "les chiffres fournis par Belgocontrol quant aux incidents aériens constatés en 2005 à l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 10750)

Le président:

04.01 Olivier Maingain (MR) : En réponse à ma question du 20 février dernier sur un incident aérien du 28 janvier, vous m'aviez affirmé qu'il n'y avait pas de lien entre le plan de dispersion de vols et le nombre d'incidents aériens, qui diminuaient au demeurant (voir *Compte rendu analytique* n° 860, p. 20-24).

Or, la presse francophone du 28 février fait état de statistiques de Belgocontrol selon lesquelles 2005 compte parmi les mauvaises années puisqu'il y a eu vingt et un incidents. Par ailleurs, des responsables de Belgocontrol ont émis des réserves sur la conformité du plan de dispersion avec les standards de sécurité.

Le superviseur en chef des contrôleurs aériens, M. Geert Maesen, déclarait ainsi : « Je suis contre le plan de dispersion, qui n'a rien à voir avec la sécurité. Changer de pistes en fonction des horaires est difficile. Le personnel n'est pas consulté et doit s'adapter. Ces changements créent l'incertitude, laquelle engendre du stress. »

Dès lors, selon quelles sources le nombre d'incidents serait-il en diminution ? Combien d'incidents ont-ils été classés « A » et « B », car il s'agit d'incidents susceptibles de provoquer un crash aérien ? Quels sont ceux directement liés à l'utilisation de la piste 02 ?

Prenez-vous régulièrement contact avec Belgocontrol pour évaluer la situation et quelle est votre réponse aux services de sécurité de Belgocontrol, qui soulignent le caractère insécurisant du plan de dispersion ?

J'en viens à l'incident qui s'est produit le 19 février : en début d'après-midi, un cargo de la compagnie aérienne coréenne a survolé Wezembeek-Oppeem d'est en ouest et s'est ensuite présenté dans l'axe final de la piste 02 pour l'atterrissage. Cet avion a donc amorcé un virage en vue de son atterrissage

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de gevaarlijke luchtmanoeuvres boven de Oostrand van Brussel op 19 februari jongstleden" (nr. 10568)

- de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de cijfers van Belgocontrol in verband met de luchtincidenten die zich in 2005 op de luchthaven van Brussel-Nationaal voordeden" (nr. 10750)

04.01 Olivier Maingain (MR): U antwoordde op mijn vraag van 20 februari jongstleden betreffende een luchtvaartincident dat zich op 28 januari voordeed, dat het spreidingsplan het aantal luchtvaartincidenten niet beïnvloedt en dat het aantal incidenten trouwens daalt (Zie *Beknopt Verslag* nr. 860, blz. 20-24).

De Franstalige pers verwijst echter naar statistieken van Belgocontrol waaruit blijkt dat 2005, met 21 incidenten, één van de zwartste jaren was. Bovendien betwijfelen de bevoegde personen bij Belgocontrol of het spreidingsplan beantwoordt aan de veiligheidsstandaarden.

Geert Maesen, hoofdsupervisor van de luchtverkeersleiders, heeft zich tegen het spreidingsplan verzet, dat volgens hem weinig te maken heeft met de veiligheid. Van baan moeten veranderen afhankelijk van het uur is moeilijk. Het personeel wordt niet geraadpleegd en moet zich maar aanpassen. Die wijzigingen leiden tot onzekerheid, en dus tot stress.

Volgens welke bronnen daalt het aantal luchtvaartincidenten? Hoeveel incidenten worden tot de categorieën A en B gerekend, dit zijn incidenten die een crash zouden kunnen veroorzaken? Welke incidenten houden rechtstreeks verband met het gebruik van baan 02?

Neemt u regelmatig contact op met Belgocontrol voor een evaluatie van de toestand en wat is uw antwoord aan de veiligheidsdiensten van Belgocontrol, die erop wijzen dat het spreidingsplan de onveiligheid in de hand werkt?

Dan kom ik nu op het incident dat zich op 19 februari heeft voorgedaan. Kort na de middag heeft een vrachtlvliegtuig van de Koreaanse luchtvaartmaatschappij Wezembeek-Oppeem in westelijke richting overvlogen, en heeft vervolgens landingsbaan 02 recht aangevlogen voor de

en survolant le sud-est très dense en population; puis, par un autre virage au pont de Groenendaal, il s'est intercalé dans la séquence des atterrissages de la piste 02.

Qu'est ce qui justifie de faire virer les approches à basse altitude au-dessus de Bruxelles puis de les intercaler dans la séquence des atterrissages en diminuant les marges de sécurité entre avions ? Pourquoi l'alignement rectiligne depuis la balise de Nivelles et Ittre n'est-il pas appliqué en permanence ? Pourquoi des gros porteurs s'intercalent-ils dans la séquence des atterrissages au pont de Groenendaal ?

04.02 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Sur base de chiffres, la presse flamande fait état d'une amélioration, alors que la presse francophone prouve le contraire (*Interruption de M. Maingain*).

Eu égard au plan de dispersion, ce qui compte, c'est la sécurité. Je suis sensible à toute remarque relative à la sécurité, et demande toujours des chiffres et remarques officiels. Or, les déclarations des collaborateurs de Belgocontrol à la presse ne me parviennent jamais officiellement, et les journaux ne sont même pas sûrs de ce qu'ils avancent !

Les chiffres dont je dispose aujourd'hui datent de 2004. On m'a promis les chiffres de 2005 pour mai, et je n'ai pas connaissance des statistiques parues dans la presse francophone.

J'en arrive à l'incident du 19 février. Contrairement à celui du 28 janvier 2006, il s'agit d'une procédure de travail normale pour les avions provenant de l'est, en approche d'atterrissage sur la piste 02. L'appareil dont question a parfaitement respecté la procédure en toute sécurité.

04.03 Olivier Maingain (MR) : Comme vous ne disposez jamais des dernières statistiques, le débat n'est pas possible. Mais pourquoi la presse fait-elle état de statistiques qui n'ont pas été transmises au ministre compétent ?

04.04 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : On ne peut jamais reprocher à quelqu'un d'être pauvre !

04.05 Olivier Maingain (MR) : Mais ici, la

landing. Het toestel heeft dus een bocht genomen om te landen, en heeft daarbij het zeer dichtbevolkte zuidoosten van Brussel overvlogen. Na nog een bocht ter hoogte van de brug van Groenendaal heeft het zich in de rij geschoven van toestellen die wachten op toestemming om op baan 02 te landen.

Waarom laat men toestellen op lage hoogte boven Brussel in een bocht aanvliegen en schuift men ze dan in de rij vliegtuigen die zich opmaken voor de landing, waarbij men de veiligheidsmarges tussen de vliegtuigen verkleint? Waarom wordt er niet altijd recht aangevlogen vanaf het baken van Nijvel en Ittre? Waarom voegen jumbojets met het oog op de landing in ter hoogte van de brug van Groenendaal?

04.02 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Uitgaande van cijfergegevens concludeert de Vlaamse pers dat de situatie verbeterd is, terwijl de Franstalige pers net het tegenovergestelde aantoot. (*Onderbreking door de heer Maingain*)

Wat telt in het spreidingsplan is de veiligheid. Ik sta open voor opmerkingen betreffende de veiligheid, en vraag altijd officiële opmerkingen en cijfers. De verklaringen die Belgocontrolmedewerkers afleggen in de pers krijg ik echter nooit langs officiële weg te horen, en zelfs de kranten zijn niet helemaal zeker van wat ze drukken!

De cijfers waarover ik momenteel beschik, dateren van 2004. Men heeft me de cijfers voor 2005 tegen mei beloofd. Van de statistieken die in de Franse pers zijn verschenen, ben ik niet op de hoogte.

En dan nu het incident van 19 februari. In tegenstelling tot dat van 28 januari 2006, gaat het om een normale werkprocedure voor de vliegtuigen die vanuit het oosten komen om op baan 02 te landen. Het toestel waarvan sprake heeft de procedure zonder enige fout en in alle veiligheid uitgevoerd.

04.03 Olivier Maingain (MR): Aangezien u nooit over de recentste statistieken beschikt, is er geen debat mogelijk. Maar waarom worden er in de pers statistieken bekendgemaakt die niet aan de bevoegde minister werden bezorgd?

04.04 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Men kan iemand niet verwijten arm te zijn!

04.05 Olivier Maingain (MR): Maar in dit geval

pauvreté devient un avantage ! Toujours est-il que l'on se demande pourquoi vous ne disposez pas des dernières statistiques.

Je suppose que vous avez demandé à votre administration de s'expliquer puisque vous dites que ce qu'on lit dans la presse n'est pas nécessairement la vérité.

04.06 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Je lis partout des interventions d'un tas de personnes et j'essaie d'éviter de donner l'impression que j'influence Belgocontrol, qui est un organisme indépendant.

04.07 Olivier Maingain (MR) : Je vous demande de vous documenter sur ces dernières statistiques pour qu'un débat puisse avoir lieu en commission.

04.08 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : Dès que je les aurai, je vous les transmettrai.

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- M. Jef Van den Bergh au ministre de la Mobilité sur "le maintien des critères de répartition du fonds de la sécurité routière" (n° 10541)
- Mme Colette Burgeon au ministre de la Mobilité sur "les actions financées dans le cadre du fonds des amendes routières" (n° 10872)

05.01 Jef Van den Bergh (CD&V) : Le 20 février 2006, alors que je lui demandais sur la base de quel argument il n'avait pas tenu compte, dans le projet de loi relatif à la sécurité routière, de l'avis du gouvernement flamand, le ministre avait renvoyé à la discussion parlementaire de la loi. Il ressort toutefois des rapports qu'en son temps, le ministre n'avait pas approfondi la question et n'avait mis aucun argument en avant. Dès lors, sur la base de quels arguments le ministre a-t-il ignoré l'avis du gouvernement flamand ?

À la demande de ce dernier, le dossier a été dans l'intervalle abordé au sein du Comité de concertation. A-t-on convenu d'organiser un deuxième tour de concertation ?

Notre collègue Schryvers, qui avait introduit une question sur le même thème, s'interroge sur l'absence, à ce jour, de directives concernant la répartition du fonds pour la sécurité routière pour 2006 et sur les mesures que le ministre entend mettre en œuvre en vue de faire savoir dans les

speelt die armoede in uw voordeel! De vraag blijft waarom u niet over de laatste statistieken beschikt.

Ik veronderstel dat u uw bestuur om nadere uitleg hebt verzocht, vermits u zegt dat wat in de pers verschijnt niet altijd strookt met de werkelijkheid.

04.06 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Iedereen schijnt hier te pas en te onpas uitspraken over te formuleren, en ik wil niet de indruk geven dat ik Belgocontrol, dat een onafhankelijke instelling is, beïnvloed.

04.07 Olivier Maingain (MR): Ik vraag dat u navraag zou doen naar die laatste statistieken, zodat onze commissie daar een bespreking kan aan wijden.

04.08 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): Zodra ik over die statistieken beschik, zal ik ze u bezorgen.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Mobiliteit over "het behoud van de verdeelcriteria van het verkeersveiligheidsfonds" (nr. 10541)
- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Mobiliteit over "de acties die worden gefinancierd met middelen van het verkeersboetefonds" (nr. 10872)

05.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Toen ik de minister op 20 februari 2006 vroeg op basis van welke argumenten hij in het wetsontwerp inzake verkeersveiligheid geen rekening had gehouden met het advies van de Vlaamse regering, verwees hij naar de parlementaire bespreking van de wet. Uit de verslagen blijkt echter dat de minister destijds niet uitgebreid op de zaak is ingegaan en geen argumenten heeft aangedragen. Om welke argumenten gaat het?

Op verzoek van de Vlaamse regering is de kwestie intussen wel aan bod gekomen in het Overlegcomité. Er is afgesproken dat er nog een tweede overlegronde komt.

Collega Schryvers, die ook een vraag had ingediend, vraagt zich af waarom er nog steeds geen richtlijnen zijn inzake de verdeling van het verkeersveiligheidsfonds van 2006, welke maatregelen de minister wil nemen om de richtlijnen zo snel mogelijk aan de politiezones mee

meilleurs délais aux zones de police si la date du 1^{er} avril sera reportée.

05.02 Colette Burgeon (PS) : Le gouvernement a pris en mars 2004 la décision de créer un Fonds des amendes routières devant octroyer aux zones de police locale des moyens supplémentaires pour mettre sur pied des actions spécifiques liées à la sécurité routière. Pour en bénéficier, les communes doivent s'engager à entreprendre des actions en la matière. Le Fonds des amendes routières est réparti en partie de manière forfaitaire sur la base de la catégorie de la zone de police, en partie sur la base du nombre de kilomètres de voiries et en partie sur la base de la diminution du nombre de tués ou de blessés. Il apparaît que, dans certaines zones, l'essentiel des actions menées dans le cadre des conventions de sécurité routière est tourné vers des mesures répressives. La part réservée à la prévention est réduite à la portion congrue.

Des investissements de feux lumineux accompagnés d'un radar fixe qui indique la vitesse ne pourraient-ils être pris en charge par ce fonds ? La répression est nécessaire et souhaitable mais un quota des sommes perçues dans le cadre du Fonds des amendes routières ne pourrait-il pas être exclusivement destiné à la mise en place de mesures préventives ?

05.03 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : M. an den Bergh ne se rappelle pas bien les discussions qui ont accompagné la dernière modification de la loi relative au fonds de la sécurité routière. Je me réfère à la discussion avec M. De Padt à propos d'un déséquilibre entre la Flandre et la Wallonie. Nous avons discuté à l'époque de la question de savoir si, d'un point de vue juridique et technique, des indemnités ne pouvaient être accordées qu'à la police.

Les directives se font attendre parce que l'on discute à nouveau du déséquilibre entre la Flandre et la Wallonie et que le ministre-président flamand a demandé s'il était encore possible d'apporter des modifications. Les directives sont prêtes depuis l'année dernière mais nous ne les envoyons pas tant que l'incertitude subsiste quant aux éventuelles modifications. Commencer par retarder les travaux d'un ministre pour lui reprocher ensuite que les choses n'avancent pas, voilà qui n'est pas très honnête. M. Van den Bergh et Mme Schryvers doivent se concerter davantage au sein de leur parti.

te delen en of de datum van 1 april zal worden uitgesteld.

05.02 Colette Burgeon (PS): De regering besliste in maart 2004 een verkeersboetefonds op te richten, dat de lokale politiezones bijkomende middelen moet verschaffen om specifieke acties rond verkeersveiligheid op het getouw te zetten. Om recht te hebben op die middelen, moeten de gemeenten zich ertoe verbinden in dat verband acties te zullen ondernemen. De verdeling van de middelen van het boetefonds gebeurt ten dele via een forfait op grond van de categorie van de politiezone, ten dele op grond van het aantal kilometer wegen op het grondgebied van de zone en ten dele op grond van de vermindering van het aantal doden en gewonden. Blijkbaar spitst een aantal zones de acties in het kader van de verkeersveiligheidsovereenkomsten toe op repressieve maatregelen. Inzake preventie daarentegen wordt slechts mondjasmaat actie ondernomen.

Zouden investeringen in verkeerslichten in combinatie met een flitspaal die de snelheid opgeeft, niet ten laste kunnen worden genomen door dat fonds? Repressie is noodzakelijk en wenselijk, maar is het niet mogelijk een deel van de middelen van het boetefonds voor te behouden voor preventieve maatregelen?

05.03 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): De heer Van den Bergh herinnert zich de besprekingen van de laatste wetswijziging inzake het verkeersveiligheidsfonds niet goed. Ik verwijs naar de discussie met de heer De Padt over een onevenwicht tussen Vlaanderen en Wallonië. We hadden het toen over de vraag of er in juridisch-technisch opzicht enkel vergoedingen aan de politie kunnen worden gegeven.

De richtlijnen blijven uit omdat er opnieuw wordt gediscussieerd over het onevenwicht tussen Vlaanderen en Wallonië en omdat de Vlaamse minister-president heeft gevraagd of een en ander kan worden gewijzigd. De richtlijnen waren vorig jaar al klaar, maar we versturen ze niet zolang onduidelijk is of er wijzigingen komen. Het is niet eerlijk om een minister eerst af te remmen en hem vervolgens aan te wijven dat er geen schot zit in de zaak. De heer Van den Bergh en mevrouw Schryvers moeten wat meer overleg plegen binnen hun partij.

(*En français*) Les compétences fédérales limitées dans ce domaine restreignent les possibilités de financement d'investissements communaux. Des discussions sont en cours au Comité interministériel. Le gouvernement flamand demande une répartition des fonds plus équitable étant donné que la majorité des amendes sont perçues en Flandre. Le ministre de la Mobilité assistera à la prochaine réunion et mettra sur la table une proposition fédérale sur cette question.

Il est certain que si l'on veut tout modifier, il sera indispensable de changer nos institutions. Il s'agit là d'un problème davantage juridique que politique.

05.04 Jef Van den Bergh (CD&V) : Les arguments juridiques – qui sont par ailleurs fondés – constituent la solution la plus facile. Pourquoi n'a-t-on pas réfléchi aux aspirations flamandes lors de la réforme de la loi ? Celle-ci fera-t-elle l'objet d'un nouvel aménagement ? Cherchera-t-on une autre solution ?

Je ne perçois pas de contradiction entre ma question et celle de Mme Schryvers. Ma collègue ne se soucie que des modalités pratiques. Les bourgmestres attendent des directives car ils doivent rédiger les plans d'action pour le 1^{er} avril. Un report est-il envisagé ?

05.05 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : La situation pourra être précisée après le comité interministériel du mois prochain.

05.06 Jef Van den Bergh (CD&V) : Nous serons déjà au mois d'avril. Que doivent faire les communes dans l'intervalle ?

05.07 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Je n'ai pas connaissance de problèmes en rapport avec les demandes émanant des zones de police. Cette matière évolue d'ailleurs chaque année. Par rapport à l'année dernière, cette évolution est peut-être plus favorable cette année mais tout dépend des décisions du comité interministériel. La procédure de concertation nous fait perdre un peu de temps mais permet de résoudre les problèmes.

05.08 Colette Burgeon (PS) : Ma question concernait la répartition des fonds entre le répressif et le préventif et non pas la répartition géographique.

05.09 Renaat Landuyt, ministre (*en français*) : C'est presque la même chose. Je constate que les investissements au nord du pays concernent plutôt

(*Frans*) Daar de federale overheid ter zake over weinig bevoegdheden beschikt, kan ze de gemeentelijke investeringen slechts in beperkte mate financieren, maar hierover wordt in het interministerieel comité onderhandeld. De Vlaamse regering vraagt dat de middelen billijker worden verdeeld aangezien het overgrote deel van de boetes in Vlaanderen wordt geïnd. De minister van Mobiliteit zal de volgende vergadering bijwonen en over die kwestie een federaal voorstel ter tafel leggen.

Als men alles wil wijzigen, zal men ongetwijfeld onze instellingen moeten aanpassen. Het gaat dan eerder om een juridisch dan om een politiek probleem.

05.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Schermen met juridische argumenten - die overigens steek houden - is de makkelijkste oplossing. Waarom kon niet worden nagedacht over de Vlaamse verzuchtingen toen de wet hervormd werd? Wordt de wet opnieuw aangepast? Wordt er een andere oplossing gezocht?

Ik zie geen tegenstelling tussen mijn vraag en die van mevrouw Schryvers. Mijn collega is gewoon bekommerd om de praktische modaliteiten. De burgemeesters verwachten richtlijnen, want ze moeten de actieplannen opstellen tegen 1 april. Wordt aan uitstel gedacht?

05.05 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Er zal meer duidelijkheid zijn na het interministerieel comité van volgende maand.

05.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Dan is het al april. Wat moeten de gemeenten ondertussen doen?

05.07 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): Ik heb geen weet van problemen met aanvragen van politiezones. De materie is trouwens elk jaar in evolutie. In vergelijking met vorig jaar is die evolutie dit jaar misschien gunstig, maar dat hangt af van de beslissingen van het interministerieel comité. Door de overlegprocedure verliezen we wat tijd, maar de zaak raakt wel opgelost.

05.08 Colette Burgeon (PS): Mijn vraag ging over de wijze waarop die middelen tussen het repressief en het preventief beleid verdeeld worden en niet over hun geografische spreiding.

05.09 Minister Renaat Landuyt (*Frans*): In de praktijk komt dat bijna op hetzelfde neer. Ik stel vast dat Vlaanderen dat geld vooral voor een repressief

le volet répressif et que les investissements au sd plutôt le volet préventif.

05.10 Colette Burgeon (PS) : Quelles sont vos intentions à cet égard ?

05.11 Renaat Landuyt, ministre (en français) : Même si je respecte les différences de culture, je demanderai au sd du pays d'investir davantage dans le répressif.

L'incident est clos.

06 Question de Mme Inga Verhaert au ministre de la Mobilité sur "l'avion de SN Brussels Airlines immobilisé sur l'aéroport de Kigali, Rwanda" (n° 10542)

06.01 Inga Verhaert (sp.a-spirit) : L'avion immobilisé à Kigali a heureusement pu regagner la Belgique. Les médias qui ont suivi l'affaire ont cependant insinué que l'avion de SN était retenu pour des raisons peu correctes, et qu'il y avait un lien avec une affaire similaire, concernant un appareil de Silverback Cargo immobilisé depuis des mois dans notre pays.

Comment la concertation s'est-elle déroulée ? Pourquoi les autorités à Kigali ont-elles refusé de laisser partir l'avion ?

06.02 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : C'est au ministre des Affaires étrangères que vous devriez poser votre question sur la concertation au sommet avec le gouvernement rwandais. Mes attributions m'autorisent seulement à vous dire qu'il y a des contacts au niveau des fonctionnaires. Des discussions consacrées à la liste noire européenne de compagnies européennes qui paraîtra dans quelques jours sont en cours. La compagnie rwandaise figure sur la liste de notre pays et devrait donc normalement être mentionnée sur la liste européenne. En outre, il y a des contacts administratifs à propos de l'avion qui se trouve à Zaventem. Nous sommes en train de passer des accords afin de déterminer quels aménagements et contrôles sont exactement nécessaires pour que cet avion puisse voler. Je constate que la compagnie concernée ainsi que les autorités rwandaises font tout ce qui est en leur pouvoir pour régler cette question le plus vite possible.

06.03 Inga Verhaert (sp.a-spirit) : J'ai l'intention de poser aussi cette question au ministre De Gucht. Cette compagnie figure donc sur la liste belge.

beleid gebruikt, terwijl Franstalig België eerder in preventie investeert.

05.10 Colette Burgeon (PS) : Wat zijn uw voornemens ter zake?

05.11 Minister Renaat Landuyt (Frans) : Met alle respect voor het cultuuronderscheid zal ik Wallonië toch moeten vragen meer middelen in het repressief beleid te pompen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van mevrouw Inga Verhaert aan de minister van Mobiliteit over "het vliegtuig van SN Brussels Airlines aan de grond gehouden op de luchthaven van Kigali, Rwanda" (nr. 10542)

06.01 Inga Verhaert (sp.a-spirit) : Het vliegtuig dat aan de grond stond in Kigali, is gelukkig weer thuis. In de berichtgeving over de zaak werd echter geïnsinueerd dat het toestel van SN om weinig correcte redenen werd vastgehouden en dat er een verband was met een vliegtuig van Silverback Cargo dat al maanden aan de grond wordt gehouden in ons land.

Hoe verliep het overleg? Waarom hield Kigali het vliegtuig aan de grond?

06.02 Minister Renaat Landuyt (Nederlands) : De vraag over het toeverleg met de Rwandese regering moet worden gesteld aan de minister van Buitenlandse Zaken. Wat mijn bevoegdheid betreft zijn er contacten op het niveau van de ambtenaren. Er worden gesprekken gevoerd over de binnen enkele dagen te verschijnen Europese zwarte lijst van vliegtuigmaatschappijen. De Rwandese maatschappij staat op de lijst van ons land en zal dus normaliter ook op de Europese lijst terechtkomen. Er zijn bovendien ambtelijke contacten over het vliegtuig dat zich in Zaventem bevindt. Er wordt afgesproken welke aanpassingen en controles er precies nodig zijn om het vliegtuig luchtwaardig te maken. Ik stel vast dat de betrokken maatschappij, evenals de Rwandese overheid, er alles aan doen om de zaak zo snel mogelijk in orde te brengen.

06.03 Inga Verhaert (sp.a-spirit) : Ik ben van plan deze vraag ook aan minister De Gucht te stellen. Ik begrijp dat de maatschappij op de Belgische zwarte lijst staat.

06.04 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : Oui. Les discussions portent aussi sur les exigences auxquelles doit satisfaire toute compagnie pour ne plus figurer sur cette liste noire belge et, partant, sur la liste noire européenne.

L'incident est clos.

07 **Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "les nouvelles règles relatives au tuning" (n° 10555)**

07.01 **Roel Deseyn** (CD&V) : Le 15 février 2006 est parue au *Moniteur belge* la nouvelle circulaire relative à certains véhicules transformés, ce qui constitue une bonne chose. En effet, les tuneurs et les stations de contrôle réclamaient depuis longtemps déjà un régime clair. Dans la perspective de cette circulaire, une concertation a été menée à juste titre avec plusieurs associations de tuneurs mais la circulaire comporte toutefois quelques imprécisions.

Ainsi, la circulaire instaure le principe du contrôle non périodique, parallèlement au contrôle périodique. Lors d'un contrôle non périodique, le véhicule fait l'objet d'un nouveau contrôle complet qui n'influe toutefois pas sur la périodicité du contrôle ordinaire. Il en résulte une augmentation des frais pour les tuneurs. Le ministre juge-t-il logiques cette procédure et les coûts y afférents ?

La circulaire contient en outre des imprécisions concernant plusieurs spécifications techniques. Je cite notamment la présence de portes papillon, certaines pièces qui font partie de l'équipement de base de la voiture initiale, le bruit produit par les pots d'échappement et la présence de trous de serrure. Le ministre est-il disposé, en concertation avec le secteur, à clarifier ces imprécisions ?

07.02 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : La directive ministérielle parue le 15 février est provisoire. Elle doit être lue conjointement avec le site internet www.how2tune.be où les associations de tuneurs peuvent exprimer leurs opinions et émettre des suggestions afin de permettre, pendant qu'il est encore temps, une adaptation de la directive. A ce jour, les réactions sont très nombreuses.

Les stations de contrôle technique ont reçu une circulaire ministérielle les incitant à faire preuve d'une plus grande souplesse. Il va de soi que la sécurité doit rester l'objectif premier du contrôle

06.04 **Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Dat klopt. De gesprekken gaan ook over wat er precies nodig is om van die Belgische – en dus ook van de Europese – zwarte lijst te raken.

Het incident is gesloten.

07 **Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "nieuwe regels voor tuning" (nr. 10555)**

07.01 **Roel Deseyn** (CD&V): Op 15 februari 2006 verscheen in het *Belgisch Staatsblad* de nieuwe circulaire inzake het verbouwen van wagens. Dit is een goede zaak. De tuneurs en de keuringscentra waren immers al langer vragende partij voor een duidelijke regeling. Er werd met het oog op deze rondzendbrief terecht overleg gevoerd met een aantal verenigingen van tuneurs, maar toch is de rondzendbrief niet helemaal vrij van onduidelijkheden.

Zo voert de circulaire het principe van de niet-periodieke keuring in, boven op de gewone periodieke keuring. Bij de niet-periodieke keuring wordt de auto opnieuw helemaal gekeurd, maar dit heeft geen invloed op de periodiciteit van de gewone keuring. Dit jaagt de tuneurs op kosten. Vindt de minister deze procedure en de bijhorende kosten logisch?

De circulaire bevat bovendien onduidelijkheden op het vlak van een aantal technische specificaties. Ik vermeld hier onder meer de aanwezigheid van vlinderdeuren, bepaalde onderdelen die tot de standaard uitrusting van de oorspronkelijke wagen behoren, de geluidsproductie van de uitlaten en de aanwezigheid van sleutelgaten. Is de minister bereid om, in overleg met de sector, deze onduidelijkheden uit de wereld te helpen?

07.02 **Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): De ministeriële richtlijn die op 15 februari is verschenen, is voorlopig. Men moet ze lezen in combinatie met de website www.how2tune.be, waarop verenigingen van tuneurs hun ideeën mogen spuien en suggesties mogen doen om de richtlijn alsnog aan te passen. De reacties zijn tot dusver bijzonder talrijk.

De keuringscentra hebben een ministeriële rondzendbrief ontvangen. De bedoeling hiervan is die centra aan te sporen tot meer soepelheid. Vanzelfsprekend moet veiligheid altijd de basis van

technique mais il est évidemment inadmissible que les stations de contrôle technique se veuillent plus catholiques que le pape. J'ai eu en effet connaissance d'exemples de sévérité excessive ayant conduit à refuser des véhicules à cause de composants de tuning qui avaient pourtant été admis sans difficultés lors d'un contrôle précédent. Ce genre d'attitudes m'irrite. J'ai donc décidé d'adapter et de clarifier la circulaire destinée aux stations de contrôle technique pour exclure à l'avenir toute sévérité exagérée et toute incohérence. J'adopte dans ce dossier la position suivante : la sécurité prime en toutes circonstances mais pour le reste, je dis : Vive la liberté !

07.03 Roel Deseyn (CD&V) : Que pense le ministre des frais supplémentaires qui incombent aux tuners en conséquence de l'instauration du contrôle non périodique ?

07.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Il serait évidemment absurde que les tuneurs doivent payer pour faire invalider une déclaration antérieure de conformité. Le secteur des centres de contrôle technique ne fait pas toujours preuve de cohérence dans ce domaine. J'ai connaissance de certains cas où des corbillards – qui constituent en fait des véhicules transformés – sont déclarés non conformes pour un petit problème de rétroviseur. Je constate certaines défaillances dans le cadre de la communication entre un ministre et le secteur privé, chargé d'effectuer un service d'intérêt général.

07.05 Roel Deseyn (CD&V) : Le problème est en fait structurel. Dans le cadre de sa politique en cette matière, le ministre dépend trop de la bonne volonté des centres de contrôle technique. Pourquoi n'applique-t-il pas intégralement l'arrêté royal de 1968 relatif au contrôle technique ?

07.06 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais) : Dans ce domaine, de nombreuses décisions sont déjà prises au niveau européen.

En ce qui concerne les tarifs, je n'estime pas si absurde qu'un tuneur qui vient d'apporter une modification pour un montant de cinq mille euros doive payer soixante euros pour le faire approuver.

Nous nous efforçons d'anticiper les problèmes en élaborant des lois pour combler les zones grises qui existaient précédemment. Dans une prochaine phase, nous concluons des accords concrets avec les ministres de l'Intérieur et de la Justice à propos des contrôles routiers.

07.07 Roel Deseyn (CD&V) : Je propose

de keuring blijven, maar het gaat natuurlijk niet op dat de keuringscentra katholieker dan de paus willen zijn. Er werden mij staaltjes gemeld van overdreven strengheid, waarbij wagens werden afgekeurd voor tuningonderdelen die bij een eerdere controle probleemloos door de beugel konden. Aan zo een houding erger ik mij. Ik ben dan ook van plan de circulaire voor de keuringscentra aan te passen en te verduidelijken, zodat overdreven strengheid en inconsequentie uit de wereld worden geholpen. Mijn houding in dit dossier is: veiligheid primeert in alle omstandigheden, maar voor de rest *vrijheid, blijheid*.

07.03 Roel Deseyn (CD&V): Wat vindt de minister van de bijkomende kosten voor de tuners ten gevolge van de invoering van de niet-periodieke keuring?

07.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Het zou natuurlijk absurd zijn mochten tuners moeten betalen om hetgeen eerder was goedgekeurd, vervolgens te laten afkeuren. De sector van de keuringscentra vertoont niet altijd consequent gedrag op dit vlak. Ik ken gevallen waarbij lijkwagens - die eigenlijk getunede auto's zijn - worden afgekeurd voor een klein probleem van achteruitkijkspiegels. Ik stel vast dat de communicatie tussen een minister en de private sector die een dienst van algemeen belang moet uitvoeren, niet altijd vlot verloopt.

07.05 Roel Deseyn (CD&V): Eigenlijk is er een structureel probleem. De minister is in zijn beleid in deze aangelegenheid te veel afhankelijk van de goodwill van de keuringscentra. Waarom past hij het KB van 1968 op de autokeuring niet integraal aan?

07.06 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): Op dit vlak wordt er al heel wat beslist op Europees niveau.

Wat de tarieven betreft, acht ik het niet zo absurd dat een tuner die net een aanpassing van een vijfduizend euro heeft aangebracht, zestig euro moet betalen om die te laten keuren.

Wij proberen de problemen voor te zijn door wetten te maken waar voorheen slechts een grijze zone bestond. In een volgende fase zullen wij met de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie concrete afspraken maken over de controles op de weg.

07.07 Roel Deseyn (CD&V): Ik stel voor om rond

d'organiser une table ronde avec les corps de police pour que les contrôles soient véritablement mis en adéquation avec les intentions politiques.

L'incident est clos.

08 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité sur "le service défaillant de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules" (n° 10635)

08.01 Guido De Padt (VLD) : J'ai déjà envoyé un courrier au ministre concernant ce problème, mais, jusqu'à présent, je n'ai pas encore reçu de réponse.

Les plaintes relatives au service de la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV) sont légion. C'est ce que révèle une étude clôturée en novembre 2005 et réalisée notamment par la KUL. Le manque d'accessibilité téléphonique des antennes est frappant. Par ailleurs, 55 % des citoyens ignorent qu'il est également possible de demander une plaque d'immatriculation par l'internet. L'étude propose en outre des mesures telles que l'acquisition d'un répondeur téléphonique par antenne.

L'optimisation du service aux citoyens fait partie des dix chantiers du gouvernement. Quelles initiatives la DIV prendra-t-elle à la suite des résultats de l'étude ? Quels seront le budget et les effectifs supplémentaires nécessaires à cet effet ? Dans quel délai est-on en droit d'attendre une nouvelle organisation à la DIV ?

08.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Il n'était pas nécessaire de réaliser cette étude pour juger opportun d'inclure dans les dix chantiers du premier ministre l'amélioration des services à la clientèle à la DIV.

La demande des plaques d'immatriculation par internet est LA nouvelle méthode du jour. Le demandeur reçoit ses plaques à son domicile dès le lendemain de sa demande. Il est donc curieux que seul un tiers de nos concitoyens en fasse usage.

La DIV a indiqué que les résultats de cette étude étaient très positifs pour elle puisqu'ils montrent que 50 % des gens sont satisfaits de ses services. Mais j'ai indiqué quant à moi qu'il fallait maintenant se focaliser sur les 20 % de mécontents. Dans le courant du mois d'avril, le comité de direction de mon SPF me soumettra une série de propositions en vue d'améliorer ce service. Au moins de juin, le

te tafel te gaan zitten met de politiekorpsen, zodat de controles echt zullen zijn afgestemd op de politieke intenties.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit over "de gebrekkige dienstverlening van de Dienst voor Inschrijving van Voertuigen" (nr. 10635)

08.01 Guido De Padt (VLD): Ik stuurde reeds een brief over deze problematiek aan de minister, maar heb tot op heden geen antwoord ontvangen.

De klachten over de dienstverlening bij de dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV) zijn legio. Dat blijkt uit een in november 2005 afgeronde studie van onder meer de KULeuven. Opvallend is het gebrek aan telefonische bereikbaarheid van de antennes. Ook weet 55 procent van de burgers niet dat een nummerplaat ook via internet kan worden aangevraagd. De studie stelt ook maatregelen voor zoals het aanschaffen van een antwoordapparaat per antenne.

De optimalisering van de dienstverlening aan de burgers is opgenomen in de tien werven van de regering. Welke initiatieven zal de DIV nemen naar aanleiding van de resultaten van de studie? Welk extra budget en hoeveel extra personeelsleden zullen daarvoor nodig zijn? Wanneer mogen wij een nieuwe aanpak verwachten bij de DIV?

08.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*): De studie was niet nodig om de verbetering van de dienstverlening van de DIV in de tien werven op te nemen.

Het aanvragen van de nummerplaat via internet is dé nieuwe methode. De volgende dag ligt de nummerplaat al thuis. Het is dus vreemd dat maar een derde van de mensen daarvan gebruikt maakt.

De DIV wees erop dat de studie erg positief uitviel voor de dienst omdat 50 procent van de mensen tevreden is, maar ik heb erop gewezen dat de aandacht juist moet gaan naar de 20 procent die niet tevreden is. In de loop van april zal het directiecomité van mijn FOD mij een aantal voorstellen ter verbetering voorleggen. In juni vergadert de regering over de verbetering van de administratie in het algemeen, maar ik wil al

gouvernement consacrera une de ses réunions à l'amélioration de l'administration en général mais pour ma part, j'aimerais m'y atteler plus tôt.

Acquérir des réponders téléphoniques ne résoudrait pas le problème car ces appareils sont seulement source de frustrations pour les appelants. J'ai l'intention de mettre tout en œuvre pour réformer la DIV et j'ai bon espoir d'y parvenir. La pression du travail qui pèse sur le personnel est moins forte, aujourd'hui que les plaques peuvent être demandées par internet. Il faut maintenant que ce personnel se recycle pour remplir d'autres tâches telles que la résolution des problèmes spécifiques que pose l'unification européenne. Ce recyclage prendra évidemment du temps.

08.03 Guido De Padt (VLD): J'espérais une réponse plus concrète de votre part. La création d'une adresse e-mail ou l'achat d'un répondeur constituent des mesures simples, qui peuvent être prises rapidement. Par ailleurs, si 50 % du public n'est pas au courant de la possibilité de demander une plaque d'immatriculation par l'internet, il est clair qu'on peut faire mieux au niveau de la communication.

08.04 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): La communication se fait par l'intermédiaire du secteur des assurances, qui ne se privera bien sûr pas de l'argument de vente de « la plaque d'immatriculation livrée le lendemain ». Dès qu'un ou deux des grands assureurs ont adopté le système, les autres ont rapidement suivi.

08.05 Guido De Padt (VLD): J'ai essayé de joindre quelques antennes. En général, je n'ai pas reçu de réponse, on m'a uniquement répondu au téléphone à Ostende et à Hasselt.

08.06 Renaat Landuyt, ministre (en néerlandais): Le service souhaitait faire publier le rapport comme un « bon rapport ». Je m'y suis opposé, et je mettrai tout en œuvre pour que le personnel soit sur la même longueur d'onde. En fait, M. De Padt et moi-même poursuivons le même objectif.

L'incident est clos.

09 Question de M. Ortwin Depoortere au ministre de la Mobilité sur "les indemnités d'expropriation à octroyer à des propriétaires riverains de la ligne de chemin de fer 50A" (n° 10916)

09.01 Ortwin Depoortere (Vlaams Belang): Dix-sept propriétaires de maisons situées à Tronchiennes se verront exproprier à la suite des

vroeger beginnen.

Het aanschaffen van antwoordapparaten is geen oplossing, want dat is ook alleen maar frustrerend. Ik wil er alles aan doen om de dienst de hervormen en ik ben hoopvol gestemd. Doordat de nummerplaten nu via internet kunnen worden aangevraagd, valt er een grote druk weg bij het personeel. Het moet nu worden omgeschoold voor andere taken, zoals het oplossen van specifieke problemen na aanleiding van de Europese eenmaking. Die vorming kost natuurlijk tijd.

08.03 Guido De Padt (VLD): Ik hoopte op een concreter antwoord. Het creëren van een e-mailadres of de aanschaf van een antwoordapparaat zijn eenvoudige ingrepen die snel kunnen gebeuren. Ook de communicatie kan duidelijk beter als 50 procent van de mensen niet weet dat men een nummerplaat via internet kan aanvragen.

08.04 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): De communicatie gebeurt via de verzekeringssector, die natuurlijk graag uitspeelt dat men bij hen 'de volgende dag al een nummerplaat heeft. Zodra er één of twee grote verzekeraars in het systeem stapten, volgde de rest heel snel.

08.05 Guido De Padt (VLD): Ik heb getracht enkele antennes te bereiken. Meestal kreeg ik geen antwoord, enkel in Oostende en Hasselt werd de telefoon opgenomen.

08.06 Minister Renaat Landuyt (Nederlands): De dienst wilde het rapport laten publiceren als een 'goed rapport'. Daar ben ik tegenin gegaan en ik zal er alles aan doen om het personeel op dezelfde golflengte te krijgen. In feite willen de heer De Padt en ik hetzelfde.

Het incident is gesloten.

09 Vraag van de heer Ortwin Depoortere aan de minister van Mobiliteit over "de onteigeningsvergoedingen aan eigenaars langs de spoorlijn 50A" (nr. 10916)

09.01 Ortwin Depoortere (Vlaams Belang): Door de uitbreidingswerken aan de lijn Gent-Oostende moeten zeventien woningen onteigend worden in

travaux d'extension prévus sur la ligne ferroviaire Gand-Ostende. Selon l'échevin de la Mobilité de Gand, aucune autorisation d'expropriation n'a encore été délivrée. Quand l'arrêté en la matière sera-t-il pris ?

09.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : L'échevin m'a contacté à ce sujet. J'ai demandé à l'administration de me transmettre le document. Après un contrôle quant à d'éventuelles erreurs, je le signerai.

09.03 Ortwin Depoortere (Vlaams Belang) : Les personnes concernées doivent chercher à se reloger, mais elles ne peuvent pas encore vendre leur logement. Cette situation n'est pas le reflet d'une bonne administration. Quand l'arrêté sera-t-il publié ?

09.04 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : Les principes de bonne administration exigent qu'on fasse d'abord tout vérifier avant de signer.

L'incident est clos.

10 Question de M. Francis Van den Eynde au ministre de la Mobilité sur "la non-conformité éventuelle des coussins berlinois à Gand" (n° 10857)

10.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : À Gand, des coussins peu visibles ont été aménagés dans plusieurs rues. La circulaire ministérielle du 3 mai 2002 prévoit que la partie chanfreinée doit être blanche. Les modèles placés à Gand ne satisfont pas à cette exigence. En outre, la circulaire préconise que les coussins soient précédés de trois traits de couleur blanche sur la chaussée et qu'un éclairage public suffisant soit assuré. L'administration de la ville de Gand ne s'est donc pas conformée aux prescriptions de la circulaire. L'échevine de la Mobilité a déclaré au sein de la commission *ad hoc* du conseil communal qu'elle examinerait la question avec le fournisseur. Dans l'intervalle, il n'est pas remédié aux situations dangereuses créées par ces coussins.

Le ministre compte-t-il intervenir ?

10.02 Renaat Landuyt, ministre (*en néerlandais*) : À chaque administration sa responsabilité. La circulaire est, semble-t-il, tout à fait correcte.

10.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Le problème, c'est qu'elle n'est pas appliquée. Le pouvoir subordonné doit au moins respecter les

Drongen. Volgens de Gentse schepen van Mobiliteit werd nog geen onteigeningsmachtiging verleend. Wanneer wordt het besluit genomen?

09.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*) : De schepen heeft over dit probleem contact met mij opgenomen. Ik heb het dossier bij de administratie opgevraagd. Na controle op eventuele fouten zal ik het ondertekenen.

09.03 Ortwin Depoortere (Vlaams Belang) : De betrokken mensen moeten naar een andere woning zoeken, maar kunnen hun woning nog niet verkopen. Dat is geen goed bestuur. Wanneer wordt het besluit genomen?

09.04 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*) : Goed bestuur vereist dat men eerst alles laat nakijken voor men tekent.

Het incident is gesloten.

10 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de minister van Mobiliteit over "de mogelijke niet-conformiteit van de rijbaankussens in Gent" (nr. 10857)

10.01 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : In Gent zijn in verschillende straten rijbaankussens aangelegd die te weinig zichtbaar zijn. De ministeriële rondzendbrief van 3 maart 2002 bepaalt dat de afgeschuinde kant wit moet zijn. De Gentse modellen voldoen niet aan deze vereiste. Daarnaast beveelt de rondzendbrief aan dat de rijbaankussens voorafgegaan zouden worden door drie witte strepen op het wegdek en dat er gezorgd wordt voor voldoende openbare verlichting. Het Gentse stadsbestuur heeft zich dus niet gehouden aan de voorschriften van de circulaire. De schepen van Mobiliteit verklaarde in de *ad hoc* commissie van de gemeenteraad dat zij de zaak samen met de leverancier zou onderzoeken. Daarmee wordt nog niets gedaan aan de gevaarlijke situaties die door de kussens ontstaan zijn.

Zal de minister tussenbeide komen?

10.02 Minister Renaat Landuyt (*Nederlands*) : Ieder bestuur heeft zijn eigen verantwoordelijkheid. Met de rondzendbrief is er blijkbaar niets mis.

10.03 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Het probleem is dat hij niet toegepast wordt. Het ondergeschikte bestuur moet toch minstens de

dispositions obligatoires, autrement il peut se faire rappeler à l'ordre par les autorités de tutelle.

verplichte bepalingen naleven. Anders kan de toezichthoudende overheid het op de vingers tikken.

10.04 **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*) : L'échevine m'a confirmé que les marquages au sol seront apportés et que, pour le reste, la concertation avec le fournisseur était en cours.

10.04 Minister **Renaat Landuyt** (*Nederlands*): De schepen heeft mij bevestigd dat er lijnen op het wegdek zullen worden aangebracht en dat zij voor het overige in overleg is met de leverancier.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

La réunion publique de commission est levée à 15 h 43.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.43 uur.