



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**

**maandag**

**29-11-2004**

**29-11-2004**

**Après-midi**

**Namiddag**

## SOMMAIRE

## INHOUD

Questions jointes de	1	Samengevoegde vragen van	1
- Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'implication du Comité consultatif des usagers dans le contrat de gestion conclu avec la SNCB" (n° 4290)	1	- mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de inspraak van het raadgevend comité van de gebruikers in de beheersovereenkomst met de NMBS" (nr. 4290)	1
- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'implication du Comité consultatif des usagers dans la nouvelle structure de la SNCB" (n° 4319) <i>Orateurs: Valérie De Bue, Camille Dieu, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	1	- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de plaats en de rol van het Raadgevend Comité van de Gebruikers in de nieuwe NMBS-structuur" (nr. 4319) <i>Sprekers: Valérie De Bue, Camille Dieu, Renaat Landuyt, minister van Mobiliteit</i>	1
Question de Mme Camille Dieu au ministre de la Mobilité sur "l'allumage des phares de jour pour les véhicules automobiles" (n° 4320) <i>Orateurs: Camille Dieu, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	2	Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Mobiliteit over daytime running lights voor motorvoertuigen" (nr. 4320) <i>Sprekers: Camille Dieu, Renaat Landuyt, ministre van Mobiliteit</i>	2
Question de Mme Annemie Turtelboom au ministre de la Mobilité sur "la liaison ferroviaire entre Puurs et Termonde" (n° 4223) <i>Orateurs: Annemie Turtelboom, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	3	Vraag van mevrouw Annemie Turtelboom aan de minister van Mobiliteit over "de treinverbinding Puurs-Dendermonde" (nr. 4223) <i>Sprekers: Annemie Turtelboom, Renaat Landuyt, ministre van Mobiliteit</i>	3
Question de Mme Camille Dieu au ministre de la Mobilité sur "les dangers que peut représenter le transport de betteraves" (n° 4398) <i>Orateurs: Camille Dieu, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	5	Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Mobiliteit over "de gevaren die het bietentransport kan meebrengen" (nr. 4398) <i>Sprekers: Camille Dieu, Renaat Landuyt, ministre van Mobiliteit</i>	5
Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "le contrôle technique des voitures abaissées" (n° 4410) <i>Orateurs: Roel Deseyn, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	6	Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "de technische keuring van verlaagde wagens" (nr. 4410) <i>Sprekers: Roel Deseyn, Renaat Landuyt, ministre van Mobiliteit</i>	6
Interpellation de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière" (n° 485) <i>Orateurs: François Bellot, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	7	Interpellatie van de heer François Bellot tot de minister van Mobiliteit over "de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid" (nr. 485) <i>Sprekers: François Bellot, Renaat Landuyt, ministre van Mobiliteit</i>	7
Question de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "l'évaluation du plan de dispersion des vols autour de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 4421) <i>Orateurs: Olivier Maingain, Renaat Landuyt, ministre de la Mobilité</i>	10	Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de evaluatie van het plan voor de spreiding van de vluchten rond de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 4421) <i>Sprekers: Olivier Maingain, Renaat Landuyt, ministre van Mobiliteit</i>	10
Questions jointes de	11	Samengevoegde vragen van	11
- M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur	11	- de heer Joseph Arens aan de minister van	11

"la sécurité routière". (n° 4527)

- M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur "le transport routier et la sécurité routière". (n° 4528)

*Orateurs:* **Joseph Arens, Renaat Landuyt,**  
ministre de la Mobilité

Mobiliteit over "de verkeersveiligheid". (nr. 4527)

- de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit over "het vrachtvervoer en de verkeersveiligheid". (nr. 4528)

*Sprekers:* **Joseph Arens, Renaat Landuyt,**  
minister van Mobiliteit



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

du

LUNDI 29 NOVEMBRE 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 29 NOVEMBER 2004

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14h.05 par M. Francis Van den Eynde, président.

**01** Questions jointes de

- Mme Valérie De Bue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'implication du Comité consultatif des usagers dans le contrat de gestion conclu avec la SNCB" (n° 4290)

- Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'implication du Comité consultatif des usagers dans la nouvelle structure de la SNCB" (n° 4319)

**01.01** Valérie De Bue (MR) : La SNCB va adopter dans moins de deux mois la forme de holding de coordination chapeautant un opérateur et un gestionnaire de l'infrastructure. Or, l'organisation au sein de cette nouvelle structure du Comité consultatif des usagers demeure dans l'incertitude complète.

Dans un avis récent, le Comité consultatif insiste sur la nécessité de définir clairement sa mission au sein des branches opérationnelle et de gestion de l'infrastructure.

Ensuite, le Comité demande la confirmation de son implication dans la politique ferroviaire et son renforcement dans les futurs contrats de gestion.

Enfin, le Comité insiste une fois de plus pour que les instances responsables se penchent sérieusement sur les moyens mis à sa disposition.

De vergadering wordt geopend om 14.05 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

**01** Samengevoegde vragen van

- mevrouw Valérie De Bue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de inspraak van het raadgevend comité van de gebruikers in de beheersovereenkomst met de NMBS" (nr. 4290)

- mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de plaats en de rol van het Raadgevend Comité van de Gebruikers in de nieuwe NMBS-structuur" (nr. 4319)

**01.01** Valérie De Bue (MR): Over minder dan twee maanden wordt de NMBS omgevormd tot een overkoepelende holding met twee dochterondernemingen: een operator en een netwerkbeheerder. Het is echter compleet onduidelijk hoe het Raadgevend Comité van de Gebruikers binnen deze nieuwe structuur zal kunnen functioneren.

In een recent advies benadrukt het Raadgevend Comité dat zijn opdracht bij de operator en de netwerkbeheerder duidelijk moet worden omschreven.

Voorts wil het Comité zijn grotere betrokkenheid bij het spoorbeleid en de toekomstige beheerscontracten bevestigd zien.

Tot slot dringt het Comité er nogmaals op aan dat de verschillende verantwoordelijke instanties zich ernstig moeten bezinnen over de middelen die ter beschikking worden gesteld.

Quel est votre avis sur l'évolution de son rôle dans la nouvelle structure et sur son implication renforcée dans les futurs contrats de gestion ?

**01.02 Camille Dieu (PS):** Le groupe socialiste s'interroge lui aussi sur les questions posées par le Comité consultatif au sujet du rôle qu'il est appelé à jouer dans les nouvelles structures et à propos de son insatisfaction liée au fait qu'il n'obtient pas de réponses précises aux questions posées. Il est bien entendu que le rôle de ce Comité se limite à ces missions et n'empiète pas, par exemple, sur celles des organisations syndicales représentatives.

**01.03 Renaat Landuyt, ministre (en français):** Au niveau légal, l'article 47 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques prévoit un Comité consultatif des usagers auprès de chaque entreprise publique dont les usagers sont des personnes physiques.

Dans la mesure où les clients d'Infrabel ne sont pas des usagers mais des sociétés de transport, la présence d'un Comité consultatif des usagers n'est pas prévue.

L'implication renforcée du Comité consultatif dans le futur contrat de gestion est actuellement en négociation. Nous en attendons les conclusions.

**01.04 Valérie De Bue (MR):** Je ne suis pas certaine que votre réponse satisfera le Comité, qui souhaite être consulté quant à la gestion de l'infrastructure, celle-ci ayant un impact sur la relation de l'utilisateur avec le service public.

Je constate votre volonté d'ouverture en vue de renforcer la position et le rôle du Comité.

**01.05 Camille Dieu (PS):** Si de nouvelles données apparaissent au cours des discussions relatives au contrat de gestion, il serait souhaitable que nous en soyons informés, au même titre que le Comité des usagers.

*L'incident est clos.*

**02 Question de Mme Camille Dieu au ministre de la Mobilité sur "l'allumage des phares de jour pour les véhicules automobiles" (n° 4320)**

Wat is uw mening over de evolutie van de rol van het Comité in de nieuwe structuur en zijn grotere betrokkenheid bij de toekomstige beheerscontracten?

**01.02 Camille Dieu (PS):** Mijn vraag luidt precies hetzelfde; ik ga dus niet herhalen wat mevrouw De Bue net gezegd heeft. De vragen die het Raadgevend Comité stelt over zijn rol in de nieuwe structuren en de ontevredenheid van het Comité over het uitblijven van een duidelijk antwoord op zijn vragen, doen ook vragen rijzen bij de PS-fractie. Uiteraard moet het Comité zich aan zijn eigen opdracht houden, en mag het de representatieve vakbondsorganisaties bijvoorbeeld niet het gras voor de voeten wegmaaien.

**01.03 Minister Renaat Landuyt (Frans):** Wetgevingstechnisch gezien bepaalt artikel 47 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven dat er een Raadgevend comité wordt opgericht bij elk autonoom overheidsbedrijf wiens gebruikers hoofdzakelijk natuurlijke personen zijn.

Er werd niet voorzien in een Raadgevend Comité van de Gebruikers omdat de klanten van Infrabel geen gebruikers maar vervoersmaatschappijen zijn.

De grotere betrokkenheid van het Raadgevend Comité bij het toekomstige beheerscontract wordt momenteel besproken. We wachten op de conclusies.

**01.04 Valérie De Bue (MR):** Ik ben niet zeker dat het Comité tevreden zal zijn met uw antwoord aangezien het wenst geraadpleegd te worden over het beheer van de infrastructuur omdat deze toch belangrijk is voor de relatie tussen de gebruiker en de openbare dienst.

Ik stel vast dat u niet afkerig bent van een versterking van de positie en de rol van het Comité.

**01.05 Camille Dieu (PS):** Als er tijdens de besprekingen over het beheerscontract nieuwe gegevens zouden zijn, wensen wij daarvan op de hoogte te worden gebracht, net als het Comité van de gebruikers.

*Het incident is gesloten.*

**02 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Mobiliteit over *daytime running lights* voor motorvoertuigen" (nr. 4320)**

**02.01 Camille Dieu** (PS): Des études néerlandaise et norvégienne montrent que le «Daytime Running Lights» entraînerait une diminution de 10 à 15% du nombre d'accidents impliquant plusieurs usagers de jour. Cette pratique suscite, certes, des questions en termes de surconsommation de carburant et de moindre visibilité des deux-roues.

Cependant, dans la mesure où il est prouvé que l'utilisation des phares de jour diminue le nombre d'accidents, seriez-vous prêt à envisager une telle expérimentation en Belgique ?

**02.02 Renaat Landuyt**, ministre (*en français*): Je ne suis pas convaincu jusqu'à présent du bien-fondé d'une telle mesure, en raison des objections relatives à la visibilité des motards et parce que nous vivons au centre et non au Nord de l'Europe et connaissons, dès lors, des journées plus éclairées. Ceci sans parler des arguments écologiques.

D'un autre côté, l'étude européenne suit son parcours. Elle devrait être présentée dans le courant de décembre au High Level Group on Road Safety.

Pour le moment, je serais plutôt défavorable à une obligation.

**02.03 Camille Dieu** (PS): Il vaudrait tout de même la peine de s'interroger sur le nombre de vies sauvées.

Nous continuons à avoir trois morts par jour sur les routes. Si vous souhaitez respecter certaines préoccupations écologiques, ce que je comprends, une expérience pourrait peut-être menée en automne et en hiver, période où nous connaissons moins de visibilité et moins de pollution.

*L'incident est clos.*

**03 Question de Mme Annemie Turtelboom au ministre de la Mobilité sur "la liaison ferroviaire entre Puurs et Termonde" (n° 4223)**

**03.01 Annemie Turtelboom** (VLD): La liaison ferroviaire entre Termonde et Puurs a été remplacée il y a plusieurs dizaines d'années par une ligne de bus. Les navetteurs souhaitent le rétablissement de cette liaison ferroviaire parce que les bus sont plus facilement bloqués dans la circulation. La demande émane du BTTB (Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers, l'Association

**02.01 Camille Dieu** (PS): Volgens Nederlandse en Noorse studies zou bij *daytime running lights* het aantal ongevallen overdag waarbij verscheidene weggebruikers betrokken zijn, met 10 tot 15 procent dalen. Het hogere brandstofverbruik en de minder goede zichtbaarheid van fietsers en bromfietzers die ermee gepaard gaan, doen echter wel vragen rijzen.

Bent u, aangezien vaststaat dat het gebruik van *daytime running lights* het aantal ongevallen terugdringt, bereid in België zo'n experiment te organiseren?

**02.02 Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): Op dit ogenblik ben ik niet van het nut van die maatregel overtuigd. Vooreerst zijn er de bezwaren wat de zichtbaarheid van de motorrijders betreft; voorts leven we in het centrum en niet in het noorden van Europa en is het hier overdag dus minder donker; ten slotte is die maatregel ook weinig milieuvriendelijk.

De Europese studie loopt intussen voort. In de loop van december zou de High Level Group of Road Safety de resultaten ervan moeten voorstellen.

In de huidige stand van zaken ben ik dus veeleer tegen een verplicht gebruik gekant.

**02.03 Camille Dieu** (PS): Het lijkt me toch de moeite eens na te gaan hoeveel levens de maatregel zou kunnen redden.

Nog steeds vallen er dagelijks drie verkeersdoden. Ik kan er geheel in komen dat u met een aantal milieuoverwegingen rekening wil houden, maar misschien kan er in de herfst en in de winter, als het zicht op de weg slechter is en de vervuiling minder groot, wel een experiment worden uitgevoerd.

*Het incident is gesloten.*

**03 Vraag van mevrouw Annemie Turtelboom aan de minister van Mobiliteit over "de treinverbinding Puurs-Dendermonde" (nr. 4223)**

**03.01 Annemie Turtelboom** (VLD): De treinverbinding Dendermonde-Puurs werd tientallen jaren geleden vervangen door een busverbinding. Omdat bussen makkelijker vast raken in het verkeer, willen heel wat pendelaars echter dat de treinlijn heropend wordt. Ook de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers vraagt dat.

des usagers du train, du tram et du bus).

Il y a trois ans, la SNCB avait fait procéder, dans le cadre du deuxième contrat de gestion, à une étude de faisabilité concernant le rétablissement de cet axe et l'avait soumise à la ministre Durant. Le ministre Anciaux avait exprimé, en mars 2004, l'intention d'évaluer cette étude. Il se proposait de décider ensuite de la réouverture ou non.

Le ministre Landuyt a-t-il connaissance de cette étude ? L'a-t-il déjà consultée ? L'étude a-t-elle été évaluée et quels sont les résultats de l'évaluation ? Qu'en est-il de la mise en œuvre et du calendrier ? Le quotidien *De Standaard* s'est fait l'écho de la proposition de permettre à la société De Lijn d'utiliser la liaison ferroviaire. Qu'en pense le ministre ?

**03.02 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): Nous avons retrouvé l'étude, mais son évaluation est toujours introuvable. J'ignore le sort que lui a réservé la cellule stratégique du ministre Anciaux.

Nous examinons toutes les remarques relatives aux liaisons ferroviaires dans le cadre des négociations en cours au sujet du contrat de gestion. A cet égard, nous tenons compte des études existantes. Soit les voies seront mieux utilisées, soit l'offre ferroviaire doit être mieux alignée sur celle de « De Lijn ». Voilà les deux bases de négociation.

**03.03 Annemie Turtelboom** (VLD): En fait, le ministre prétend qu'il n'est au courant de rien.

**03.04 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): Non. J'ai même indiqué l'orientation générale que nous allons suivre. Mettre les observations concernant les liaisons sur la table des négociations me semble la manière de procéder la plus correcte. Etant donné que tout passe par des négociations, nous ne pouvons pas dire de manière aussi explicite ce que nous voulons.

**03.05 Annemie Turtelboom** (VLD): Il n'existe donc pas de projets concrets tendant à permettre à "De Lijn" d'utiliser la liaison ferroviaire ?

**03.06 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): A la suite de la réforme des structures, c'est le principe du libre marché qui régira l'attribution des voies du trafic de marchandises et, ultérieurement, du transport de voyageurs. Je suis plutôt réticent à cet égard. Il n'est pas exclu que des organisations flamandes telles que *De Lijn* puissent se servir de la voie ferrée. Je suis plutôt partisan de cette option. J'espère que les sociétés de transport

Drie jaar geleden verrichte de NMBS in het kader van het tweede beheerscontract een haalbaarheidsstudie naar de heropening van de as en bezorgde die aan minister Durant. Minister Anciaux zei in maart 2004 dat hij van plan was de studie te evalueren. Daarna zou hij dan beslissen over de heropening.

Is minister Landuyt op de hoogte van de studie? Kreeg hij er al inzage in? Werd de studie geëvalueerd? Wat leverde dat op? Hoe zit het met invulling en timing? In *De Standaard* werd het voorstel gedaan om de spoorwegverbinding door De Lijn te laten gebruiken. Wat vindt de minister daarvan?

**03.02 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): De studie hebben we teruggevonden, maar niet de evaluatie ervan. Ik weet niet wat de beleidscel van minister Anciaux daarmee heeft gedaan.

Alle opmerkingen over verbindingen nemen we mee naar de lopende onderhandelingen over de beheersovereenkomst. We houden daarbij rekening met de studies. Ofwel worden de sporen beter bezet, ofwel moet het treinaanbod beter worden afgestemd op dat van De Lijn. Dat zijn de twee uitgangspunten.

**03.03 Annemie Turtelboom** (VLD): De minister zegt eigenlijk dat hij van niets weet.

**03.04 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Toch niet, ik gaf zelfs een algemene beleidslijn aan. Dat ik de opmerkingen over verbindingen meeneem naar de onderhandelingstafel, lijkt me het meest correct. Omdat alles via onderhandelingen gebeurt, kunnen wij niet zomaar zeggen wat we willen.

**03.05 Annemie Turtelboom** (VLD): Er zijn geen concrete plannen om De Lijn te laten gebruikmaken van de spoorwegverbinding?

**03.06 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Door de structuurhervormingen zal de toewijzing van sporen voor goederenverkeer, en later ook voor personenvervoer, volgens het vrijemarktprincipe moeten gebeuren. Ik sta daar nogal wantrouwig tegenover. Het is niet uitgesloten dat Vlaamse organisaties zoals De Lijn het spoor zullen mogen gebruiken. Daar ben ik wel nogal voor. Ik hoop dat de regionale vervoersmaatschappijen creatief



régionales feront preuve de créativité en consentant les investissements qui s'imposent. « De Lijn » devra donc commander un train auprès de BN à Bruges.

**03.07 Annemie Turtelboom** (VLD): Le dossier ne date pas d'hier. La région de Termonde-Puurs est une région économique importante. Une réouverture favoriserait en outre la mobilité du travail. Le ministre a-t-il une idée des délais ?

**03.08 Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): Le contrat de gestion actuel a été automatiquement prolongé en avril 2004. Les nouvelles structures ont également été mises en place. Des négociations sont en cours. J'hésite à fixer un délai mais je dirais que six mois me semblent réalistes. L'ancien régime est toutefois encore d'application. Nous souhaitons que la mobilité de base et l'intermobilité figurent dans le contrat de gestion.

*L'incident est clos.*

**04 Question de Mme Camille Dieu au ministre de la Mobilité sur "les dangers que peut représenter le transport de betteraves" (n° 4398)**

**04.01 Camille Dieu** (PS): Je m'interroge sur le respect trop rare de règles portant sur les chargements de betteraves qui constituent un réel danger pour d'autres usagers de la route. L'absence de filet de protection provoque la chute de betteraves qui peuvent représenter un obstacle mortel pour des motards, par exemple. Ne serait-il pas opportun de rappeler les consignes de sécurité et de renforcer les contrôles de ce type de transport afin de forcer une application générale du filet de protection et de préserver ainsi la vie de certaines personnes ?

**04.02 Renaat Landuyt**, ministre (*en français*): Le non-respect de ces prescriptions constitue une infraction de deuxième degré. Si de telles infractions sont fréquentes, il faut en référer à la police zonale. D'autres provinces ont organisé des campagnes de sensibilisation avec pour slogan «routes boueuses, routes dangereuses». Il me semble donc que, dans ce dossier, il faut, d'une part, que les zones de police fassent leur travail et, d'autre part, envisager une collaboration entre les provinces et l'IBSR pour mener des campagnes de sensibilisation.

**04.03 Camille Dieu** (PS): Je ne parlais pas de routes boueuses, mais de la chute de betteraves. J'entends que vous ne comptez rien faire, et que

zullen zijn en de nodige investeringen doen. De Lijn zal dus een trein moeten bestellen bij BN Brugge.

**03.07 Annemie Turtelboom** (VLD): Het dossier sleept al lang aan. Dendermonde-Puurs is een belangrijke economische regio. Bovendien bevordert een heropening de arbeidsmobiliteit. Heeft de minister een timing in gedachten?

**03.08 Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): De lopende beheersovereenkomst werd in april 2004 automatisch verlengd. Ook de nieuwe structuren zijn er. Nu zijn de onderhandelingen aan de gang. Ik durf me niet vastpinnen op een termijn, maar zes maanden lijkt me een realistische voorspelling. Voorlopig zitten we echter nog in het oude regime. Wij willen dat basismobiliteit en intermobilititeit worden opgenomen in de beheersovereenkomst.

*Het incident is gesloten.*

**04 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de minister van Mobiliteit over "de gevaren die het bietentransport kan meebrengen" (nr. 4398)**

**04.01 Camille Dieu** (PS): De reglementering betreffende de bietentransporten, die een reëel gevaar vormen voor de andere weggebruikers, wordt veel te vaak met voeten getreden, en dat doet bij mij een aantal vragen rijzen. Zonder het vallen er bieten op de weg, met alle mogelijke dodelijke gevolgen van dien voor bijvoorbeeld motorrijders. Zou het derhalve niet opportuun zijn de vervoerders aan de veiligheidsvoorschriften te herinneren en dergelijke transporten vaker te controleren, teneinde de betrokkenen ertoe te dwingen altijd een net te spannen en zo mensenlevens te redden?

**04.02 Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): Het niet naleven van deze voorschriften is een overtreding van de tweede graad. Als dergelijke overtredingen vaak voorkomen, moet men zich wenden tot de politie van de betrokken politieke zone. Sommige provincies hebben sensibiliseringscampagnes gevoerd met slogans die verwijzen naar het hogere risico op ongevallen op modderige wegen. Mij dunkt dus dat enerzijds de politieke zones hun werk moeten doen, en dat anderzijds de provincies en het BIVV eventueel samen sensibiliseringscampagnes moeten opzetten.

**04.03 Camille Dieu** (PS): Ik had het niet over modderige wegen maar over bieten die op de wegen belanden. Ik stel vast dat u niet van plan

vous considérez que l'application de cette matière fédérale est du ressort régional. Je vais donc m'adresser au gouverneur de la province de Hainaut et aux zones de police concernées.

**04.04** **Renaat Landuyt**, ministre (*en français*): C'est un mauvais résumé. Je suis petit-fils de fermier et je peux vous affirmer que les bonnes betteraves génèrent de la boue. Les campagnes de sensibilisation peuvent permettre d'améliorer les choses. En outre, il faut que les zones de police fassent le nécessaire, comme c'est le cas à Gingelom, dans le Limbourg.

*L'incident est clos.*

**05** **Question de M. Roel Deseyn au ministre de la Mobilité sur "le contrôle technique des voitures abaissées" (n° 4410)**

**05.01** **Roel Deseyn** (CD&V): Le précédent ministre a créé un cadre légal pour le nombre non négligeable de personnes qui se livrent au *tuning* esthétique ou optique. Il subsiste toutefois une certaine imprécision concernant certains aspects, comme la hauteur de châssis des voitures surbaissées. Il arrive que le centre de contrôle technique ne soit pas équipé adéquatement ou, pire, que des véhicules soient endommagés alors qu'ils sont parfaitement en règle par ailleurs. C'est pourquoi les personnes concernées demandent que leur véhicule soit vérifié sur un pont ou tout au moins sur une fosse dont les bords sont moins élevés.

Peut-on garantir aux adeptes du *tuning* que chaque province comptera à l'avenir au moins un centre de contrôle technique où leur véhicule ne risque pas d'être endommagé? Qu'en est-il de la communication concernant le renvoi vers d'autres centres de contrôle technique?

**05.02** **Renaat Landuyt**, ministre (*en néerlandais*): Le problème n'est pas aussi important que le prétend M. Deseyn. Les véhicules de ce type ne peuvent être vérifiés dans huit des 76 centres de contrôle technique. La hauteur est fixée à onze centimètres, avec une tolérance de deux centimètres. La mesure est effectuée dans un espace de 80 centimètres entre les roues, ce qui permet de laisser s'exprimer la créativité par le recours à des matériaux pliables autour des spoilers. Le gouvernement n'entend aucunement réfréner le *tuning*. Je souhaite la continuité. Il existe actuellement plusieurs centres de contrôle technique spécialisés pour ce type de véhicules.

bent op te treden en dat u de toepassing van deze federale maatregel als een gewestelijke bevoegdheid beschouwt. Ik zal mij dus tot de gouverneur van de provincie Henegouwen en de betrokken politiezones wenden.

**04.04** **Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): De wijze waarop u de situatie samenvat is fout. Als kleinzoon van een landbouwer weet ik als geen ander dat goede bieten modder meebrengen. Sensibiliseringscampagnes kunnen verbetering brengen. Voor het overige moeten de politiezones al het nodige doen, zoals reeds gebeurt in de Limburgse gemeente Gingelom.

*Het incident is gesloten.*

**05** **Vraag van de heer Roel Deseyn aan de minister van Mobiliteit over "de technische keuring van verlaagde wagens" (nr. 4410)**

**05.01** **Roel Deseyn** (CD&V): De vorige minister heeft een wettelijk kader gecreëerd voor de aanzienlijke groep van mensen die bezig is met esthetische of optische *tuning*. Toch bestaat er nog een aantal onduidelijkheden, bijvoorbeeld over de bodemvrijheid voor verlaagde wagens. Wanneer mensen zich aanbieden in een keuringsstation, gebeurt het dat de nodige infrastructuur niet aanwezig is en komt het zelfs voor dat wagens schade oplopen, terwijl ze toch met alles wettelijk in orde zijn. Deze mensen willen daarom de mogelijkheid om op een brug te worden gekeurd of in elk geval boven een installatie met minder hoge randen.

Kan men de tuners garanderen dat er in de toekomst in elke provincie minstens één station is waar ze geen schade kunnen oplopen bij een keuring? Hoe zit het met de communicatie in verband met doorwijzing naar andere stations?

**05.02** **Minister Renaat Landuyt** (*Nederlands*): Het probleem is niet zo groot als de heer Deseyn schetst. In acht van de 76 keuringsstations kunnen die voertuigen niet worden gekeurd. De regel is een hoogte elf centimeter met een tolerantie van twee centimeter. Men meet die binnen een ruimte van 80 centimeter tussen de wielen, zodat men verder creatief kan zijn met plooibaar materiaal rond de spoilers. Het beleid wil *tuning* zeker niet afremmen. Ik wil continuïteit. Er bestaan vandaag meerdere gespecialiseerde keuringsstations per provincie. Zestien stations hebben zich gespecialiseerd in keuringen na ongeval voor deze wagens. Er is blijkbaar een gebrek aan kennis hierover. Ik wil

Seize sont spécialisés dans le contrôle de ces véhicules après accident. Il y a manifestement un manque d'informations en la matière et j'aimerais dialoguer avec la *communauté des tuners*. C'est pourquoi je vous propose un échange d'adresses.

**05.03** **Roel Deseyn** (CD&V): Les propos du ministre concernant les mesurages illustrent le principe du "best practice", mais force est de constater que ce dernier n'est pas appliqué partout. Il importe de bien communiquer avec ces personnes. Il ressort de mes contacts avec le secteur, les stations de contrôle technique et la police qu'il se pose un problème à ce niveau.

*L'incident est clos.*

**06** **Interpellation de M. François Bellot au ministre de la Mobilité sur "la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière" (n° 485)**

**06.01** **François Bellot** (MR): Depuis le dépôt du projet qui allait devenir la loi du 7 février 2003, ce texte a subi de nombreux avatars. Les derniers en date visent une énième procédure devant la Cour d'arbitrage.

La première disposition annulée concerne le prolongement par les forces de police de la durée du retrait de permis de conduire.

Ensuite, le 3 novembre, la Cour d'arbitrage a annulé les articles relatifs à la tutelle sur les règlements communaux. Les règlements communaux adoptés pendant l'interrègne sont-ils toujours valables ?

Un troisième arrêt indique que la perception immédiate ne pouvait être opérée.

La Cour d'arbitrage est saisie d'encore au moins quatre recours, dont un pour lequel l'auditeur a marqué son accord, celui sur la constitutionnalité des dispositions en matière de classification des infractions graves en trois degrés.

Entre les dispositions annulées, modifiées ou en vigueur, et celles qui pourraient l'être, il devient très difficile de s'y retrouver. Si le nombre de victimes d'accidents de la route diminue, c'est grâce à la peur des policiers. Dans beaucoup de zones de police, le nombre d'interventions a quasiment doublé. On ne peut que s'en réjouir. Mais la loi crée une insécurité juridique.

Au moment du vote de la loi, nous avons émis beaucoup de remarques, et je ne l'avais pas soutenue car il m'apparaissait inconvenant

hierover graag communiceren met de *tuninggemeenschap*. Laat ons daarom aan elkaar adressen doorgeven.

**05.03** **Roel Deseyn** (CD&V): Wat de minister zegt over meting is een voorbeeld van *best practice*, maar dit wordt niet overal toegepast. Het is belangrijk om met deze mensen te communiceren. Uit mijn contacten met de sector, de keuringsstations en de politie blijkt dat er op dat vlak een probleem is.

*Het incident is gesloten.*

**06** **Interpellatie van de heer François Bellot tot de minister van Mobiliteit over "de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid" (nr. 485)**

**06.01** **François Bellot** (MR): Het wetsontwerp dat de wet van 7 februari 2003 zou worden, kende geen vlekkeloos parcours. Er loopt een zoveelste procedure voor het Arbitragehof.

De eerste bepaling die werd vernietigd, betrof de verlenging van de intrekking van het rijbewijs door de politiediensten.

Op 3 november vernietigde het Arbitragehof de artikelen betreffende het toezicht op de gemeentereglementen. Zijn de gemeentereglementen die intussen werden goedgekeurd nog geldig?

Een derde arrest bepaalt dat de onmiddellijke inning niet mag worden toegepast.

Er zijn nog ten minste vier beroepen aanhangig voor het Arbitragehof. De auditeur stemde in met een ervan, dat betreffende de grondwettelijkheid van de bepalingen inzake de indeling van de zware overtredingen in drie graden.

Met al die vernietigde, gewijzigde en nog geldende bepalingen en de bepalingen die nog zouden kunnen worden vernietigd of gewijzigd, wordt het erg moeilijk te weten waar men aan toe is. Als er minder verkeersslachtoffers zijn, dan is dat omdat men bang is van de politie. In heel wat politiezones is het aantal politioptredens bijna verdubbeld. Dat kan ons alleen maar verheugen. De wet leidt echter tot rechtsonzekerheid.

Toen de wet in stemming werd gebracht, hebben we heel wat opmerkingen geformuleerd en heb ik niet voor gestemd, omdat het me niet gepast leek een wet aan te nemen die tot zoveel problemen

d'adopter une loi qui créait autant de difficultés.

L'amende pour stationnement sur un emplacement pour handicapés est de 800 €, celle pour slalom sur autoroute de 100 €, ce n'est pas logique.

Nous voulons donc pouvoir corriger cette loi. Je vous renvoie aux débats parlementaires qui l'ont préparée : toutes ces difficultés y furent avancées. Ces mêmes arguments ont abouti devant la Cour d'arbitrage.

Mal préparé, ce texte a été imposé, malgré de longues discussions au sein de cette commission. A cause de l'entêtement de certains, nous sommes allés droit au mur. Il faut corriger ces éléments. Quatre autres recours sont en préparation, et toute la loi pourrait être détricotée.

Quelles sont donc vos intentions, sachant que vous préparez un texte d'amendement ou de révision de la loi ? Vu le nombre d'éléments juridiquement incorrects, ne faudra-t-il pas la réécrire en grande partie ?

**06.02 Renaat Landuyt**, ministre (*en français*): Je n'ai pas voté cette loi. Cela dit, si elle n'a pas apporté de sécurité juridique, elle a apporté une sécurité routière meilleure qu'auparavant; c'est là un constat qu'on ne peut négliger.

Je suis d'accord pour discuter de l'état des choses au bon moment, qui pourrait se situer après mercredi, à la suite du projet d'ordonnance de paiement. Profitons-en pour parler de tout ! On est en train d'évaluer la loi avec les organisations concernées par la sécurité routière. Je suis prêt à le faire aussi avec les membres de la commission pour obtenir un texte définissant tant la sécurité routière que la sécurité juridique.

**06.03 François Bellot** (MR) : Ce n'est pas la loi qui a fait diminuer les accidents ! En 2004, à la date de vos statistiques, sont entrés en application les articles de la loi de février 2003. A ce moment, on a donné les ordres nécessaires et acheté le matériel utile. Dans ma zone de police, on a transmis 1500 éthylotests à faire d'ici le 15 janvier ; l'année passée, nous en avons reçu 12 pour la même période !

Ce qui est important à mon avis, c'est la présence

aanleiding gaf.

De boete voor het parkeren op een plaats voor gehandicapten bedraagt 800 euro en voor het slalommen op de autosnelweg 100 euro. Dat is niet logisch.

We wensen de wet dus te kunnen wijzigen. Ik verwijs naar de voorbereidende parlementaire debatten: er werd toen reeds gewezen op al deze moeilijkheden. Dezelfde argumenten worden nu bij het Arbitragehof aangevoerd.

Deze slecht voorbereide tekst werd ons opgelegd ondanks lange besprekingen in deze commissie. De koppigheid van sommigen heeft tot een complete mislukking geleid. De onvolmaakte bepalingen moeten worden verbeterd. Er zijn nog vier andere beroepen in voorbereiding en de hele wet zou kunnen worden ontworpen.

Wat zijn uw plannen wetende dat u een tekst voorbereidt om de wet te amenderen of te herzien? Zou ze niet grotendeels moeten worden herschreven, gelet op de talrijke juridisch onjuiste bepalingen?

**06.02 Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): Tussen haakjes, ik heb deze wet niet goedgekeurd. Ze heeft misschien geen rechtszekerheid geschapen, maar dankzij haar is het verkeer er veiliger op geworden. Dat is een vaststelling die we toch niet naast ons kunnen neerleggen.

Ik ben bereid om op het geschikte moment over de toepassing van de wet te praten. Dat kan misschien na woensdag, na de bespreking van het ontwerp over de beschikking tot betaling. We moeten de kans grijpen om alles op tafel te gooien! In samenwerking met de organisaties die zich om de verkeersveiligheid bekommeren, onderwerpen we de wet momenteel aan een evaluatie. Ik wil de leden van de commissie hier ook bij betrekken zodat we een tekst kunnen opstellen die zowel met de verkeersveiligheid als met de rechtszekerheid rekening houdt.

**06.03 François Bellot** (MR): De wet heeft toch niet gezorgd voor minder verkeersongevallen! In 2004, op de datum waarop uw statistieken slaan, zijn de artikelen van de wet van februari 2003 in werking getreden. Op dat ogenblik heeft men de nodige instructies gegeven en het geschikte materieel gekocht. Mijn politiezone heeft 1.500 ademtesttoestellen gekregen voor de periode van vandaag tot 15 januari. Vorig jaar hebben we er 12 gekregen voor dezelfde periode!

Voor mij telt dat de politie op de wegen patrouilleert

policière sur les routes, l'arrêt immédiat et le rappel à la loi. Mais se faire sanctionner de 175 ou 250 € pour avoir roulé à 58 km/h en agglomération est disproportionné.

**06.04 Renaat Landuyt**, ministre (*en français*): Sur base de nos chiffres, la comparaison des six premiers mois de 2004 avec ceux de 2003 révèle une baisse de 6% des accidents ; celle des neuf premiers mois, de 11%.

Grâce à l'application de la loi, les contrôles ont augmenté et les effets en ont été importants. Nous sommes davantage conscients de la sécurité routière. Ajoutons-y la sécurité juridique!

**06.05 François Bellot** (MR) : Je partage votre point de vue, mais reste convaincu que la classification des amendes n'est pas correcte.

**06.06 Renaat Landuyt**, ministre (*en français*) : Le juge doit pouvoir évaluer les faits ; l'automatisme n'est donc pas applicable à toutes les situations. Je suis d'accord de classer les infractions dans une loi, mais il ne faut pas non plus trop de changements, car les automobilistes se sont habitués ! Si certaines dispositions ne sont pas propices, je suis évidemment prêt à les modifier. C'est pourquoi je tends la main aux parlementaires pour améliorer les choses sur le plan juridique, dans le cadre du projet de loi "ordonnances de paiement", qui me paraît un cadre idéal pour élaborer rapidement des modifications.

**06.07 François Bellot** (MR): Il y a non seulement la classification des amendes à l'intérieur de la loi mais encore des condamnations entre différents faits.

Un exemple concret : un automobiliste a été victime de coups dans une ville belge. Il a fait venir la police et a déposé plainte. Au retour, il a commis une infraction routière, roulant à 72 km/h à la place de 50. La personne qui a donné les coups a été condamnée à une amende de 125 € alors que le chauffeur a été condamné à 375 € ! De tels éléments sont de nature à engendrer des réactions de rejet du politique.

Il est normal que l'on sanctionne une personne qui roule à 72 km/h plutôt qu'à 50. Mais il faut aussi qu'il y ait un rapport entre les échelles de condamnation.

et dat men iemand onmiddellijk kan aanhouden of terechtwijzen. Maar een boete van 175 of 250 euro krijgen omdat men 58 km/u reed in de bebouwde kom, is toch buiten elke proportie.

**06.04 Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): Uit onze cijfers blijkt dat het aantal ongevallen in het eerste semester van 2004 in vergelijking met het eerste semester van 2003 met 6 procent gedaald is. Als we de statistieken bekijken over de eerste negen maanden van het jaar gaat het zelfs om een daling van 11 procent.

Door de toepassing van de wet werden er meer controles uitgevoerd, met grote gevolgen. Wij zijn ons vandaag meer bewust van de verkeersveiligheid. Nu nog de rechtszekerheid!

**06.05 François Bellot** (MR): Ik deel uw mening, maar blijf ervan overtuigd dat de classificatie van de boeten niet correct is.

**06.06 Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): De rechter moet de feiten kunnen beoordelen. Het is dus niet zo dat in die bepaalde situatie automatisch die bepaalde boete zal worden opgelegd. Ik ben het ermee eens dat de overtredingen in een wet geclassificeerd moeten worden, maar je mag ook weer niet te veel gaan veranderen, want de automobilist is een en ander intussen gewend geraakt! Inadequate bepalingen wil ik uiteraard wel wijzigen. Ik reik de parlementsleden de hand en nodig hen uit om samen juridische verbeteringen aan te brengen in het kader van het wetsontwerp met betrekking tot de beschikking tot betaling, wat mij een ideaal kader lijkt om snel wijzigingen in te voeren.

**06.07 François Bellot** (MR): Er is niet alleen de classificatie van de boeten in de wet, er is ook de indeling van de veroordelingen voor bepaalde feiten.

Ik geef een concreet voorbeeld. Een automobilist wordt het slachtoffer van agressie in een Belgische stad. Hij roept de politie erbij en dient klacht in. Wanneer hij terug naar huis rijdt, begaat hij een verkeersovertreding, want hij rijdt 72 kilometer per uur waar de toegelaten snelheid 50 kilometer per uur bedraagt. De agressor krijgt een boete van 125 euro, terwijl de chauffeur 375 euro mag ophoesten! Zulke zaken voeden de antipolitiek.

Wie 72 per uur rijdt in plaats van 50 moet natuurlijk worden gestraft, maar de straf moet in verhouding staan tot de overtreding.

**06.08** **Renaat Landuyt**, ministre (*en français*): Votre exemple signifie peut-être que nous devons changer une autre loi.

**06.09** **François Bellot** (MR): Vous pouvez compter sur notre soutien, mais aussi notre regard critique.

**06.10** **Renaat Landuyt**, ministre (*en français*): Je suis ouvert à la discussion.

*L'incident est clos.*

**07** **Question de M. Olivier Maingain au ministre de la Mobilité sur "l'évaluation du plan de dispersion des vols autour de l'aéroport de Bruxelles-National" (n° 4421)**

**07.01** **Olivier Maingain** (MR): En réponse à ma question du 4 octobre, vous avez affirmé avoir un cadastre complet validé pour 2003, mais ne me l'avez pas transmis, malgré ma demande. Vous avez aussi déclaré ne pouvoir disposer d'un cadastre pour 2004 que vers la mi-2005, à quoi j'avais répondu qu'on pouvait au moins dresser un bilan du premier semestre 2004 pour la fin de l'année.

En réponse à d'autres questions, vous avez déclaré avoir reçu un rapport relatif à un cadastre du bruit du 15 avril au 15 juillet 2004, complétant le cadastre 2003. Dans *Le Soir* du 15 novembre, vous avez confirmé disposer d'analyses objectives pour cette période, qui font apparaître la corrélation entre le nombre d'habitants survolés et le niveau de bruit. Vous avez déclaré vouloir évaluer rapidement ces données.

Puisque vous disposez de données sérieuses pour établir un réel cadastre de bruit – d'ailleurs exigé par l'arrêt du Conseil d'État du 17 mars 2004 – je crois qu'il faut assurer la transparence et communiquer ces données aux parties concernées et aux associations de riverains, qui enregistrent nombre de plaintes.

Vous avez affirmé, enfin, vouloir constituer un groupe de travail interministériel pour tirer les conclusions des études et procéder aux changements nécessaires. Vous semblez vous orienter vers un accord de coopération entre le fédéral et les Régions concernées, pour remplacer le plan de dispersion de votre prédécesseur.

**06.08** **Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): Uw voorbeeld toont wellicht aan dat we een andere wet moeten wijzigen.

**06.09** **François Bellot** (MR): U kan op ons rekenen, maar we blijven kritisch.

**06.10** **Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): Ik ben bereid hierover in discussie te gaan.

*Het incident is gesloten.*

**07** **Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Mobiliteit over "de evaluatie van het plan voor de spreiding van de vluchten rond de luchthaven Brussel-Nationaal" (nr. 4421)**

**07.01** **Olivier Maingain** (MR): In antwoord op mijn vraag van 4 oktober antwoordde u dat u voor 2003 over een volledig, gevalideerd kadaster beschikt, maar, ondanks mijn verzoek, heeft u me dat niet bezorgd. U zei ook dat u pas rond half 2005 over een kadaster voor 2004 zou kunnen beschikken. Ik antwoordde u toen dat tenminste tegen het eind van dit jaar een balans voor het eerste semester van 2004 zou kunnen worden opgesteld.

In antwoord op andere vragen, verklaarde u dat u een verslag had ontvangen betreffende een geluidskadaster voor de periode van 15 april tot 15 juli 2004, als aanvulling bij het kadaster voor 2003. In *Le Soir* van 15 november verklaarde u dat u voor die periode over objectieve analyses beschikt, waaruit blijkt dat er een correlatie bestaat tussen het aantal inwoners dat wordt overvlogen en het geluidsniveau. U verklaarde dat u die gegevens op korte termijn wilde evalueren.

Aangezien u over ernstige gegevens beschikt om een echt geluidskadaster op te stellen – wat trouwens door het arrest van de Raad van State van 17 maart 2004 wordt opgelegd – moet u voor duidelijkheid zorgen en die gegevens aan de betrokken partijen en aan de verenigingen van omwonenden bezorgen. Die laatste krijgen trouwens heel wat klachten.

Tot slot bevestigde u dat u een interministeriële werkgroep wil oprichten die uit de studies de passende besluiten moet trekken en de nodige wijzigingen moet aanbrengen. U schijnt te kiezen voor een samenwerkingsakkoord tussen het federale niveau en de Gewesten, ter vervanging van het spreidingsplan van uw voorganger.

Ik wil dus graag vernemen of u van plan bent op

Dès lors, j'aimerais savoir si vous entendez évaluer rapidement les données du premier semestre 2004, pour élaborer, enfin, ce cadastre de bruit réel tenant compte de la densité des populations survolées, conformément à la déclaration gouvernementale. Comptez-vous transmettre aux associations de riverains les données relatives aux nuisances sonores réellement subies par la population ? Dans quel délai réunirez-vous ce groupe de travail, pour associer les Régions au processus ? Un accord de coopération remplacera-t-il rapidement le plan de dispersion dit "plan Anciaux" ?

**07.02 Renaat Landuyt**, ministre (*en français*) : Le rapport distribué en commission porte sur la période allant du 15 avril 2004 au 15 juillet 2004 et reflète la situation actuelle de répartition des nuisances sonores. Il sera présenté ce mercredi 1<sup>er</sup> décembre au groupe de travail constitué d'experts de BIAC, AMINAL, BIM et des représentants des gouvernements fédéral, bruxellois et flamand. Mon but est de conclure un accord global et durable avec les Régions.

**07.03 Olivier Maingain** (MR) : Y a-t-il un échancier par rapport à ce groupe de travail ? La période de référence, considérée pour ce rapport, est-elle suffisamment longue ? J'aimerais m'assurer que, même sans accord global, en cas de blocage d'une Région par exemple, une décision pourra être prise puisque le plan de dispersion reste une compétence fédérale.

**07.04 Renaat Landuyt**, ministre (*en français*) : Pour que le plan soit bon, les Régions doivent y être associées.

**07.05 Olivier Maingain** (MR) : Les riverains peuvent-ils s'adresser aux médiateurs pour avoir les données ?

**07.06 Renaat Landuyt**, ministre (*en français*) : C'est la règle.

*L'incident est clos.*

#### **08 Questions jointes de**

- M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur "la sécurité routière". (n° 4527)
- M. Joseph Arens au ministre de la Mobilité sur "le transport routier et la sécurité routière". (n° 4528)

**08.01 Joseph Arens** (cdH) : La loi sur la sécurité routière a apporté des effets positifs mais elle a

korte termijn de gegevens met betrekking tot het eerste semester van 2004 te evalueren en zodoende uiteindelijk werk te maken van een echt geluidskadaster dat met de bevolkingsdichtheid van de overvlogen zones rekening houdt, zoals in de regeerverklaring werd aangekondigd. Bent u van plan de gegevens betreffende de reële geluidsoverlast aan de verenigingen van omwonenden te bezorgen? Wanneer zal u de werkgroep, die de Gewesten bij het proces moet betrekken, bijeenroepen? Wordt het spreidingsplan-Anciaux binnenkort door een samenwerkingsakkoord vervangen?

**07.02 Minister Renaat Landuyt** (*Frans*) : Het in de commissie rondgedeelde verslag betreft de periode van 15 april 2004 tot 15 juli 2004 en geeft de huidige spreiding van de lawaaihinder weer. Dit verslag zal op woensdag 1 december voorgelegd worden aan de werkgroep die bestaat uit experts van BIAC, AMINAL en BIM en uit vertegenwoordigers van de federale, Brusselse en Vlaamse regeringen. Het is mijn bedoeling een globaal en duurzaam akkoord met de Gewesten af te sluiten.

**07.03 Olivier Maingain** (MR) : Is er een timing wat deze werkgroep betreft ? Is de in dit verslag in aanmerking genomen referentieperiode lang genoeg? Ik wil mij ervan vergewissen dat zelfs zonder een globaal akkoord een beslissing kan genomen worden als bijvoorbeeld een Gewest niet akkoord gaat, omdat het spreidingsplan een federale bevoegdheid blijft.

**07.04 Minister Renaat Landuyt** (*Frans*) : De Gewesten moeten erbij betrokken worden opdat het plan in orde zou zijn.

**07.05 Olivier Maingain** (MR) : Kunnen de inwoners zich tot de ombudsmannen wenden om de gegevens te verkrijgen?

**07.06 Minister Renaat Landuyt** (*Frans*) : Dat is de regel.

*Het incident is gesloten.*

#### **08 Samengevoegde vragen van**

- de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit over "de verkeersveiligheid". (nr. 4527)
- de heer Joseph Arens aan de minister van Mobiliteit over "het vrachtvervoer en de verkeersveiligheid". (nr. 4528)

**08.01 Joseph Arens** (cdH) : De verkeerswet heeft een gunstig effect gehad, maar heeft er tegelijk

aussi complexifié la réglementation. Des mesures complémentaires sont encore nécessaires aujourd'hui, notamment dans la province de Luxembourg, où l'infrastructure de certaines routes ne garantit pas le minimum de sécurité. En tant que bourgmestre, je suis d'ailleurs régulièrement mis en cause.

Une autre problématique est celle de l'alcool et de la drogue chez les jeunes à la sortie des dancings. Il serait intéressant de connaître les effets d'initiatives comme le contrôle mené par une zone de police dans le Hainaut. J'estime qu'il faut ouvrir le fonds des amendes et engager du personnel pour la sécurité routière.

Avez-vous l'intention de procéder à une évaluation de cette nouvelle loi et de soumettre le rapport à la Chambre ? Quels seront les axes de votre politique en matière de sécurité routière, notamment en ce qui concerne les plus jeunes ?

Je crois que le Fonds des amendes ne se trouve pas dans vos compétences.

**08.02 Renaat Landuyt**, ministre (*en français*): Je partage cette compétence avec le ministre de l'Intérieur.

**08.03 Joseph Arens** (cdH) : Plusieurs services de police s'inquiètent de la politique générale de contrôle mise en place dans notre pays et du peu de mesures prises à l'égard des transporteurs routiers ne respectant pas les prescriptions du code de la route.

Quelle est la politique que vous avez définie en cette matière? Comptez-vous prendre des mesures pour que soient respectées les limitations de vitesse imposées ?

**08.04 Renaat Landuyt**, ministre (*en français*) : Je renvoie à la discussion concernant ma note de politique.

Premièrement, l'évaluation de la nouvelle loi sur la circulation est commencée depuis un mois. Suite à cela, nous verrons, en commission, ce que nous pouvons faire.

Deuxièmement, concernant les problèmes spécifiques liés aux jeunes, je veux éviter d'élaborer une politique contre eux. Nous avons pris des contacts. Un forum se prépare. J'espère pouvoir en dire plus d'ici un mois.

voor gezorgd dat de regelgeving complexer geworden is. Aanvullende maatregelen zijn nog nodig, meer bepaald in de provincie Luxemburg, waar sommige wegen totaal onveilig zijn bij gebrek aan aangepaste infrastructurele voorzieningen. Als burgemeester word ik daarover trouwens vaak aangesproken.

Een ander probleem is het alcohol- en drugsgebruik bij jongeren aan de uitgang van dancings. Wat leveren initiatieven zoals de controle door een bepaalde politiezone in Henegouwen op? Ik vind dat we het geldboetefonds moeten openbreken om personeel te kunnen aannemen met het oog op een grotere verkeersveiligheid.

Zal u de nieuwe wet evalueren en daarover rapporteren aan de Kamer? Wat zijn de krachtlijnen van uw verkeersveiligheidsbeleid, inzonderheid met betrekking tot jongeren?

Overigens bent u, geloof ik, niet bevoegd voor het verkeersboetefonds.

**08.02 Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): Ik oefen die bevoegdheid samen met de minister van Binnenlandse Zaken uit.

**08.03 Joseph Arens** (cdH): Verscheidene politiediensten zijn bezorgd over het veralgemeende controlebeleid dat in ons land wordt gevoerd en over het beperkt aantal maatregelen tegen de wegvervoerders die het verkeersreglement niet naleven.

Welk beleid hebt u terzake uitgestippeld? Overweegt u maatregelen te treffen om de opgelegde snelheidsbeperkingen te doen naleven?

**08.04 Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): Ik verwijs naar de bespreking over mijn beleidsnota.

Ten eerste, de evaluatie van de nieuwe verkeerswet is sedert een maand begonnen. Dientengevolge zullen we in de commissie zien wat er mogelijk is.

Wat ten tweede de specifieke problemen van de jongeren betreft, wil ik vermijden een beleid te ontwikkelen dat tegen hen gericht is. Er werden contacten gelegd. Een forum is in voorbereiding. Ik hoop hierover meer te kunnen zeggen binnen een



maand.

En ce qui concerne les transports routiers, la survenance d'accidents spécifiques en période de vacances, lorsque les transports professionnels et touristiques se mélangent, démontre des problèmes. J'élabore un plan routier et je veux être prêt pour l'été prochain. Je n'ai pas toutes les compétences mais j'essaie de coordonner le tout sous l'angle de la sécurité routière.

**08.05 Joseph Arens** (cdH) : Je continuerai mon combat. Bien entendu, de nombreuses compétences relèvent des Régions. Mais je reviens sur le Fonds des amendes : j'insiste pour que soit prévue, en faveur des zones de police, une dotation spécifique « sécurité routière » nous permettant d'engager du personnel supplémentaire pour assurer une présence le long des routes ce qui, en soi, a un effet psychologique certain. Ainsi, on a vu que la seule présence de policiers en carton a déjà un effet sur le comportement des usagers !

**08.06 Renaat Landuyt**, ministre (*en français*): Les policiers en carton coûtent moins cher !

**08.07 Joseph Arens** (cdH): Oui, mais le Fonds des amendes existe !

*L'incident est clos.*

*La réunion publique de commission est levée à 15h.17.*

Wat het wegvervoer betreft, bewijzen de ongevallen die zich tijdens de vakantieperiodes voordoen, wanneer de toeristen zich bij het beroepsvervoer voegen, dat er een probleem is. Ik stel een plan voor het wegvervoer op en wil dat tegen de komende zomer alles klaar is. Ik ben niet voor alles bevoegd maar ik probeer alles te coördineren in het licht van de verkeersveiligheid.

**08.05 Joseph Arens** (cdH): Ik zet mijn strijd verder. Het spreekt vanzelf dat tal van bevoegdheden de Gewesten toebehoren. Maar ik kom terug op het Verkeersboetefonds: ik wens dat de politiezones een specifieke dotatie "verkeersveiligheid" krijgen waardoor we bijkomend personeel kunnen werven en meer agenten op de wegen inzetten, wat een onmiddellijk psychologisch effect heeft. Men heeft trouwens vastgesteld dat het volstaat kartonnen agenten te plaatsen om het rijgedrag van de bestuurders te beïnvloeden!

**08.06 Minister Renaat Landuyt** (*Frans*): Kartonnen agenten kosten minder!

**08.07 Joseph Arens** (cdH): Ja, maar het Verkeersboetefonds is er nu eenmaal!

*Het incident is gesloten.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.17 uur.*