



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

10-12-2003

Après-midi

woensdag

10-12-2003

Namiddag

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders en Spirit</i>
<i>VLAAMS BLOK</i>	<i>Vlaams Blok</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>
<i>PLEN</i>	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>	<i>PLEN</i>	<i>Plenum (witte kaft)</i>
<i>COM</i>	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>	<i>COM</i>	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>

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

SOMMAIRE

Question de M. Olivier Maingain à la ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "la position de l'IBPT au regard de l'édition scindée de l'annuaire téléphonique pages blanches de Promedia pour la zone 02" (n° 761)

Orateurs: **Olivier Maingain, Fientje Moerman**, ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique

Question de Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la vente de vélos et le contrôle des normes de sécurité à remplir" (n° 707)

Orateurs: **Marie Nagy, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de Mme Sophie Pécriaux au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le tuning" (n° 850)

Orateurs: **Sophie Pécriaux, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'instauration d'une zone 30 aux abords des écoles" (n° 866)

Orateurs: **Jan Mortelmans, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le stationnement des riverains" (n° 867)

Orateurs: **Jan Mortelmans, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le sens de circulation des cyclistes" (n° 887)

Orateurs: **Daan Schalck, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

Question de M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'éclairage des vélos" (n° 888)

Orateurs: **Daan Schalck, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

INHOUD

Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "de houding van het BIPT in verband met de tweedelige witte Promedia-telefoongids van de zone 02" (nr. 761)

Sprekers: **Olivier Maingain, Fientje Moerman**, minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid

Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verkoop van fietsen en de controle op de toepasselijke veiligheidsvoorschriften" (nr. 707)

Sprekers: **Marie Nagy, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van mevrouw Sophie Pécriaux aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "tuning" (nr. 850)

Sprekers: **Sophie Pécriaux, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de zone 30 in de omgeving van scholen" (nr. 866)

Sprekers: **Jan Mortelmans, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het bewonersparkeren" (nr. 867)

Sprekers: **Jan Mortelmans, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de rijrichting van fietsers" (nr. 887)

Sprekers: **Daan Schalck, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

Vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verlichting van fietsen" (nr. 888)

Sprekers: **Daan Schalck, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

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

du

MERCREDI 10 DECEMBRE 2003

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 10 DECEMBER 2003

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 13.53 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 13.53 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Olivier Maingain à la ministre de l'Economie, de l'Energie, du Commerce extérieur et de la Politique scientifique sur "la position de l'IBPT au regard de l'édition scindée de l'annuaire téléphonique pages blanches de Promedia pour la zone 02" (n° 761)

01 Vraag van de heer Olivier Maingain aan de minister van Economie, Energie, Buitenlandse Handel en Wetenschapsbeleid over "de houding van het BIPT in verband met de tweedelige witte Promedia-telefoongids van de zone 02" (nr. 761)

01.01 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, madame la ministre, je suis assez tenace sur un sujet qui peut paraître anodin mais qui, fondamentalement, empoisonne les utilisateurs de l'annuaire téléphonique, en tout cas ceux qui ne recourent pas encore aux sites internet et qui sont toujours plus nombreux qu'on ne le pense.

Depuis deux, voire trois ans, l'annuaire téléphonique pages blanches de Promedia pour la zone 02 est scindé en volumes qui ne sont pas simultanément distribués sur toute la zone. Un volume couvre la zone nord, un autre la zone sud. Le partage est d'ailleurs fait d'une curieuse façon. Il en résulte que les abonnés qui souhaitent prendre connaissance des données figurant dans l'annuaire qui ne leur est pas distribué doivent éventuellement adresser une demande spécifique auprès d'un service dont les coordonnées sont données dans les premières pages de l'annuaire pour obtenir l'autre volume, bref effectuer des démarches administratives supplémentaires au lieu de voir leur vie facilitée avec la réception d'office des deux volumes.

Je signale d'ailleurs que pour les pages jaunes, pour des raisons commerciales évidentes, on envoie systématiquement les deux volumes de l'annuaire couvrant la zone 02, parce que, bien entendu, les sociétés commerciales, qui paient pour figurer dans l'annuaire des pages jaunes, ne souhaitent pas être privées d'une large diffusion.

A plusieurs reprises, déjà sous la législature précédente, j'ai interrogé le ministre ayant l'IBPT dans ses attributions. Il m'a toujours été répondu que, dans le chef de l'Institut belge des Postes et Télécommunications, aucune observation ou objection n'a été formulée à l'encontre de la pratique ainsi voulue par la société Promedia.

Je souhaiterais savoir, d'une part, si le comité consultatif auprès de l'IBPT a remis un nouvel avis à la suite de la première année de diffusion de l'annuaire téléphonique Promedia dans sa version scindée. Quel est, éventuellement, le nombre de plaintes enregistrées auprès de l'IBPT et l'état actuel d'avancement du traitement des plaintes? Au vu

01.01 Olivier Maingain (MR): Sinds twee jaar wordt de Witte Gids voor de zone 02 in twee delen gesplitst en wordt elk deel in een bepaald gebied van die zone verdeeld. Als gevolg daarvan moeten de abonnees die het andere deel van de Witte Gids willen raadplegen, stappen zetten om het te bekomen. Toen hij daarover tijdens de vorige zittingsperiode werd ondervraagd, antwoordde de voor het BIPT bevoegde minister dat het BIPT daar geen bezwaar tegen heeft.

Heeft het raadgevend comité van het BIPT een eerste advies uitgebracht na het eerste jaar van verspreiding van de opgesplitste Witte Gids? Hoeveel klachten werden desgevallend geregistreerd en hoe staat het met de behandeling ervan? Heeft men de mogelijkheid laten onderzoeken om het vroegere systeem weer in te voeren?

du mécontentement suscité par cette pratique, fait-on étudier par les services concernés la possibilité d'en revenir au système antérieur?

01.02 Fientje Moerman, ministre: Monsieur le président, je puis fournir les réponses suivantes à M. Maingain.

D'abord, la proposition présentée par Promedia en vue de la scission de l'annuaire de Bruxelles a été soumise à l'avis du comité consultatif le 12 mars 2002. Ce dernier a marqué son accord en l'assortissant de deux remarques: l'obligation d'information sur la possibilité des utilisateurs de se procurer gratuitement l'autre volume et des solutions commerciales pour les annonceurs qui se sentiraient lésés. À ma connaissance, il n'a jamais été envisagé, dans le cadre du comité consultatif, de remettre un deuxième avis après la première année de diffusion.

Ensuite, pour sa part et à l'exception des questions parlementaires de M. Maingain, l'Institut n'a pas eu à constater un nombre significatif de plaintes en ce domaine. En fait, l'Institut n'a reçu que deux ou trois plaintes téléphoniques de personnes qui n'avaient pas lu l'information figurant dans le volume reçu. Quant au service de médiation, il n'a été saisi que de quatre plaintes après la parution de l'édition 2002-2003 de l'annuaire de Bruxelles. Il n'a reçu aucune plainte après la parution en juin de l'édition 2003-2004. Il est à noter que le chiffre cité de 0,72% ne correspond pas aux plaintes mais aux utilisateurs de la zone qui ont demandé et reçu le second volume de l'annuaire.

Enfin, les éléments qui ont poussé l'Institut à remettre un avis positif quant à la scission de l'annuaire de Bruxelles étaient les suivants:

- a) le tirage de l'annuaire de Bruxelles, environ 755.000 exemplaires, est le plus important du Royaume en nombre d'abonnés;
- b) l'accroissement prévisible en raison de l'insertion progressive des numéros de mobile des abonnés et la possibilité pour les conjoints de faire figurer leur nom séparément dans l'annuaire;
- c) le fait que, malgré la scission, chaque annuaire comporte encore nettement plus de données que le minimum légal prescrit, à savoir 75.000 données de l'utilisateur final. À ce titre, même s'il ne réclame pas le second volume auquel il a droit gratuitement, chaque abonné de Bruxelles a accès aux données d'un nombre d'abonnés bien plus important que la plupart des autres utilisateurs du pays;
- d) les analyses effectuées sur la base des données de trafic de Belgacom qui permettent d'estimer que le niveau de service, c'est-à-dire le ratio exprimant le pourcentage de trafic total au sein du domaine couvert par le nouveau volume par rapport à celui du trafic total du volume actuel reste de l'ordre de 90%;
- e) l'économie de papier, qui n'est pas sans importance, est estimée à plus de 307 tonnes, soit environ 18% du papier utilisé dans la situation actuelle;
- f) la garantie donnée par Promedia d'assurer la distribution gratuite, à la demande, des tomes qu'elle ne distribue pas systématiquement;
- g) le fait que les deux volumes sont réalisés dans les deux langues et ne diffèrent pas dans leur présentation des précédentes pages blanches. Dès lors, cette formule ne devait pas générer de problème communautaire particulier;
- h) l'information donnée aux abonnés, dans les pages d'informations de chaque annuaire, de la possibilité qui leur est laissée de recevoir, sur demande, gratuitement et à leur domicile, le ou les volumes de la zone qu'ils n'ont pas reçus.

L'Institut considère que tous ces éléments restent strictement d'actualité et sont même renforcés par le fait que:

01.02 Minister Fientje Moerman: Het voorstel tot opsplitsing van de telefoongids werd op 12 maart 2002 aan het raadgevend comité voorgelegd. Het comité heeft ermee ingestemd, op voorwaarde dat Promedia zich houdt aan de verplichting om informatie te verstrekken over de mogelijkheid om het andere deel gratis te verkrijgen en een commerciële oplossing uitwerkt voor de adverteerders die zich benadeeld zouden voelen. Ter zake werd geen enkel ander advies aangekondigd.

Het BIPT heeft geen groot aantal klachten ontvangen. Dat geldt ook voor de ombudsdienst, die na het verschijnen van de editie 2002-2003 vier klachten heeft ontvangen en geen enkele klacht na het verschijnen van de daaropvolgende uitgave.

Het raadgevend comité verleende een positief advies op basis van volgende overwegingen: de grote oplage van de telefoongids van de zone 02; het toegenomen aantal vermeldingen; het feit dat het telefoonboek meer informatie bevat dan voorgeschreven; het feit dat 90 % van de oproepen gebeurt binnen hetzelfde deel van de zone; de papierbesparing; het feit dat de twee delen tweetalig zijn; het feit dat de abonnees worden ingelicht over de mogelijkheid het tweede deel gratis te verkrijgen en dat het bedrijf die dienst waarborgt.

Rekening houdend met het feit dat meer en meer abonnees mobiel telefoneren, dat de prijs van de universele dienstverlening niet buitensporig mag zijn en dat Brussel, in vergelijking met andere grote Europese steden, nog steeds een bevoorrechte positie inneemt, is het BIPT van oordeel dat de splitsing van de telefoongids van de zone 02 nog steeds verantwoord is.

a) le nombre d'abonnés mobiles augmente dans des proportions très significatives, ce qui implique que l'économie de consommation de papier apportée par cette scission ira au-delà des estimations avancées en 2002 par Promedia;

b) dans le cadre de l'activation du Fonds pour le service universel, il importe de fournir celui-ci au plus juste coût;

c) comparativement aux autres villes européennes, où la scission des annuaires est pratiquée de manière bien plus importante, la région de Bruxelles reste particulièrement favorisée. Il faut remarquer qu'en Belgique, la scission existe aussi pour l'annuaire d'Anvers. En conséquence, l'Institut estime que les abonnés de Bruxelles ne sont pas victimes d'un traitement différencié et n'est pas d'avis de revenir à la situation antérieure.

01.03 Olivier Maingain (MR): Monsieur le président, je remercie la ministre pour sa réponse très complète et très détaillée, en tout cas plus complète que celles que j'ai reçues antérieurement.

Cependant je voudrais souligner deux choses. Premièrement, le nombre de plaintes reçues m'étonne quelque peu. Votre prédécesseur, M. Daems, n'a peut-être pas transmis tous les éléments aux organes consultatifs. En son temps, j'ai remis une plainte de plusieurs milliers de signatures, qui était une première réaction de la population à Bruxelles. Il y a donc beaucoup plus de plaintes que les quatre qu'on a bien voulu dénoncer auprès du service de médiation ou auprès du conseil consultatif de l'IBPT.

Par ailleurs, je peux comprendre le souci de veiller à limiter la production de papier des volumes distribués, mais alors il faudrait peut-être réfléchir à la teneur et au contenu des annuaires téléphoniques. Il y a peut-être des informations qui ne devraient pas nécessairement y être reprises. Qu'attendent les abonnés? Essentiellement des listes de numéros de téléphones, et plus particulièrement ceux de leur zone.

Un autre élément me laisse perplexe. Si j'ai bien compris l'argument qui m'avait déjà été donné antérieurement, il faudrait comprendre qu'on a organisé la scission de la zone 02 dans la distribution des annuaires téléphoniques, car on estime que les abonnés téléphoneraient à concurrence de 90% dans la partie d'une zone pour laquelle ils ont reçu leur annuaire. Je veux bien le croire, mais cela me laisse un peu perplexe. Cela voudrait dire que dans une zone comme le 02, lorsque l'on se trouve dans la zone nord, on envoie 90% de ses appels dans cette partie de la zone, et quand on est dans la zone sud, on envoie 90% de ses appels dans la zone sud. Cette donnée statistique me surprend un peu. Lorsque j'aurai lu la réponse écrite, je poserai éventuellement des questions plus détaillées sur les données statistiques.

Dès lors, si la logique de l'IBPT est celle qu'elle prétend, il faudra quand même m'expliquer la raison pour laquelle la distribution des pages jaunes n'est pas scindée et couvre l'ensemble de la zone 02 sans qu'on en limite la distribution, alors qu'elles ne sont peut-être pas aussi utiles que les pages blanches. Ce paradoxe subsiste. S'il s'agit d'une économie de papier pour une économie de papier, dans ce cas, la distribution des pages jaunes sur toute la zone devrait être plus rapidement revue que les pages blanches qui reprennent l'information la plus utile pour tous les abonnés.

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

01.03 Olivier Maingain (MR): Ik ben verbaasd over het vermelde aantal klachten: ik heb ooit een klacht met meer dan duizend handtekeningen overgemaakt.

Ik heb alle begrip voor de bekommernis te besparen op papier, maar dan zou men misschien eens moeten nadenken over de inhoud van de telefoongidsen.

De abonnees zouden in 90 percent van de gevallen een zonaal gesprek voeren. Daar sta ik van te kijken.

Waarom wordt de Gouden Gids niet opgesplitst terwijl de Witte Gids juist de meest bruikbare informatie bevat?

02 Question de Mme Marie Nagy au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la vente de vélos et le contrôle des normes de sécurité à remplir" (n° 707)

02 Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verkoop van fietsen en de controle op de toepasselijke veiligheidsvoorschriften" (nr. 707)

02.01 **Marie Nagy** (ECOLO): Monsieur le président, monsieur le ministre, le vélo est à la fois un moyen pour faire du sport, pour se délasser mais c'est également un moyen de déplacement. A ce titre, il me semble qu'il devrait être soumis à des normes de contrôle de qualité et de sécurité. En effet, l'utilisateur du vélo sera confronté sur la route aux autres usagers, c'est-à-dire les piétons, mais aussi les voitures, les camions, les bus, etc. La question me paraît évidente en termes de sécurité. Or, chacun sait que l'on peut acheter des vélos de qualités différentes dans divers endroits. Tous les vélos ne bénéficient pas de toutes les caractéristiques nécessaires pour offrir la sécurité à leurs utilisateurs. Je pense ici notamment aux enfants et aux adolescents qui utilisent un vélo pour se rendre à l'école ou pour circuler au quotidien.

Monsieur le ministre peut-il me dire comment s'opère le contrôle de sécurité des vélos qui circulent sur le marché? Qui effectue ces contrôles? Quelles sont les normes de sécurité qui doivent être remplies?

02.02 **Bert Anciaux**, ministre: Madame Nagy, je répondrai tout d'abord à la question relative au contrôle de sécurité des vélos qui se trouvent sur le marché.

Contrairement aux véhicules motorisés qui sont soumis à un règlement général reprenant des conditions techniques, il n'existe actuellement pas de règlement technique pour les vélos commercialisés en Belgique. En cas de défaillance prouvée d'un produit, une plainte peut être déposée auprès de l'Inspection économique qui peut interdire la vente d'un produit dangereux sur le marché belge, sur la base de la législation relative à la protection des consommateurs. Cette matière relève de la compétence de Mme la ministre Van den Bossche.

Toutefois, le Code de la route précise les équipements de sécurité minimale des cycles mis en circulation en Belgique: sonnette, freins, éclairages et dimensions maximales. Cet équipement varie selon qu'il s'agit d'un vélo ordinaire, d'un vélo de course, d'un vélo tout terrain ou d'une bicyclette dont les roues ont un petit diamètre. L'article 82.1 du Code de la route précise les obligations en matière de feux et de catadioptrés pour les cycles et leurs remorques. L'article 82.2 précise qu'un avertisseur sonore est obligatoire. Son emploi est précisé à l'article 33. L'article 82.3 précise les exigences en matière de freins. L'article 82.4 impose des limites en matière de dimensions des cycles et de leurs remorques.

Les composants des cycles concernés destinés au marché belge doivent être conformes aux règlements suivants:

1. l'arrêté royal du 21 décembre 1983 relatif aux conditions d'homologation auxquelles doivent répondre les catadioptrés et les pneumatiques rétro-réfléchissants pour, entre autres, les cycles et les remorques, et ses annexes;
2. le règlement n°3 du Traité de Genève et ses amendements 01 et 02;
3. les normes belges publiées le 9 octobre 1999 par l'Institut belge de normalisation.

Pour l'autorité de contrôle, la conformité apparaît sur la base des marquages d'homologation précisés dans les trois réglementations

02.01 **Marie Nagy** (ECOLO): Als vervoermiddel zou de fiets aan veiligheidsnormen moeten worden onderworpen. De kwaliteit van de te koop aangeboden fietsen loopt sterk uiteen en blijkt niet altijd aan de vereiste kenmerken te voldoen.

Hoe wordt de kwaliteit van de fietsen gecontroleerd? Wie voert de controle uit? Welke veiligheidsnormen moeten worden nageleefd?

02.02 **Minister Bert Anciaux**: Er bestaat geen technisch reglement voor fietsen. Als er een tekortkoming wordt vastgesteld, kan er een klacht worden ingediend bij de Economische Inspectie, die de verkoop van een gevaarlijk product kan verbieden.

De minimaal vereiste veiligheidsuitrusting staat in ieder geval in de Verkeersregels.

De onderdelen van de rijwielen moeten voldoen aan de voorwaarden opgenomen in het koninklijk besluit van 21 december 1983 betreffende de goedkeuringseisen waaraan de retroreflectoren en retroflecterende banden voor rijwielen en hun aanhangwagens alsook de zijdelingse retroreflectoren en retroflecterende banden voor bromfietsen moeten voldoen, aan het reglement nummer drie van het Verdrag van Genève en aan de normen die het Belgisch Instituut voor de Normalisatie op 9 oktober 1998 heeft gepubliceerd.

Er bestaat geen instituut voor de homologatie van of controle op rijwielen. De politie waakt over de naleving van de bepalingen van de wegcode.

susmentionnées, au niveau de l'approbation belge et européenne. On ne peut donc pas prétendre qu'aucune norme ne lie les importateurs et distributeurs de cycles produits à l'étranger, produits qui sont en effet de qualité variable.

En ce qui concerne les autorités de contrôle, vu l'absence d'un règlement technique pour les vélos, que ce soit au niveau belge ou au niveau de l'Union européenne, il n'existe pas d'autorité d'homologation des vélos au sein de mon administration, ni d'ailleurs de contrôle technique de ce moyen de déplacement.

Comme déjà mentionné ci-dessus, au niveau des produits ou d'un de leurs composants, le SPF Economie peut agir dans le cadre de la législation sur la protection des consommateurs. Le respect du prescrit du Code de la route pour les cyclistes est contrôlé par la police. L'IBSR joue un rôle de formation et de sensibilisation.

02.03 Marie Nagy (ECOLO): Monsieur le président, je remercie le ministre pour ses réponses à la fois complètes mais peu rassurantes sur cette problématique du contrôle de conformité aux normes de sécurité. J'estime qu'on doit continuer à travailler sur ce chantier.

02.03 Marie Nagy (ECOLO): Het antwoord van de minister stelt me niet gerust. Het is een reglementering die nog in de steigers staat en waaraan nog veel moet gesleuteld worden.

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

*Voorzitter: Camille Dieu.
Présidente: Camille Dieu.*

03 Question de Mme Sophie Pécriaux au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le tuning" (n° 850)

03 Vraag van mevrouw Sophie Pécriaux aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "tuning" (nr. 850)

03.01 Sophie Pécriaux (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, les difficultés rencontrées par les amateurs de tuning ne peuvent qu'interpeller le représentant de la Nation que je suis. Ce loisir consiste à transformer et à équiper son véhicule (voiture, scooter, moto) d'accessoires tels que des jantes, ailerons, haut-parleurs, etc., en vue de le personnaliser et d'en faire un véritable objet de collection.

03.01 Sophie Pécriaux (PS): Het tunen is een activiteit die erin bestaat zijn voertuig te transformeren om er een collector's item van te maken.

En fait, cette pratique se caractérise par un flou législatif et un manque d'informations propices à l'adoption de comportements peu objectifs de la part des autorités publiques telles que la police et le contrôle technique, et parfois peu civiques de la part des personnes qui s'adonnent à cette pratique. Les exemples ne manquent pas.

Die praktijk is niet bij wet geregeld, wat tot gevolg heeft dat de overheid er soms op een weinig objectieve manier tegen optreedt en dat de personen die wagens tunen soms blijken geven van weinig burgerzin.

D'abord, une certaine hypocrisie règne sur le secteur en raison du manque de clarté de la législation en vigueur. En effet, l'arrêté royal du 17 mars 2003 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général concernant les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité, ne règle pas tout et provoque même la colère des amateurs de tuning qui constatent que l'on continue à laisser des accessoires en vente libre pour ensuite se voir refuser le contrôle technique et une couverture d'assurance appropriée. En ce moment, une pétition circule dans le milieu du tuning afin de demander l'abrogation de cet arrêté royal.

Het koninklijk besluit van 17 maart 2003 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's moeten voldoen, regelt niet alle problemen. Toebehoren die vrij in de handel worden verkocht, worden bij de technische keuring geweigerd, waardoor de betrokkenen hun voertuig niet kunnen laten verzekeren. In een petitie wordt gevraagd het koninklijk

Ensuite, monsieur le ministre, j'évoquerai les manifestations et

rassemblements de voitures organisés selon des modes opératoires très différents, en fonction de l'organisateur et de sa volonté d'observer ou non les règles en matière de sécurité et de déclaration de revenus.

Enfin, l'absence de données chiffrées à propos de ce secteur empêche, à mon sens, le développement d'une vision globale à la base d'une politique cohérente et juste.

Monsieur le ministre, mes questions sont les suivantes.

1. Avez-vous connaissance de la pétition qui circule et comment comptez-vous la traiter? Je suggère d'organiser un débat ouvert sur le sujet avec l'ensemble des acteurs concernés, à savoir les associations et clubs de tuning, les compagnies d'assurances, la police fédérale et la police locale, les experts automobiles, l'IBSR ainsi que les spécialistes en législation automobile européenne. Un tel lieu d'échange et ses conclusions éventuelles ne vous permettraient-ils pas de rencontrer les préoccupations de chacun?

2. Avez-vous connaissance de mécanismes de contrôle en matière de manifestations de tuning? En existe-t-il?

3. Disposez-vous d'outils statistiques et d'éléments chiffrés (nombre d'adhérents, nombre de clubs de tuning) relatifs à ce secteur?

03.02 Bert Anciaux, ministre: Madame la présidente, chers collègues, j'ai déjà reçu beaucoup de questions à propos du "tuning". Dès lors, j'ai rencontré les représentants de différents clubs pour aborder les divers problèmes relatifs à la réglementation actuelle et qui sont à inventorier. Je ne suis pas informé pour l'instant d'une éventuelle pétition qui circulerait à ce sujet mais il est certain qu'il convient d'analyser en profondeur cette problématique qui pose directement la question au niveau réglementaire de sa compatibilité avec l'obligation à laquelle doivent répondre les véhicules pour rester conformes au type réceptionné, en application des directives européennes en la matière.

Il est donc dans mes intentions de prévoir un cadre légal qui rencontre les préoccupations des "tuners". Évidemment, certaines modifications apportées aux véhicules sont de nature à entraîner la nullité de la réception car elles mettent en cause la sécurité des usagers de la voie publique et le respect de l'environnement au niveau du bruit et de la pollution. À ce titre, il n'entre pas dans mes intentions d'abroger l'arrêté royal du 17 mars 2003.

Actuellement, dans divers pays voisins, des autorisations nationales sont délivrées à titre isolé et au cas par cas sans qu'elles puissent automatiquement être opposables au pays tiers dans lequel les véhicules concernés viendraient à être importés par la suite.

Mon administration évalue la question. Lorsqu'il y apporte des modifications, l'utilisateur d'un véhicule est toujours tenu de s'interroger sur la compatibilité d'une modification (par exemple des feux de couleur bleue ou verte) avec le respect du Code de la route et du règlement technique. Les professionnels de la vente de ce type de matériel devraient également s'en soucier. Le contrôle des manifestations de "tuning" qui se pratiquent fréquemment sur terrain privé ou couvert ne relève pas de la compétence de mon département, sauf en ce qui concerne les réglementations de police habituelles lorsque ces véhicules circulent sur la voie publique.

Nous manduons de chiffres sur l'activité économique assez récente

besluit op te heffen.

Voorts worden op sterk uiteenlopende wijze samenkomsten van liefhebbers van tuning georganiseerd.

Aangezien over die sector geen cijfergegevens beschikbaar zijn, is het niet mogelijk een allesomvattende visie over de problematiek te ontwikkelen, op basis waarvan een coherent beleid kan worden uitgestippeld. Bent u op de hoogte van die petitie? Ik stel voor met de betrokken partijen rond de tafel te gaan zitten.

Bestaan er controlemechanismen op de tuning-evenementen?

Beschikt u over statistische gegevens over die sector?

03.02 Minister Bert Anciaux: Ik heb een onderhoud gehad met de vertegenwoordigers van enkele clubs om de problemen in kaart te brengen. Ik ben niet op de hoogte van een eventuele petitie.

Deze problematiek vestigt de aandacht op het probleem van de overeenstemming met de gelijkvormigheids-eisen die aan voertuigen worden gesteld. Ik ben van plan een wettelijk kader tot stand te brengen dat tegemoet komt aan de vragen van de tuners. Bepaalde wijzigingen, die de veiligheid van de andere gebruikers in gevaar brengen en die schadelijk zijn voor het milieu, mogen immers niet worden toegelaten. Ik ben dus niet van plan het koninklijk besluit van 17 maart 2003 in te trekken.

In verschillende buurlanden worden afzonderlijke toestemmingen gegeven, waartegen in andere landen niet noodzakelijk verzet kan worden aangetekend. Mijn administratie onderzoekt het probleem.

De tuning-evenementen worden gewoonlijk op privé-domein of in gesloten ruimten gehouden. Ze kunnen alleen door mijn departement worden gecontroleerd

générée par la mode du tuning, mais il est certain qu'elle est importante.

03.03 Sophie Pécriaux (PS): Monsieur le ministre, si vous le permettez, je me ferai un plaisir de vous communiquer le contenu de la pétition. Je suis heureuse d'apprendre que vous avez déjà rencontré différents responsables d'organismes amateurs de tuning. Cependant, il serait vraiment utile et nécessaire d'élargir la rencontre aux différentes personnes qui s'intéressent au milieu du tuning: je pense aux représentants de l'IBSR, aux experts automobiles et à différents partenaires. Il conviendrait de les rassembler autour d'une table et de mener des pistes de réflexion qui pourraient servir à l'élaboration d'un cadre plus légal, comme vous en avez évoqué l'éventualité.

Avoir l'écho de chacun et réfléchir ensemble à la problématique du tuning permettrait aussi de se référer au cadre européen et peut-être même de faire référence à l'Allemagne qui a déjà, au niveau de la norme TUV, mis en place des garanties et des procédures claires et précises en la matière.

Par ailleurs, au niveau des statistiques, connaissez-vous précisément le nombre d'amateurs de tuning? Il serait intéressant de connaître ce chiffre parce qu'il s'agit d'un phénomène de société qui se développe de plus en plus, tant au niveau de la voiture que de celui de la mobylette. Nous faisons référence tout à l'heure avec Mme Nagy au vélo. On pourrait aussi tuner des vélos! Il serait intéressant de connaître les statistiques en la matière afin de mieux définir l'ampleur du phénomène.

03.04 Bert Anciaux, ministre: Je ne connais pas les chiffres par cœur, mais de toute évidence, le nombre de tuners approche certainement plusieurs dizaines de milliers de personnes. S'agit-il de 100.000 ou de 200.000 personnes? Je l'ignore mais le nombre est néanmoins élevé.

03.05 Sophie Pécriaux (PS): Monsieur le ministre, je vous demanderai d'avoir la gentillesse de nous tenir informés, car si vous êtes sollicité par les amateurs de tuning, nous le sommes aussi. Il serait donc opportun, au niveau du parlement, que nous soyons informés de l'évolution de la situation sur le plan législatif.

03.06 Bert Anciaux, ministre: Absolument!

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

04 **Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de zone 30 in de omgeving van scholen" (nr. 866)**

04 **Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'instauration d'une zone 30 aux abords des écoles" (n° 866)**

04.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, nogal wat steden en gemeenten in Vlaanderen voeren de zone 30 aan schoolpoorten in. Andere steden en gemeenten zijn terughoudend omdat ze geen gebruik kunnen maken van bestendige verkeersborden vermits zij volgens de wetgeving daarbij geen onderborden mogen gebruiken. In principe kunnen zij gebruikmaken van de verkeersborden met veranderlijke informatie maar voor noaal wat steden en gemeenten zou dit budgetair blijkbaar niet

als ze op de openbare weg worden georganiseerd.

03.03 Sophie Pécriaux (PS): Ik zal u de petitie bezorgen. Er moet een vergadering belegd worden met de verschillende spelers. Een verwijzing naar de Duitse TÜV-normen ter zake zou eveneens enige duidelijkheid kunnen scheppen.

03.04 Minister Bert Anciaux: We hebben geen cijfermateriaal over deze nieuwerwetse economische activiteit, maar vast staat dat ze omvangrijk is. Er zijn tussen de 100.000 en de 200.000 tuners aan de slag in België.

03.05 Sophie Pécriaux (PS): Ik vraag dat u ons op de hoogte houdt van dit dossier want men stelt ons hierover voortdurend vragen.

03.06 Minister Bert Anciaux: Dat zal ik niet nalaten.

04.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): De nombreuses communes instaurent la zone 30 aux abords des écoles, mais d'autres hésitent car elles ne peuvent pas placer de panneaux additionnels à côté des panneaux de signalisation permanents. En outre, elles ne

haalbaar zijn.

Er zijn nogal wat steden en gemeenten die met de idee spelen om de zone 30 door te voeren maar zij mogen dit blijkbaar niet. Zij hebben al contact opgenomen met het ministerie. Ik zou graag uw mening terzake kennen. Kunnen zij die borden inderdaad niet plaatsen door middel van bestendige borden in de zone 30 aan de schoolomgeving?

04.02 Minister **Bert Anciaux**: Mevrouw de voorzitter, waarde collega's, zoals u weet ben ik voorstander van het algemeen invoeren van een zone 30 in de omgeving van scholen. Ik wil tijdens deze legislatuur het nodige doen om dit doel te bereiken.

De financiering van gemeenten is sedert de goedkeuring van de Lambermont-akkoorden niet langer een bevoegdheid van de federale overheid. Om een schoolomgeving te signaleren kan gebruik worden gemaakt van een van de volgende systemen. Ten eerste, er wordt een zone 30-bord gebruikt met daarboven een gevaarsbord A23 waarop het symbool van twee kinderen is afgebeeld. Het gaat hier inderdaad om een bestendige signalisatie. Ten tweede, er wordt een zone 30-bord gebruikt met daarboven het gevaarsbord A23, maar dan werkend volgens het systeem van de veranderlijke informatie. Het gaat om elektronische borden die enkel werken tijdens de periodes van aankomst en vertrek van de schoolkinderen.

Ik moet eraan toevoegen dat het feit dat voorzien is in een permanente signalisatie en een signalisatie met veranderlijke informatie, helemaal geen toevalligheid is. Een bestendige signalisatie heeft haar plaats in een context waarin de snelheid van 30 kilometer per uur als vanzelfsprekend wordt ervaren, ook buiten de schooluren. Het betreft dus zones waar de verblijfsfunctie overwegend is, met hoofdzakelijk lokaal verkeer. Het kan soms echter wel aangewezen zijn om infrastructuurmaatregelen of maatregelen in verband met de organisatie van het verkeer in de betrokken straat of zone in te voeren.

Het systeem van signalisatie met veranderlijke informatie daarentegen is vooral bedoeld voor plaatsen waar de verkeersomstandigheden enkel bij het begin en het einde van de lesuren een snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur rechtvaardigen.

Hier kunnen de aanpassingen van de infrastructuur en van de organisatie van het verkeer meestal beperkt blijven tot de beveiliging van de kwetsbare weggebruikers. De bestendige signalisatie wordt in feite geharmoniseerd met het wegbeeld en met het verwachtingspatroon, zodat het rijden met een snelheid die niet hoger dan 30 kilometer per uur is, natuurlijk lijkt. In die zin is het dus niet aangewezen de snelheidsbeperking te beperken tot een klassiek verkeersbord waarop een periode is aangegeven.

Collega Mortelmans, zoals ik in het begin heb ik gezegd, ben ik een grote voorstander van de algemene invoering van de zone 30. Op dat moment draai ik de logica natuurlijk om: waar er nu infrastructuur vereisten zijn, zou bij het afwijken van de zone 30 een infrastructuur vereiste worden gesteld. Dankzij de commissie heb ik geleerd dat ik enige voorzichtigheid aan de dag moet leggen zolang het niet klaar is. Ik ben volop aan het werk en wens snel vooruitgang te boeken. Samen met alle mogelijke partners zoeken wij uit op welke wijze wij die permanente zones 30 rond alle scholen het best kunnen realiseren.

peuvent financièrement pas non plus se permettre l'achat de panneaux affichant des informations variables. Le ministre pourrait-il fournir des explications à ce sujet?

04.02 **Bert Anciaux**, ministre: Je suis favorable à une limitation générale à 30 km/heure aux abords des écoles. Le financement des communes ne relève toutefois plus de la compétence de l'Etat fédéral. Il existe deux manières de signaler les abords des écoles. Soit l'on utilise un panneau zone 30 en plaçant au-dessus un signal de danger A23 représentant deux enfants, il s'agit donc d'une signalisation permanente. Soit l'on utilise un panneau zone 30 en plaçant au-dessus un signal de danger électronique A23 avec des informations variables, uniquement aux heures de rentrée et de sortie des écoles.

Ce choix n'est pas le fruit du hasard. Une signalisation permanente convient là où la fonction d'habitat est prépondérante, avec une circulation principalement locale. Une signalisation variable convient là où une limitation de vitesse n'est indispensable qu'aux heures de début et de fin des cours.

En l'occurrence, les adaptations nécessaires peuvent donc se limiter au renforcement de la sécurité des usagers de la route vulnérables.

La signalisation permanente sera en fait harmonisée avec la perception de la route par les usagers et leurs attentes, d'une manière telle qu'il semble normal de circuler à 30 kilomètres par heure. En l'espèce, il ne convient dès lors pas de signaler la limitation de vitesse uniquement par un panneau de circulation classique mentionnant une période.

Je le répète, je préconise la généralisation de la zone 30. Cela signifie que des adaptations d'infrastructure ne seraient

nécessaires qu'aux endroits où il peut être dérogé à la règle générale des 30 kilomètres par heure. En collaboration avec tous les partenaires concernés, nous recherchons comment mettre en oeuvre les zones 30 permanentes aux abords des écoles.

04.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. U hebt verwezen naar een ministeriële rondzendbrief van mevrouw Durant over die veranderlijke en bestendige informatie. Ik geef het voorbeeld van een concreet geval. In de landelijke gemeente Berlaar is er een schoolomgeving met hoofdzakelijk lokaal verkeer. Op dit moment staat daar een bord met 30 kilometer per uur en de twee kinderen. Ondanks het feit dat het vooral voor lokaal verkeer geldt, is het gemeentebestuur van oordeel dat daarbuiten toch 50 kilometer per uur zou mogen worden gereden. Men bevindt er zich binnen de zone van 50 kilometer per uur en enkel over die 150 meter is het 30 kilometer per uur. Zij vinden dat buiten de schooluren en tijdens vakanties daar veranderlijke informatie of een vast bord zouden moeten staan. Daar verhelpt u natuurlijk het probleem niet. Ik begrijp dat u overal 30 kilometer per uur wilt, maar er zijn toch steden en gemeenten die vinden dat in zulke situaties ook veranderlijke informatie moet kunnen worden gebruikt. Dat kunnen zij nu niet, tenzij zij die borden gebruiken.

04.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Le ministre renvoie à la circulaire de son prédécesseur en ce qui concerne la signalisation à message variable et permanent. Voici un exemple concret. Dans une commune déterminée, une école se situe dans une zone 50 mais, sur une distance de 150 mètres, la vitesse est limitée à 30 kilomètres par heure. La commune souhaiterait pouvoir utiliser une signalisation à message variable ou un panneau fixe en dehors des heures d'école ou pendant les vacances. Je puis comprendre que le ministre désire instaurer des zones 30 partout mais certaines villes et communes estiment que, dans de telles situations, il est également nécessaire de pouvoir recourir aux messages variables. Cela leur est impossible, à moins d'utiliser ces panneaux.

04.04 Minister Bert Anciaux: Op dit ogenblik is er geen andere mogelijkheid.

04.04 Bert Anciaux, ministre: Aucune autre option n'existe pour le moment.

04.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): U gaat echter veel verder. U maakt de zone 30 verplicht voor alle schoolomgevingen, zodat die veranderlijke informatie niet meer van toepassing zal zijn, als ik u goed begrijp.

04.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Lorsque la zone 30 sera généralisée à proximité des écoles, les messages variables ne seront donc plus d'application?

04.06 Minister Bert Anciaux: In eerste instantie is dat in ieder geval de doelstelling.

04.06 Bert Anciaux, ministre: Tel est l'objectif.

04.07 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Dan gaat u het koninklijk besluit daaromtrent aanpassen?

04.07 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): L'arrêté royal sera donc adapté?

04.08 Minister Bert Anciaux: Ja.

04.08 Bert Anciaux, ministre: Effectivement.

04.09 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Dank u.

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

05 Vraag van de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het bewonersparkeren" (nr. 867)

05 Question de M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le stationnement des riverains" (n° 867)

05.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega Schalck heeft in het verleden al vragen gesteld over de problematiek van de tweede bewonersparkeerkaart. Volgens artikel 2 van het ministerieel besluit is het slechts mogelijk om één parkeerkaart uit te reiken. Er zou hierover een ministerieel of koninklijk besluit komen en misschien is dat er al, maar dan heb ik het alleszins niet teruggevonden op de webstek van uw diensten noch op www.wegcode.be. Ik weet niet of die laatste van u is of van welke organisatie ook, maar ik heb dat dus niet teruggevonden. Blijkbaar zou de vorige minister de intentie hebben gehad een tweede bewonersparkeerkaart af te leveren of toch in die mogelijkheid te voorzien. Ik zou graag vernemen wat daar nu de stand van zaken van is.

05.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Votre prédécesseur comptait régler par la voie légale la possibilité de délivrer une seconde carte de stationnement pour riverains. Où en est ce dossier?

05.02 Minister Bert Anciaux: Collega's, de essentie van het probleem zit in de beperking van artikel 2 in fine van het koninklijk besluit van 18 december 1991. Daarin wordt gesteld dat niet meer dan één bewonersparkeerkaart per wooneenheid kan worden afgeleverd. Ik ben er inderdaad voorstander van, net als de vorige minister, dat gemeentebesturen moeten kunnen afwijken van de huidige regel en meerdere bewonersparkeerkaarten moeten kunnen uitreiken. Ik heb dat trouwens deze week nog besproken met de bevoegde schepen van de stad Gent, die daarvoor bij mij was. Het ontwerp van besluit inzake bewonersparkeren dat deel uitmaakt van het wijzigingspakket betreffende de parkeerreglementering is momenteel voor advies voorgelegd aan de gewestregeringen. Nog niet alle adviezen zijn overgezonden. Zodra ik erover beschik, zullen de ontwerpen gefinaliseerd worden en aan de Raad van State voor advies voorgelegd.

05.02 Bert Anciaux, ministre: L'article 2 de la circulaire ministérielle du 18 décembre 1991 précise que l'attribution de la carte de riverain reste limitée à une carte par unité d'habitation. Comme mon prédécesseur, je suis partisan de permettre aux administrations communales de déroger à cette règle. Le projet d'arrêté relatif au stationnement des riverains a été soumis à l'avis des gouvernements régionaux. Dès que je serai en possession de tous les avis, j'achèverai la rédaction du projet et je demanderai l'avis du Conseil d'Etat.

05.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik weet natuurlijk niet of u het ontwerp van besluit zoals dat klaarligt en voor advies aan de gewestregeringen is doorgegeven, ook aan ons kunt voorleggen. Ik heb de laatste vier jaren gemerkt dat wij in het Parlement altijd de informatie uit de laatste hand krijgen. Dat is voor veel zaken zo. Als er een ontwerp van besluit is, wil ik eerst wel eens zien of dit inderdaad in de goede richting gaat. Ik heb iets gehoord als zou het ontwerp van besluit dat nu aan de gewestregeringen is voorgelegd, misschien niet voldoen of alleszins niet zou inspelen op de vraag van steden en gemeenten. Ik heb dat maar horen ruisen, zoals wij dat zeggen.

05.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Le ministre ne pourrait-il pas plutôt communiquer le texte du projet à la commission qui pourra par exemple s'assurer que le texte va dans la bonne direction?

05.04 Minister Bert Anciaux: Ik kan u ieder geval zeggen dat het in mijn bedoeling ligt om op relatief korte termijn een aantal reglementeringen open te laten die door de gemeenten zelf kunnen worden ingevuld. De aangehaalde kwestie hoort daarbij. Mijs inziens is het niet de taak van de federale minister van Mobiliteit om te bepalen of er al dan niet één of twee bewonerskaarten moeten worden afgegeven. Zo zijn er nog een aantal zeer strikte regels die van bovenaf worden opgelegd, waarbij het principe van het respect voor de lokale autonomie of voor de lokale democratieën vrij beperkt is. In sommige gevallen lijkt het zelfs op betutteling. Let wel, soms is een tussenkomst van hogerhand op het gebied van verkeersveiligheid echt wel nodig, maar een aantal argumenten pleiten ervoor om het subsidiariteitsbeginsel in ons land vaker toe te passen.

05.04 Bert Anciaux, ministre: J'ai l'intention, à terme, d'assouplir certaines réglementations et de me défaire de l'image paternaliste du ministre. Le projet reprend l'ancien projet, mais les avis portent sur le contenu et non sur la forme. En ce qui concerne la collaboration entre les cabinets et le Parlement, donnez-moi le temps d'examiner la question plus avant et d'améliorer cette collaboration.

Op dit oogenblik laat het oude ontwerp voor. Dat ontwerp werd niet

gewijzigd, maar overgezonden voor advies. Voor alle duidelijkheid, de adviezen gaan over de inhoud en niet over de vorm. Indien ik van oordeel ben dat er een aantal aanpassingen dient te worden aangebracht conform de adviezen, dan zijn de adviezen alvast binnen.

Collega's, ik wil u vragen mij de mogelijkheid te geven om de volgende kwestie eens na te kijken. Indien het zo is dat er geen enkele afspraak bestaat tussen de uitvoerende en de wetgevende macht, over het verzenden van een aantal ontwerpen van ministerieel of van koninklijk besluit aan het Parlement, dan wil ik hierover met de commissie, in alle voorzichtigheid, een afspraak maken. Ik vind het niet meer dan normaal dat de commissie bijna automatisch in kennis wordt gesteld van een aantal ontwerpen, zeker wanneer die reeds een bepaalde weg hebben afgelegd. Ik heb het gevoel dat wanneer het ontwerp in de regering is goedgekeurd en terugkomt van de Raad van State, het Parlement op zijn minst hierover zou moeten worden geïnformeerd, vooraleer het ontwerp bij manier van spreken in het Staatsblad verschijnt.

Geef mij even de tijd om na te kijken wat mogelijk is. In een vorig leven hebben wij daarover ook een afspraak kunnen maken. Het is een kwestie van respect voor het Parlement en ik wil nakomen wat ik heb beloofd. Ik wil eerst nakijken wat er mogelijk is en nadien zal ik een duidelijk engagement aangaan.

05.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister voor zijn beide opmerkingen.

Op het vlak van de gemeentelijke autonomie wachten wij verder af.

Wat de houding van de uitvoerende macht tegenover het Parlement betreft, wil ik het volgende zeggen.. Pas gisteren heb ik een brief geschreven aan commissievoorzitter Van den Eynde over een verzoek van minister Vande Lanotte. Hij heeft ons laten weten dat hij het een goed idee vond om in de toekomst het investeringsplan van de NMBS halfjaarlijks in de Kamer te evalueren. Wij vonden dat unaniem een zeer goed idee. Maar, wat gebeurt er? De kamerleden beschikken niet over een definitief, door de Ministerraad goedgekeurd investeringsplan van de NMBS! Wij moeten iets evalueren waar wij eigenlijk niet over beschikken. Ik heb een brief gericht aan de Kamer om ons vanaf nu alle belangrijke informatie toe te sturen. Ik vind dat u een goede stap hebt gezet.

05.06 Minister Bert Anciaux: Ik heb gezegd dat ik het ging onderzoeken.

05.07 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Op dat vlak zouden wij veel verder kunnen staan.

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

06 Vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de rijrichting van fietsers" (nr. 887)

06 Question de M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le sens de circulation des cyclistes" (n° 887)

06.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ruim een week geleden heeft de heer Montens namens de transportorganisatie Transinver een opmerkelijk voorstel gedaan. Naar aanleiding van de dodehoekongevallen die wij jaarlijks kennen met fietsers stelde hij voor om de fietsers op de fietspaden in teenaestelde

05.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Dans ce contexte, je me réfère à la proposition du ministre Vande Lanotte de soumettre tous les six mois le plan d'investissement de la SNCB pour évaluation au Parlement. Nous ne pouvons pas davantage disposer de ce plan d'investissement.

06.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Transinver, l'organisation des transporteurs, a récemment proposé de permettre aux cyclistes de rouler en sens contraire. Si

richting te laten rijden.

Het was mij niet helemaal duidelijk of dat voorstel zich beperkte tot fietspaden of een algemene regel moest worden, maar het was in elk geval een merkwaardig voorstel. Ik denk namelijk dat het aantal dodehoekongevallen misschien wel kan verlagen, maar het aantal ongevallen met een frontale aanrijding tussen fietsers en auto's en vrachtwagens zal enorm verhogen.

Bovendien wordt er geen rekening gehouden met het feit dat de fietspaden vaak niet over de hele lengte van wegen zijn aangelegd. Als die regel alleen voor fietspaden zou gelden, is er telkens een kruising met de rijbaan door de fietser die het fietspad verlaat om terug rechts te gaan fietsen. Ik was dus wat verrast door dat voorstel. Ik had niet de indruk dat daaraan veel studiewerk verricht was.

Toch wilde ik u, om die ongerustheid bij mij weg te nemen, vragen of u op de hoogte bent van dat voorstel en de eventuele wijze waarop dat onderbouwd zou zijn.

Loopt er binnen de administratie momenteel onderzoek in die richting, of beschouwt u dat veeleer als een van de vele voorstellen en hebt u het bijgevolg opzij geschoven?

06.02 Minister **Bert Anciaux**: Collega, ik ben inderdaad op de hoogte van het voorstel van Michel Montens om fietsers in de tegenovergestelde richting te laten rijden. Ik heb dat voorstel in overleg met het BIVV aan een eerste analyse onderworpen. Het antwoord dat ik nu geef, is dus gebaseerd op die eerste analyse en kan dus nog meer worden onderzocht. Onder meer de volgende elementen werden daarbij in overweging genomen.

Ik heb drie opmerkingen over het rijden in de tegenovergestelde richting op fietspaden. Ten eerste, fietsers in de tegenovergestelde richting op eenrichtingsfietspaden laten rijden zou problemen inzake zichtbaarheid, en dus veiligheid, creëren bij het oversteken van kruispunten. Om gelijkaardige redenen zijn tweerichtingsfietspaden trouwens af te raden, hoewel zij op dit moment nog steeds wettelijk toegelaten zijn.

Ten tweede, de maatregel vereist aanzienlijke infrastructuuringrepen, zoals het aanpassen van de verkeerslichten op alle kruispunten met fietsoversteekplaatsen.

Ten derde, als fietsers worden verplicht op het kruispunt links in de rijrichting te rijden, maar daartegenover op de rijbaan rechts in de rijrichting, worden bijkomende moeilijkheden gecreëerd bij het einde en het begin van elk fietspad. De fietser wordt dan immers verplicht telkens de rijbaan over te steken, met bijkomende risico's tot gevolg.

Ik heb ook een aantal opmerkingen over het rijden in de tegenovergestelde richting op de rijbaan. Ten eerste, deze maatregel zou het risico van een frontale botsing verhogen, waarbij de zwakke weggebruiker wegens zijn grote kwetsbaarheid extra gevaar loopt.

Ten tweede, de ontmoetingssnelheid tussen de fietser en de automobilist wordt natuurlijk vergroot, met een groter risico van zware ongevallen tot gevolg. De ontmoetingssnelheid bij het kruisen in de tegenovergestelde richting is de som van de snelheid van de fietser en deze van de automobilist. Bij het voorbijrijden met de rijrichting mee, bedraagt de ontmoetingssnelheid het verschil in snelheid tussen de beide weggebruikers. Zij wordt dus in dit geval nog vergroot.

cette règle ne devait être d'application que sur les pistes cyclables, il y aurait certainement des problèmes aux carrefours, là où la piste cyclable est interrompue. S'il devait s'agir d'une règle générale, il y aurait un risque de collisions frontales. Une telle proposition est-elle à l'examen?

06.02 **Bert Anciaux**, ministre: En concertation avec l'IBSR, j'ai soumis la proposition à une première analyse.

En autorisant les cyclistes à circuler dans les deux sens sur les pistes cyclables, nous créons des problèmes de visibilité et de sécurité aux carrefours. Cette mesure nécessite des aménagements considérables en matière d'infrastructure et engendre des problèmes supplémentaires aux extrémités de la piste cyclable.

La mesure autorisant les cyclistes à rouler à contresens sur la chaussée augmente le risque de collisions frontales. La vitesse de l'impact entre cycliste et automobiliste est accrue. Les problèmes évoqués en matière de visibilité et de sécurité sont plus aigus encore lorsque les cyclistes circulent sur la chaussée. Tourner à droite pour des cyclistes qui roulent à gauche devient encore plus délicat sur des voiries où les voitures circulent dans les deux sens. Un automobiliste qui ne peut croiser un cycliste arrivant en sens inverse est obligé de s'arrêter complètement. L'éclairage du vélo peut de surcroît être très gênant pour les automobilistes.

Ten derde, de eerder vermelde zichtbaarheids- en dus veiligheidsproblemen bij het oversteken van kruispunten worden nog geaccentueerd als de fietser op de rijbaan rijdt.

Ten vierde, naar rechts afslaan wordt extra moeilijk voor linksrijdende fietsers, zeker op wegen met autoverkeer in beide richtingen.

Ten vijfde, linksrijdende fietsers op de rijbaan maken het onmogelijk de weg met andere weggebruikers te delen. Een tegemoetkomende auto, die de fietser niet kan voorbijrijden, is immers gedwongen te stoppen.

Bij fietsers die rechts in de rijrichting rijden, bestaat het probleem niet. De auto kan er gewoon achter blijven rijden indien hij niet voorbij kan. Op zich is het niet zo moeilijk. Als men de fietser niet kan voorbijsteken, dan moet men stoppen; hij komt immers in tegenovergestelde richting. Anders kan hij nog voortrijden. Het stoppen kan heel wat risico's verhogen of ongevallen veroorzaken.

Ten zesde en ten laatste, fietsers in tegenovergestelde richting op de rijbaan creëren problemen bij het rijden met verlichting. Automobilisten zien dan witte lichten rechts in hun rijrichting. Dat kan zonder twijfel erg verwarrend zijn. Concluderend kan gesteld worden dat de voorgestelde maatregel om fietsers in tegenovergestelde richting te laten rijden op dit ogenblik in elk geval erg onrealistisch is. Het zal de veiligheid van fietsers niet ten goede komen.

06.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, de bevindingen van het BIVV waren ongeveer dezelfde als de mijne. Ik had ze gevoelsmatig reeds. Ik ben er ook al een aantal jaar mee bezig. Er is trouwens nog één argument dat niet vernoemd wordt, met name dat in de bebouwde kom de maatregel om fietsers naast mekaar met twee te laten rijden wel effecten sorteerte, in die zin dat het een vertragend effect had op het autoverkeer. Die maatregel zou bijna onmogelijk worden indien het voorliggend voorstel zou worden aangenomen. We doen er bijgevolg best aan om dat voorstel zo snel mogelijk naar de prullenmand te verwijzen, waar het thuishoort.

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

07 Vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verlichting van fietsen" (nr. 888)

07 Question de M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'éclairage des vélos" (n° 888)

07.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, mijn laatste vraag gaat over de fietsverlichting en sluit eigenlijk een beetje aan bij uw laatste argument van daarjuist over de zichtbaarheid van fietsers en eigenlijk ook bij de vraag van collega Nagy over fietsnormen en normen inzake materiaal. Ik denk dat sommige van die zaken nauw bij elkaar aansluiten.

Een van de grootste problemen bij fietsers vandaag is het gebrek aan verlichting, omdat ze het niet gebruiken of ook omdat dikwijls de kwaliteit van de verlichting absoluut onvoldoende is. De klassieke fietsverlichting met draadjes en dynamo wordt bij degelijke stadsfietsen steeds meer vervangen door batterijverlichting, die een aantal voordelen heeft. Batterijverlichting brandt ook als men stilstaat en het aantal mogelijkheden op een defect verkleint enorm omdat het defect meestal bij de dynamo of de draadjes is te vinden.

Bref, la proposition est irréaliste et n'est pas de nature à favoriser la sécurité des cyclistes.

06.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): Je partageais intuitivement les conclusions auxquelles est arrivé l'IBSR. Par ailleurs, si cette proposition est adoptée, il sera interdit aux cyclistes d'encore rouler de front en agglomération.

07.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Actuellement, les vélos ne peuvent être équipés de clignotants. Pourtant, de plus en plus de cyclistes les utilisent parce qu'ils augmentent leur visibilité. Quels sont les arguments qui plaident pour une interdiction des clignotants sur les vélos? Une modification de la réglementation est-elle envisagée?

Voor zover ik goed ben geïnformeerd, is het tot op vandaag verboden voor fietsers om die lichtjes te laten knipperen hoewel dat heel dikwijls een van de standaardmogelijkheden is bij de fietsverlichting die vandaag wordt verkocht. Ik heb er bij uw voorgangster al een aantal jaren geleden op aangedrongen om dat toe te laten omdat niet alleen de Fietserbond, maar ook een aantal studies toch aantonen dat dit de zichtbaarheid van fietsers in veel omstandigheden zou vergroten. Daarom heb ik het dossier, nu we een nieuwe minister hebben, drie jaar later nog eens uit mijn lade gehaald om te kijken of uw gevoeligheid op dat vlak groter is dan die van mevrouw Durant. Ik wou vragen wat vandaag de inhoudelijke argumenten zijn om die knipperlichten bij fietsers niet toe te laten. Kan een wijziging van het reglement eventueel in het vooruitzicht worden gesteld?

07.02 Minister **Bert Anciaux**: Collega's, ten eerste zijn de inhoudelijke argumenten om de knipperlichten tot op heden te verbieden bij fietsers de volgende. Belangrijk in de discussie is het besef dat LED-verlichting geen synoniem hoeft te zijn voor knipperende verlichting. De huidige LED-technologie maakt goede duurzame fietsverlichting op batterijen mogelijk, dus verlichting met een langere brandduur, die minder kwetsbaar is enzovoort. Het is een goed alternatief voor de kwetsbare klassieke verlichtingssystemen met externe dynamo en is daardoor aantrekkelijk vanuit het standpunt van de verkeersveiligheid. Verlichtingssystemen met een naafdynamo zijn gesofisticeerder en bieden eveneens veel voordelen, maar zijn ook een stuk duurder. De LED-verlichting kan zowel in knipperlichtstand als continu branden. De toegang tot en het gebruik van LED-verlichting is dus niet gebonden aan een al dan niet gehandhaafd wettelijk verbod op knipperende verlichting.

Ten tweede dienen fietslichten niet alleen om op te vallen in het verkeer. Voor de verkeersveiligheid zijn volgende aspecten van belang: signalering – er is een medeweggebruiker-, herkenning – om welke weggebruiker gaat het -, localisatie – waar bevindt de weggebruiker zich - en waarneembaarheid van beweging – met welke snelheid en in welke richting gaat de weggebruiker. Sommige onderzoekers, met name de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid in Nederland, de SWOV, vragen zich af of knipperende verlichting in voldoende mate kan bijdragen tot de goede inschatting van al deze aspecten. Op dit terrein is er nog geen verder onderzoek gebeurd.

Mocht men overwegen knipperlichten toe te laten als enige verlichting voor fietsen, is bijzonder onderzoek terzake absoluut noodzakelijk.

Ten derde, het toelaten van knipperlichten als enige verlichting van fietsen riskeert verwarring te creëren bij andere weggebruikers omdat er fietsers met knipperlicht zullen rijden en fietsers met constant brandende lichten. Voor de andere bestuurders wordt het hierdoor minder duidelijk over welk type weggebruiker het gaat.

Ten vierde, knipperlichten vestigen een bijzondere aandacht op iets. Het gebruik van knipperlichten blijft daarom best gereserveerd voor uitzonderingssituaties, zoals de vier gelijktijdig werkende richtingwijzers in noodgevallen, de zwaailichten van prioritaire voertuigen en de afbakening van wegenwerken of gevare zones.

Deze vier punten werden tot op heden steeds aangehaald om knipperlichten te verbieden.

In het Belgisch verkeersreglement en de internationale voorschriften inzake de verlichting van voertuigen verzet men zich tegen het gebruik

07.02 **Bert Anciaux**, ministre: Les éclairages LED, alimentés par des batteries, ne sont pas nécessairement synonymes d'éclairages clignotants. Les éclairages LED peuvent être utilisés tant en mode clignotant qu'en mode continu. L'accès à ces éclairages et leur utilisation ne sont donc pas liés au maintien ou non d'une interdiction légale des éclairages clignotants.

Les éclairages de vélos ne servent pas uniquement à attirer l'attention dans la circulation. La signalisation, la reconnaissance, la localisation et la visibilité jouent également un rôle. Certains chercheurs se demandent si un éclairage clignotant contribue suffisamment à garantir l'ensemble de ces aspects. Des études supplémentaires s'imposent sans aucun doute en la matière.

L'utilisation de feux clignotants comme seul éclairage pour les vélos risque de semer la confusion parmi les autres usagers de la route, étant donné que certains cyclistes utilisent encore des dynamos.

Les clignotants devraient de préférence être réservés à des situations exceptionnelles.

La conception – au plan national et international – qui prévaut actuellement concernant l'éclairage des véhicules condamne l'utilisation de clignotants comme éclairage. Il ne se recommande pas de créer un précédent à cet égard.

van knipperlichten als verlichtingsmodel. Ik verwijs naar de conventies van Wenen en Genève en naar de Europese akkoorden terzake. Om geen precedentes te scheppen is het aangewezen van deze opvatting niet af te wijken.

Bijkomend kan worden vermeld dat de huidige reglementering geen technische norm bevat waaraan fietslichten moeten voldoen. In navolging van bepaalde andere EU-lidstaten - het Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Nederland - verdient het aanbeveling om technische normen in te voeren voor fietslichten. Op die manier kan men bepaalde minimumkwaliteitseisen opleggen voor de verlichting die mag worden gebruikt. Dit zal de duidelijkheid en de veiligheid alleen maar ten goede komen. In het licht van de Europese harmonisatie verdient het aanbeveling de op te stellen normen voor fietslichten te toetsen aan deze van de andere EU-lidstaten en steun te verlenen aan mogelijke Europese initiatieven terzake.

Ik neem aan dat ik u met dit antwoord wat ontgoochel. Ik denk dat ik op dit ogenblik en op basis van de huidige stand van het onderzoek terzake niet veel argumenten heb om nu af te wijken van het nogal conservatieve standpunt dat dit niet kan. In tegenstelling tot mijn antwoord op de vorige vraag ben ik geneigd om ervan uit te gaan dat bijkomend onderzoek er misschien toe kan leiden dat het knipperlicht mee kan worden toegelaten. Dan wil ik echter eerst een antwoord op de vier argumenten die op dit ogenblik terecht meegegeven worden om te zeggen dat er twijfel bestaat over het feit dat de knipperlichten de verkeersveiligheid zouden bevorderen.

07.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. In elk geval hebt u niet zoals u voorgangster geantwoord dat knipperlichten voorbehouden zijn aan veiligheidsvoertuigen. Anders zou ik u uitgenodigd hebben om samen in de stad te gaan kijken en een combi en een fiets samen op ons af te laten komen. Als u de combi als fiets zou aangeduid hebben of omgekeerd zou ik u op champagne getrakteerd hebben. Dat hebt u in elk geval niet gezegd. Eén van uw argumenten vind ik echter een argument om dit juist wel te gaan doen. Zo lang er ook geen verplichting is inzake bijvoorbeeld fluorescerende kledij en andere zaken is de oppervlakte van verlichting bij een fiets heel klein ten opzichte van de totale oppervlakte van de fiets zelf en zeker van de persoon die erop zit. Als men dat vergelijkt met een wagen is de oppervlakte en de stralingskracht van de lichten veel minder groot. Dat is voor de motor idem. Wat is nu één van de vier argumenten? Een knipperlicht vestigt de bijzondere aandacht op iets. Ik meen dat dit juist het argument is om dit voor de fiets wel te doen. We vestigen dan de bijzondere aandacht op iets wat vrij kwetsbaar is in het verkeer en hoe dan ook vrij moeilijk zichtbaar is. Nu, in de winterperiode, hebben mensen donkere dikke jassen aan en ziet men soms een perfect reglementair fietslichtje van een paar centimeter. Dat is juist een argument om dit wel toe te laten. Eigenlijk is men beter zichtbaar omdat men de aandacht op een andere manier op zich gevestigd krijgt. Ik denk dat dit argument even goed kan worden gebruikt om het gebruik ervan misschien niet te verplichten, maar toch aan te moedigen.

Ik begrijp dat u als minister misschien iets minder ver kan gaan zonder onderzoek dan ikzelf. Ik denk echter dat wij moeten nagaan of wij de stap moeten doen. Ik merk dat in België het verdrag van Wenen heel dikwijls aan de orde is, maar de helft van de Europese landen heeft dat nooit geratificeerd. Ik vraag mij soms af wat het voordeel van dat verdrag is. Misschien moeten wij dat eens op een ander moment onderzoeken.

La réglementation actuelle ne comporte pas de normes techniques auxquelles doivent satisfaire les éclairages des vélos. Il serait utile de suivre l'exemple de certains pays de l'UE. Nous pourrions ainsi prévoir un certain nombre de critères de qualité minimums pour l'éclairage des vélos.

Une étude complémentaire s'impose car des doutes subsistent quant au fait que les clignotants renforceraient la sécurité routière.

07.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): Les clignotants attirent l'attention sur tout ce qui est relativement vulnérable dans la circulation. Je pense que cet argument peut être invoqué pour encourager, à défaut de rendre obligatoire, l'utilisation de clignotants.

Hoe dan ook, ik denk dat het erg zinvol is om de piste van de LED-verlichting verder te onderzoeken gelet op het feit dat meer aandacht voor de fietser misschien een voordeel is in plaats van een nadeel.

07.04 Minister **Bert Anciaux**: Mevrouw de voorzitter, ik zou nog heel kort willen reageren.

In de vier punten die ik heb gegeven, heb ik het altijd gehad over fietsen die met knipperlichten zijn uitgerust naast fietsen die met gewone lichten zijn uitgerust. Ik kan de redenering van de heer Schalck voor een deel volgen, maar indien men het toelaat en niet verplicht, zal men de fietsen die geen knipperlicht hebben mijns inziens – ik wil daar niet over speculeren – in een nog zwakkere situatie plaatsen. Immers, als men het beeld dat een knipperend licht een fiets is, wil bevorderen, zal dat slechts voor een deel van de fietsers gelden. Ik wil dat eerst grondig onderzoeken. De verplichte uitrusting van de fiets met zo'n verlichting is echter ook een probleem.

07.05 **Daan Schalck** (sp.a-spirit): Wij moeten daar heel voorzichtig mee zijn. Men zou om dezelfde reden de fluovestjes kunnen verbieden. Er zijn nu eenmaal fietsers die het niet gebruiken. Wie het wel gebruikt, heeft een concurrentieel voordeel in veiligheid tegenover de anderen. Het is in elk geval verder onderzoek waard. Ik hoop dat u na deze vraag de deur niet dicht doet.

07.06 Minister **Bert Anciaux**: Neen.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 14.56 uur.
La réunion publique de commission est levée à 14.56 heures.*

07.04 **Bert Anciaux**, ministre: Je peux comprendre votre argument, mais si les clignotants sont autorisés et non obligatoires, je pense - sans vouloir spéculer à ce sujet - que l'on placera les cyclistes dont le vélo n'est pas équipé de feux clignotants dans une position encore plus faible. J'aimerais d'abord pouvoir analyser tout cela en détail.

07.05 **Daan Schalck** (sp.a-spirit): On pourrait interdire les vestes fluorescentes pour les mêmes raisons. Ceux qui les portent ont un avantage compétitif sur les autres en matière de sécurité. L'objectif ne peut tout de même pas être d'instaurer une telle interdiction.