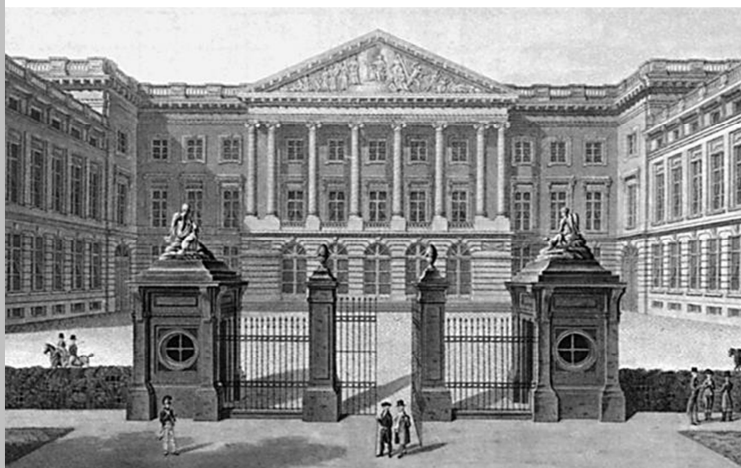


**Sénat de Belgique**

**Session ordinaire 2011-2012**



**5-162COM**

**Commission des Finances et des  
Affaires économiques**

**Mercredi 20 juin 2012**  
**Séance de l'après-midi**

**Annales**

**Handelingen**

**Commissie voor de Financiën  
en voor de Economische  
Aangelegenheden**

**Woensdag 20 juni 2012**  
**Namiddagvergadering**

**5-162COM**

**Belgische Senaat**  
**Gewone Zitting 2011-2012**

Les **Annales** contiennent le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions – *imprimées en italique* – sont publiées sous la responsabilité du service des Comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

La pagination mentionne le numéro de la législature depuis la réforme du Sénat en 1995, le numéro de la séance et enfin la pagination proprement dite.

Pour toute commande des Annales et des Questions et Réponses du Sénat et de la Chambre des représentants: Service des Publications de la Chambre des représentants, Place de la Nation 2 à 1008 Bruxelles, tél. 02/549.81.95 ou 549.81.58.

Ces publications sont disponibles gratuitement sur les sites Internet du Sénat et de la Chambre:  
[www.senate.be](http://www.senate.be)    [www.lachambre.be](http://www.lachambre.be)

#### Abréviations – Afkortingen

CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
cdH	centre démocrate Humaniste
Ecolo	Écologistes confédérés pour l'organisation de luttes originales
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	Parti Socialiste
sp.a	socialistische partij anders
VB	Vlaams Belang

De **Handelingen** bevatten de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling – *cursief gedrukt* – verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

De nummering bestaat uit het volgnummer van de legislatuur sinds de hervorming van de Senaat in 1995, het volgnummer van de vergadering en de paginering.

Voor bestellingen van Handelingen en Vragen en Antwoorden van Kamer en Senaat:  
Dienst Publicaties Kamer van volksvertegenwoordigers, Natieplein 2 te 1008 Brussel, tel. 02/549.81.95 of 549.81.58.

Deze publicaties zijn gratis beschikbaar op de websites van Senaat en Kamer:  
[www.senate.be](http://www.senate.be)    [www.dekamer.be](http://www.dekamer.be)

**Sommaire**

Demande d'explications de M. Peter Van Rompuy au secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale et fiscale sur «les montages basés sur l'usufruit» (n° 5-2386) .....	4
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'absence de verbalisation pour excès de vitesse de ressortissants des Pays-Bas» (n° 5-2241) .....	5
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la faible fiabilité des statistiques d'accidents» (n° 5-2290) .....	7
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'augmentation du risque de maladies cardiovasculaires chez les riverains de l'aéroport national» (n° 5-2400).....	9
Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le panneau routier et la règle permettant aux cyclistes de tourner à droite aux feux rouges» (n° 5-2401).....	11

**Inhoudsopgave**

Vraag om uitleg van de heer Peter Van Rompuy aan de staatssecretaris voor de Bestrijding van de sociale en de fiscale fraude over «de vruchtgebruikconstructies» (nr. 5-2386) .....	4
Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het niet-beboeten van snelheidsovertreders uit Nederland» (nr. 5-2241).....	5
Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de bedenkelijke betrouwbaarheid van de ongevallenstatistiek» (nr. 5-2290) .....	7
Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de verhoging van de kans op hart- en vaataandoeningen voor bewoners in de buurt van de nationale luchthaven» (nr. 5-2400).....	9
Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het verkeersbord en de regel waardoor fietsers rechtsaf mogen slaan bij het rode licht» (nr. 5-2401) .....	11

**Présidence de M. Ludo Sannen***(La séance est ouverte à 14 h 05.)***Demande d'explications de M. Peter Van Rompuy au secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale et fiscale sur «les montages basés sur l'usufruit» (n° 5-2386)**

*M. Peter Van Rompuy (CD&V). – Les montages basés sur l'usufruit par lequel un chef d'entreprise fait intervenir sa société pour acheter un bien immobilier se sont accrus exponentiellement ces dernières années. Pareil montage basé sur l'usufruit présente surtout un avantage fiscal.*

*Le nombre d'entreprises jouissant de l'usufruit d'un unique bien immobilier a cru de 50% depuis 2005, cela concerne en 2012 près de 43 000 bâtiments. L'augmentation du nombre d'entreprises jouissant de l'usufruit de plusieurs biens immobiliers a été encore davantage remarquable : 86% et pas moins de 30 000 bâtiments.*

*Dans l'accord gouvernemental prévoit la poursuite de la lutte contre les montages basés sur l'usufruit soit en améliorant le contrôle soit en prenant une initiative réglementaire.*

*Les dispositions anti-abus sont-elles suffisantes pour s'attaquer aux montages basés sur l'usufruit ?*

*Quelles sont les mesures prévues par le gouvernement pour en améliorer le contrôle ?*

*M. John Crombez, secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale et fiscale. – Le recours à l'usufruit tant pour un seul que pour plusieurs bâtiments a en effet augmenté sérieusement dans les sociétés. Comme je l'ai déjà dit, ou bien ce montage a une raison économique ou bien le but est différent.*

*Dans l'accord de gouvernement il est prévu que le fisc contestera les montages « turbo » basés sur l'usufruit. Je renvoie également aux mesures fiscales de l'accord budgétaire où il est fait référence à ces montages au titre II concernant les Sociétés et aux mesures anti-abus qui en principe s'appliqueront à partir du contrôle de l'exercice 2013. Ces mesures visent principalement les montages « turbo » basés sur l'usufruit.*

*Indépendamment de cela, l'administration générale de la fiscalité effectue actuellement un contrôle des montages basés sur l'usufruit. Toutefois je ne pense pas que les mesures gouvernementales annoncées puissent déjà avoir un impact fiscal important sur les montages basés sur l'usufruit qui continuent à se multiplier.*

*Parallèlement aux mesures de lutte contre les abus, l'administration a lancé de nouvelles mesures de contrôle le 11 avril 2012. Elles seront poursuivies en 2013 et l'on s'attaquera au problème dès la conclusion de la convention d'usufruit et durant toute sa durée. Nous constatons que de nombreux montages basés sur l'usufruit concernent des habitations qui ne relèvent pas du cadre des activités de la société. Souvent il s'agit de logements de vacances. Selon l'article 49 du Code des impôts sur le revenu 1992 ne sont*

**Voorzitter: de heer Ludo Sannen***(De vergadering wordt geopend om 14.05 uur.)***Vraag om uitleg van de heer Peter Van Rompuy aan de staatssecretaris voor de Bestrijding van de sociale en de fiscale fraude over «de vruchtgebruikconstructies» (nr. 5-2386)**

*De heer Peter Van Rompuy (CD&V). – De vruchtgebruikconstructie of de praktijk waarbij een bedrijfsleider zijn vennootschap inschakelt om een onroerend goed te kopen, is de voorbije jaren exponentieel toegenomen. Zo een vruchtgebruikconstructie is vooral aantrekkelijk door het fiscale voordeel.*

*Het aantal vennootschappen met vruchtgebruik op één onroerend goed steeg sinds 2005 met 50%, tot bijna 43 000 constructies begin 2012. De stijging van het aantal vennootschappen met vruchtgebruik op meerdere onroerende goederen was nog opvallender: plus 86%, net geen 30 000 constructies.*

*In het regeerakkoord wordt aangegeven dat de strijd tegen de vruchtgebruikconstructies wordt voortgezet, ofwel via een betere controle, ofwel via een regelgevend initiatief.*

*Is de antimisbruikbepaling voldoende om de vruchtgebruikconstructies aan te pakken?*

*Welke maatregelen plant de regering om de controle op die constructies te verbeteren?*

*De heer John Crombez, staatssecretaris voor de Bestrijding van de sociale en de fiscale fraude. – Bij vennootschappen is zowel het enkelvoudig als het meervoudig vruchtgebruik inderdaad sterk toegenomen. Zoals ik eerder al heb gezegd is daar ofwel een economische verklaring voor, ofwel is er iets anders aan de hand.*

*In het regeerakkoord staat dat de fiscus de turbo vruchtgebruikconstructies wil aanvechten. Ik verwijs ook naar de fiscale maatregelen van het begrotingsakkoord waarin de constructies vermeld staan onder titel II betreffende de Vennootschappen en naar de antimisbruikmaatregel die in principe vanaf de controle van het aanslagjaar 2013 een rol zal spelen. Die viseert hoofzakelijk de turbo vruchtgebruikconstructies.*

*Los daarvan loopt momenteel bij de Algemene Administratie van de Fiscaliteit een controleactie op vruchtgebruikconstructies. Toch denk ik niet dat de aangekondigde regeringsmaatregelen nu al veel fiscaal effect kunnen sorteren op de vruchtgebruikconstructies die inderdaad toenemen.*

*Los van de algemene antimisbruikmaatregel zijn door de administratie controlemaatregelen gelanceerd op 11 april 2012. Voor de volgende controleperiode gepland voor 2013 is al in een vervolg op die controleactie voorzien die de problematiek zal aanpakken in het begin en in de loop van de overeenkomst van het vruchtgebruik. De vaststelling is dat vele vruchtgebruikconstructies woningen betreffen die niet in het kader van de reële activiteit van de vennootschap worden aangewend. Vaak gaat het om vakantiewoningen.*

*déductibles « à titre de frais professionnels [... que] les frais que le contribuable a faits ou supportés pendant la période imposable en vue d'acquérir ou de conserver les revenus imposables ». Selon la jurisprudence de la Cour de cassation et de la Cour constitutionnelle, les frais faits par une société qui ne sont pas conformes à l'objet social de la société ou ne correspondent pas à l'activité effective de la société ne sont pas déductibles sur la base de l'article 49 du CIR92.*

*Le fait que le logement soit mis gratuitement à la disposition du gérant ou du dirigeant et que cela soit imposé comme avantage en nature ne change rien au jugement sur la déductibilité des frais par la société.*

*Il faut donc attendre les résultats du contrôle de l'administration générale de la fiscalité.*

*M. Peter Van Rompuy (CD&V). – J'espère que les dispositions prises par le secrétaire d'État rapprocheront réalité fiscale et réalité économique.*

### **Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'absence de verbalisation pour excès de vitesse de ressortissants des Pays-Bas» (n° 5-2241)**

*M. Bert Anciaux (sp.a). – Depuis le début de cette année, les Pays-Bas ne transmettent plus aux corps de police belges les numéros de plaque minéralogique. Les maniaques néerlandais de la vitesse ne paient donc plus d'amendes, sauf si la police perçoit l'amende immédiatement. Je suis au demeurant un grand partisan de la perception immédiate. Le Rijkdienst voor het Wegverkeer, le service de la circulation néerlandais, dispose d'un unique point de contact à la DIV belge, la direction de l'immatriculation des véhicules. Le RDW en a informé la Belgique mais six mois plus tard les adaptations nécessaires n'ont pas été mises en œuvre.*

*Quelle est la source du problème ? À qui la faute ? Quand la RDW a-t-elle mis la Belgique au courant des modifications ? A-t-on eu suffisamment de temps selon le secrétaire d'État pour que les changements nécessaires soient effectués ? Si non a-t-il protesté auprès des autorités néerlandaises et récupérera-t-il les revenus perdus ? Si oui pourquoi les adaptations ne sont-elles pas encore effectives ?*

*Quand l'échange des données sera-t-il à nouveau possible et comment se fait-il que cela prenne tant de temps ?*

*Combien de contraventions n'ont-elles pas été perçues à cause de cela depuis le début de l'année ? Quel est le manque à gagner total pour l'État belge à cause de cette situation ?*

*Le secrétaire d'État a-t-il remarqué une augmentation du nombre d'infractions aux limitations de vitesse par des conducteurs néerlandais depuis le début de cette année ? En d'autres mots l'impunité de fait a-t-elle une influence sur la manière de conduire de nos voisins du Nord ?*

*Comment se passe l'échange de données avec les autres pays européens ? Le système est-il différent pour chaque pays ? Le secrétaire d'État estime-t-il qu'il faille une harmonisation au*

Volgens artikel 49 van het Wetboek Inkomstenbelastingen 1992 zijn enkel 'als beroepskosten aftrekbaar de kosten die gedaan zijn om de belastbare inkomsten te verkrijgen of te behouden'. Volgens de vaste Cassatierechtspraak en de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof zijn de door de vennootschap gemaakte kosten die niet kaderen in het maatschappelijk doel van de vennootschap of niets te maken hebben met de werkelijke activiteit van de vennootschap, niet aftrekbaar op grond van artikel 49 van het WIB92. Het feit dat voor de kosteloze terbeschikkingstelling van de woning in hoofde van de zaakvoerder of bestuurder een voordeel in natura wordt belast, wijzigt niets aan het oordeel over de aftrekbaarheid van de kost bij de vennootschap.

Het is dus wachten op de resultaten van de controleactie die de Algemene Administratie van de Fiscaliteit heeft opgezet.

**De heer Peter Van Rompuy (CD&V).** – Ik hoop dat de maatregelen van de staatssecretaris de economische en fiscale realiteit dichter bij elkaar helpen brengen.

### **Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het niet-beboeten van snelheidsovertreders uit Nederland» (nr. 5-2241)**

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Sinds begin dit jaar geeft Nederland geen gegevens over Nederlandse nummerplaten meer door aan Belgische politiekorpsen. Nederlandse snelheidsduivels kunnen dan ook niet meer worden beboet, tenzij de politie de boete onmiddellijk int. Ik ben overigens een grote voorstander van de onmiddellijke inning. De RDW of de Nederlandse Dienst Wegverkeer is overgeschakeld naar één contactpunt bij de Belgische DIV of Directie Inschrijvingen van Voertuigen. De RDW bracht België daarvan op de hoogte, maar een half jaar later zijn de nodige aanpassingen nog niet gebeurd.

Wat is de oorzaak van de problemen? Wie ging er in de fout? Wanneer bracht de RDW België op de hoogte van de wijzigingen? Was er volgens de staatssecretaris voldoende tijd om de nodige aanpassingen te doen? Zo neen, heeft hij bij de Nederlandse autoriteiten geprotesteerd en zal hij de misgelopen inkomsten recupereren? Zo ja, waarom zijn de aanpassingen dan nog niet rond?

Wanneer zal de gegevensuitwisseling opnieuw mogelijk zijn en hoe komt het dat het allemaal zo lang duurt?

Hoeveel bekeuringen werden er daardoor sinds begin dit jaar niet geïnd? Wat is het totale bedrag dat de Belgische staat daardoor misliep?

Merkt de staatssecretaris een stijging van het aantal snelheidsovertredingen door Nederlandse bestuurders sinds begin dit jaar? Heeft de feitelijke straffeloosheid met andere woorden invloed op het rijgedrag van onze noorderburen?

Hoe verloopt de gegevensuitwisseling met de andere Europese landen? Is er per land een apart systeem? Vindt de staatssecretaris dat een harmonisatie op Europees niveau aangewezen is? Zijn er op dat terrein ook problemen met

*niveau européen ? Y a-t-il dans ce domaine des problèmes avec d'autres pays de l'Union ? Si oui avec lesquels et pour quelle raison ?*

*Une solution ne serait-elle pas de généraliser la perception immédiate, comme cela se fait du reste depuis longtemps aux Pays-Bas ?*

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – *Le plus gros point d'achoppement dans l'échange de données transfrontalier sur les contrevenants étrangers est juridique. La DIV peut intervenir comme point de contact en vertu d'accords bilatéraux avec la France et les Pays-Bas et d'une directive européenne sur l'échange de données.*

*Il y a un problème aigu avec les Pays-Bas à cause de conventions juridiques qui ne relèvent pas de mes compétences. Aux niveaux régional ou local un accord a été conclu pour rendre possible l'échange de données. Le 21 juillet 2011, la RDW a averti la DIV de se préparer aux changements et a informé la police belge à la fin du mois de septembre 2011.*

*Les amendes non perçues sont réparties entre plusieurs entités locales de sorte que je ne puis répondre à vos questions à ce sujet.*

*Il est logique que l'on ait pensé à la DIV comme point de contact. Pour mon administration, une telle application est en effet indispensable dans le cadre des accords bilatéraux et de la directive européenne. Cela prendra encore quelques mois de travail pour faire fonctionner les applications informatiques des entités locales et celle de la DIV. Pour une tâche aussi complexe, il faut un développement graduel.*

*Puisque nous ne pouvons plus demander provisoirement des informations sur les conducteurs néerlandais en contravention, la police belge attrape peu de Néerlandais. Toutefois les chiffres ne sont pas disponibles. Les Néerlandais sont évidemment punis d'une amende si l'on les arrête, comme ce fut le cas durant les différentes actions de contrôle de la police de la route sur toutes les autoroutes belge le dimanche 22 avril 2012.*

*Si le projet d'accord bilatéral remanié que la Belgique a proposé aux Pays-Bas en juin 2011 est signé, nous pourrions éviter les difficultés actuelles. Grâce à la dynamique présidence belge de l'Union européenne en 2001 on a pu conclure un accord sur le texte d'une directive européenne qui entrera en vigueur le 7 novembre 2013. L'application de ce texte est prête tant sur le plan juridique qu'opérationnel.*

*En cas d'excès de vitesse commis par des étrangers, nous recourrons autant que possible à la procédure de perception immédiate. L'article 6.1 de l'arrêté royal du 22 décembre 2003 dispose que pour les étrangers qui ne peuvent payer immédiatement, la somme à consigner est égale à la somme totale.*

*Lors d'un constat sans interception la police dresse toujours un procès-verbal qui est envoyé tant au contrevenant qu'au ministère public si l'identité de l'auteur de l'infraction peut être retrouvée. Ensuite le parquet envoie par la poste une proposition de règlement à l'amiable avec une invitation à payer. À terme l'objectif est que ce soit la poste qui expédie le*

*andere EU-landen? Zo ja, met welke landen en waar liggen de oorzaken?*

*Bestaat een deel van de oplossing niet in een veralgemening van de onmiddellijke inning, zoals dat trouwens in Nederland al een hele tijd gebeurt?*

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Het grootste knelpunt bij de grensoverschrijdende uitwisseling van gegevens van buitenlandse verkeersovertreders ligt op juridisch vlak. Door bilaterale akkoorden met Frankrijk en Nederland en een Europese richtlijn over de gegevensuitwisseling kan de DIV als contactpunt optreden.*

*Er is nu een acuut probleem met Nederland door juridische afspraken die buiten mijn bevoegdheid vallen. Op lokaal of regionaal niveau werden er overeenkomsten gesloten om gegevensuitwisseling wel mogelijk te maken. Op 21 juli 2011 bracht RDW de DIV op de hoogte van de op til zijnde wijzigingen, en eind september 2011 de Belgische politie.*

*De niet-geïnde boetes zijn verspreid over een reeks lokale entiteiten, zodat ik op vragen daarover geen antwoord kan geven.*

*Het is logisch dat voor het contactpunt aan de DIV werd gedacht. Voor mijn administratie is een dergelijke toepassing immers nodig in het kader van de bilaterale akkoorden en de Europese richtlijn. Het vergt nog enkele maanden werk om de informatietoepassingen van de lokale entiteiten en de DIV te doen functioneren. Voor zo'n complexe opdracht is een trapsgewijze uitwerking nodig.*

*Vermits er van Nederlandse bestuurders in overtreding voorlopig geen gegevens meer kunnen worden opgevraagd, worden er nu maar weinig Nederlanders door de Belgische politie gevat. Cijfers zijn echter niet beschikbaar. Uiteraard worden Nederlanders wel beboet als ze staande worden gehouden, zoals tijdens de verschillende acties van de federale wegpolie op alle Belgisch autosnelwegen van zondag 22 april 2012.*

*Indien het herwerkt ontwerp van bilateraal verdrag dat België begin juni 2011 aan Nederland voorlegde, was ondertekend, dan hadden we de huidige moeilijkheden kunnen vermijden. Dankzij het dynamische Europese voorzitterschap van België kon in 2011 een politiek akkoord worden gesloten over de tekst van de Europese richtlijn die op 7 november 2013 in werking zal treden. De toepassing van die tekst zowel juridisch als operationeel wordt volop voorbereid.*

*Snelheidsovertredingen van buitenlanders die worden onderschept, worden nu al zoveel mogelijk afgehandeld in een procedure van onmiddellijke inning. Artikel 6.1 van het koninklijk besluit van 22 december 2003 bepaalt dat bij buitenlanders die niet onmiddellijk kunnen betalen, een som in consignatie wordt gegeven die gelijk is aan het bedrag van de onmiddellijke inning.*

*Bij vaststelling zonder onderschepping stelt de politie steeds een proces-verbaal op dat ze zowel aan de overtreder als aan het openbaar ministerie stuurt indien de identiteit van de overtreder kan worden achterhaald. Vervolgens stuurt het parket per post een voorstel tot minnelijke schikking met een*

*tout en un seul envoi.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Je remercie le secrétaire d'État pour sa réponse complète.*

### **Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «la faible fiabilité des statistiques d'accidents» (n° 5-2290)**

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Les victimes d'accidents de la route sont enregistrées par la police et sont dès lors reprises dans les statistiques. Dans les années nonante déjà, le système d'enregistrement, qui avait été négligé, n'était pas fiable. Pour éviter des problèmes de diverses natures, entre autres lors de l'interprétation des enregistrements, on a créé un système d'enregistrement unique. Il s'agit d'une méthode automatisée qui extrait des procès-verbaux tous les accidents. Une recherche récente de l'Université de Gand, qui avait été impliquée dans de précédentes évaluations des enregistrements, montre qu'il subsiste clairement un sous-enregistrement des accidents dans certains groupes. Cela ressort d'une comparaison entre les enregistrements par la police et les enregistrements par les hôpitaux. Les hôpitaux rapportent considérablement plus de cas que la police chez les cyclistes, les piétons et les jeunes.*

*À l'analyse du problème, on constate surtout une incapacité méthodologique. La solution réside probablement dans un couplage structurel entre les registres policiers et les données hospitalières. Les chercheurs constatent que la volonté politique et des moyens importants existent mais que le résultat n'est pas satisfaisant. La politique de la mobilité gagnerait en puissance si elle se basait sur des données exactes et non, comme cela semble le cas, sur des données qui souffrent d'un sous-enregistrement systématique des usagers de la route faibles.*

*Comment le secrétaire d'État évalue-t-il la conclusion de la recherche qui montre un sous-enregistrement systématique dans les statistiques des accidents de certaines catégories d'usagers de la route surtout les piétons, les cyclistes et les jeunes ? Le secrétaire d'État reconnaît-il que notre système d'enregistrement n'est pas en état de fournir les chiffres corrects et de les convertir en données réelles ? Le secrétaire d'État partage-t-il la conclusion de l'analyse à savoir qu'un enregistrement optimal n'est possible qu'en couplant les données de la police et les données hospitalières ? Le secrétaire d'État adhère-t-il à la conclusion de la recherche selon laquelle une politique efficace, efficiente et effective n'est pas possible sans disposer des données les plus précises set qu'il n'en dispose pas actuellement ?*

*Le secrétaire d'État est-il disposé à émettre des directives et à redéfinir en ce sens les moyens, les systèmes, les acteurs, les services et les institutions actuels ? Si oui quand, comment et avec quels partenaires mettra-t-il cela en œuvre concrètement ? Si non, quelle serait l'explication pour ne rien entreprendre ?*

uitnodiging om te betalen. Op termijn is het de bedoeling dat de post dit alles in één enkele zending verstuurt.

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Ik dank de staatssecretaris voor het volledige antwoord.

### **Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de bedenkelijke betrouwbaarheid van de ongevallenstatistiek» (nr. 5-2290)**

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Gewonde verkeersslachtoffers worden geregistreerd door de politie en belanden zo in de statistieken. In de jaren negentig al bleek het registratiesysteem niet betrouwbaar door onzorgvuldigheid. Om problemen van diverse aard te vermijden, onder andere bij het interpreteren van registraties, werd een systeem van eenmalige registratie ingevoerd. Dat is een geautomatiseerde aanpak die alle ongevallen uit de pv's distilleert. Recent onderzoek van de Universiteit Gent – die ook betrokken was bij vroegere evaluaties van de registraties – wijst nog altijd op een duidelijke onderrapportering van ongevallen met bepaalde groepen. Dat blijkt uit een vergelijking tussen de politieregistraties en die van de ziekenhuizen. Zeker voor voetgangers, fietsers en jongeren noteren de ziekenhuizen beduidend hogere cijfers dan de politie.

Analyse van dat euvel legt vooral een methodologisch onvermogen vast. De oplossing ligt blijkbaar in een structurele koppeling tussen de politieregisters en de ziekenhuisdata. De onderzoekers stellen vast dat er heel wat politieke goodwill heerst en dat er veel middelen worden ingezet, maar dat de output niet voldoet. Het mobiliteitsbeleid zou aan slagkracht winnen indien het zich zou baseren op juiste cijfers en niet, zoals nu blijkt, op data die een systematische onderregistratie aantonen van vooral de zwakke categorieën weggebruikers.

Hoe evalueert en apprecieert de staatssecretaris de conclusie van het onderzoek, die een systematische onderregistratie in de ongevallenstatistieken aantoonde van sommige categorieën van verkeersgebruikers, vooral voetgangers, fietsers en jongeren? Bevestigt de staatssecretaris dat ons registratiesysteem niet in staat is om de exacte cijfers te geven en in reële data om te zetten? Deelt de staatssecretaris het besluit van de analyse dat een optimale registratie alleen mogelijk wordt door een koppeling van de data van de politie en van de ziekenhuizen? Gaat de staatssecretaris akkoord met de conclusie van het onderzoek dat een slagkrachtige, efficiënte en effectieve beleidsvoering niet kan zonder de meest accurate informatie en dat hij daar momenteel niet over beschikt?

Is de staatssecretaris bereid om daaromtrent richtlijnen uit te vaardigen en de bestaande middelen, systemen, actoren, diensten en instellingen in die zin te herdefiniëren? Zo ja, wanneer en hoe en met welke partners zal hij dat concretiseren? Zo niet, wat is de verklaring om niets te ondernemen?

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles. – *Comme dans la plupart des pays européens les statistiques relatives aux accidents de la route avec des lésions corporelles sont tenues par la police. Dans ce genre d'accident les usagers de la route impliqués sont légalement tenus d'informer la police, qui dresse sur place un procès-verbal. Ces procès-verbaux sont introduits dans les banques de données officielles, ce qui rend possibles les analyses selon l'âge et le sexe. Ils contiennent également de l'information sur le type de véhicule, le lieu et la nature de l'accident, etc.*

*Le sous-enregistrement des accidents avec des lésions corporelles est essentiellement à attribuer au fait que lors d'un accident les usagers concernés n'informent pas la police. Ce problème n'est ni neuf ni spécifique à la Belgique. Tous les pays qui établissent ces statistiques de la circulation souffrent d'un tel sous-enregistrement.*

*Pour traiter ce problème, on a créé en 2011 un groupe de travail fédéral, présidé par l'Institut belge de la sécurité routière (IBSR) et comprenant des représentants de tous les acteurs concernés : les polices locales et fédérale, le SPF de l'Économie, les régions, les organismes de recherche et le SPF de la Mobilité. En 2011 on a surtout créé dans ce groupe un sous-groupe qui est spécialement chargé de la question du sous-enregistrement et auquel on a invité des experts médicaux et des représentants du SPF de la Santé publique.*

*Le sous-groupe de travail a commencé ses travaux par une étude des données hospitalières. Depuis 2003, le résumé clinique minimum (RCM) de chaque patient qui est tenu à jour doit contenir un e-code d'accident de la route. Une première étude pilote, qui a été publiée en 2011, utilise ce RCM. L'étude se base sur une comparaison des données des années 2004 à 2007 entre d'un côté la banque de données de la police qui reprend les blessés graves et de l'autre celle des blessés admis dans les hôpitaux.*

*Les premiers résultats de l'étude ont été présentés le 26 avril lors d'une journée d'études de l'IBSR sur la qualité des statistiques d'accidents. Dans la banque de données de la police, on répertoriait 26 130 blessés graves contre 63 429 blessés dans les banques de données des hôpitaux. Cela donne un ratio de 2,5 : pour chaque blessé grave, on en trouvait 2,5 dans les banques de données des hôpitaux. Le ratio est du reste plus élevé pour les cyclistes (5,5) que pour les autres catégories d'usagers de la route. Il s'établit à 2,2 pour les motocyclistes et à 2,0 pour les piétons.*

*Pour l'enregistrement des conducteurs et des passagers de véhicules motorisés autres que les motocyclistes, il est de 1,2. Il y a également de grandes différences selon l'âge. Les jeunes en-dessous de 15 ans ont un ratio de 4 ou même davantage alors que pour la catégorie entre 15 et 44 ans, il est inférieur à la moyenne. Le ratio croît avec l'âge : il atteint plus de 4 pour les plus de 85 ans.*

*Dans ces résultats nous devons aussi tenir compte de ce que l'information des hôpitaux n'est utilisable que pour une moitié des accidents. Cela provient du fait que le sous-enregistrement est deux fois plus important que ce que l'étude admet.*

*Après ce premier projet pilote, le groupe de travail veut*

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Net als in de meeste andere landen van Europa worden de statistieken van de verkeersongevallen met lichamelijk letsel ook in ons land bijgehouden door de politie. Bij zo'n ongeval zijn de betrokken weggebruikers wettelijk verplicht om de politie te verwittigen, die dan ter plaatse een pv opmaakt. Op basis van die pv's worden de officiële databanken opgemaakt, die analyses per leeftijd en geslacht mogelijk maken. Ze bevatten ook informatie over het type voertuig de plaats en de aard van het ongeval, enzovoort.*

*De onderregistratie van ongevallen met lichamelijk letsel is vooral te wijten aan het feit dat de bij een ongeval betrokken weggebruikers de politie niet verwittigen. Dat is geen recent probleem en ook niet specifiek Belgisch. Alle landen met ongevallenstatistieken hebben zo'n onderregistratie.*

*Om het probleem aan te pakken werd in 2001 een federale werkgroep opgericht, voorgezeten door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) en met vertegenwoordigers van alle betrokken actoren: de lokale en federale politie, de FOD Economie, de gewesten, onderzoeksinstellingen en de FOD Mobiliteit. In 2011 werd binnen die werkgroep bovendien een subwerkgroep opgericht, die zich specifiek toelegt op de problematiek van de onderregistratie en waarvoor ook medische experten en de FOD Volksgezondheid werden uitgenodigd.*

*De subwerkgroep begon met een onderzoek van de ziekenhuisgegevens. Sinds 2003 moeten de minimale klinische gegevens of MKG die van iedere patiënt worden bijgehouden, verplicht een e-code voor verkeersongevallen bevatten. Een eerste pilootstudie, die in 2011 werd gepubliceerd, gebruikt die MKG. De studie baseert zich op een algemene vergelijking van de twee databanken voor gegevens van de jaren 2004-2007. Aan de ene kant is dat de databank van de politie over de zwaargewonden, aan de andere kant die van de in het ziekenhuis opgenomen gewonden.*

*De eerste resultaten van de studie werden op 26 april voorgesteld op een studiedag van het BIVV over de kwaliteit van de ongevallenstatistieken. In de databank van de politie werden 26 130 zwaargewonden geïnventariseerd versus 63 429 in de ziekenhuisdatabanken. Dat geeft een ratio van 2,5: voor elke door de politie geregistreerde zwaargewonde vind je er 2,5 in de ziekenhuisdatabanken. De ratio is overigens voor fietsers veel groter – 5,5 – dan voor de andere categorieën weggebruikers. Dat is 2,2 voor motorrijders en 2,0 voor voetgangers.*

*De registratie van bestuurders en passagiers van gemotoriseerde voertuigen, andere dan motorfietsen ligt op 1,2. Ook qua leeftijd zijn er grote verschillen. Jongeren onder 15 jaar hebben een ratio van bijna 4 of zelfs meer, terwijl de ratio voor de categorie tussen 15 en 44 jaar onder het gemiddelde ligt. De ratio stijgt wel met de leeftijd: hij bedraagt meer dan 4 voor de 85-plussers.*

*Bij die resultaten moeten we er ook rekening mee houden dat de informatie van de ziekenhuizen slechts in de helft van de ongevallen bruikbaar is. Dat komt door het feit dat de onderregistratie dubbel zo hoog ligt als de studie aanneemt.*

*Na dat eerste pilootproject wil de werkgroep in de loop van*



*lancer, dans le courant de 2013, une nouvelle étude sur la faisabilité d'un couplage direct des deux banques de données à grande échelle, personne par personne. De cette manière on pourra faire des comparaisons plus précises, les types d'erreur d'enregistrement pourront être définis et les blessés qui ne se trouvent que dans une des deux banques de données pourront être pris en considération.*

*M. Bert Anciaux (sp.a). – J'analyserai la réponse détaillée.*

**Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «l'augmentation du risque de maladies cardiovasculaires chez les riverains de l'aéroport national» (n° 5-2400)**

*M. Bert Anciaux (sp.a). – Lieven Annemans, économiste de la santé lié à l'Université de Gand et à la VUB, a récemment signalé que les riverains de l'aéroport de Zaventem courent davantage de risques de développer des maladies cardiovasculaires, essentiellement à cause de la concentration des vols. Il s'appuie entre autres à ce sujet sur des études réalisées à Zurich et à Cologne. Cela semble logique, puisque les vols de nuit et une forte concentration des vols occasionnent une tension artérielle plus élevée, qui entraîne un risque accru de crises cardiaques. D'autres spécialistes doutent du lien causal entre le trafic aérien intensif et une tension artérielle élevée.*

*Les réactions à ces informations sont extrêmement intéressantes et éloquentes.*

*Belgocontrol a annoncé de manière très laconique, par la voix de Nadine Meesen, que sa première priorité était la sécurité et non les nuisances pour le voisinage. Cette position est tout à fait incivique. On peut en déduire que la sécurité a pour seul objectif d'éviter que les avions ne s'écrasent et que la santé de centaines de milliers de personnes est accessoire.*

*Le secrétaire d'État s'est également exprimé d'une manière étonnante lorsqu'il a dit que l'aspect « santé » des vols autour de Zaventem ne relevait pas de sa compétence. Cette réaction témoigne à mon sens également d'un cynisme déshonorant. Je ne suis pas habitué à cela de la part du secrétaire d'État et nous devons tous lutter contre le cynisme en politique. C'est comme si la mobilité n'avait rien à voir avec la santé de toutes les personnes directement concernées.*

*Dans le cadre des plans sérieux dont il disposait, l'un des prédécesseurs du secrétaire d'État a un jour fait appel à Lieven Annemans pour avoir un aperçu des dangers de son projet. Par le passé, l'État belge s'est donc soucié de l'état de santé de tous les riverains des aéroports et je veux croire qu'il en ira de même à l'avenir.*

*Comment le secrétaire d'État interprète-t-il et apprécie-t-il les constats de l'économiste de la santé Annemans, qui relève une augmentation réelle des risques chez les personnes habitant dans les environs immédiats de Zaventem et devant subir les effets de l'intensité accrue des vols ? Peut-il*

2013 in een pilootproject een onderzoek opstarten naar de haalbaarheid van een directe koppeling op grote schaal van persoon naar persoon tussen twee databanken. Daardoor kan er veel preciezere vergelijking worden gemaakt, kunnen de soorten registratiefouten worden gedefinieerd en de gewonden die in een van de twee of in beide databanken te vinden zijn, in rekening worden gebracht.

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Ik zal het uitgebreide antwoord grondig bestuderen.

**Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «de verhoging van de kans op hart- en vaataandoeningen voor bewoners in de buurt van de nationale luchthaven» (nr. 5-2400)**

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Gezondheidseconoom Lieven Annemans, verbonden aan de Universiteit Gent en de VUB, stelde onlangs vast dat de omwonenden van de luchthaven van Zaventem, vooral door de geconcentreerde vluchten, beduidend meer kans op hart- en vaataandoeningen lopen. Hij steunt daarbij onder andere op studies uit Zürich en Keulen. Het klinkt ook logisch, want nachtvluchten en een hoge concentratie van vluchten veroorzaken een hogere bloeddruk die uiteraard leidt tot een verhoogde kans op hartfalen. Andere specialisten betwijfelen het causale verband tussen intensief vliegtuigverkeer en hoge bloeddruk.

De reacties op die berichtgeving zijn uiterst interessant en veelzeggend.

Belgocontrol verkondigde erg laconiek, bij monde van Nadine Meesen: 'Veiligheid is onze eerste prioriteit, niet de hinder voor de omgeving.' Die quote kan tellen en klinkt ontluisterend inciviek. Achter de reactie schuilt de redenering dat veiligheid enkel te maken heeft met het niet crashen van vliegtuigen en dat de gezondheid van honderdduizenden mensen bijzaak is.

Ook van de staatssecretaris werd een opmerkelijke reactie opgetekend: 'Het gezondheidsaspect van de vluchten rond Zaventem is niet mijn bevoegdheid.' Ook die reactie geeft blijk van een mijns inziens ontluisterend cynisme. Dat ben ik van de staatssecretaris niet gewend en cynisme in de politiek is iets waar we allemaal tegen moeten vechten. Alsof mobiliteit niets te maken heeft met de gezondheid van alle direct betrokkenen.

Een van de voorgangers van de staatssecretaris heeft ooit in het kader van ernstige plannen die hij had, een beroep gedaan op Lieven Annemans om een zicht te krijgen op de gevaren van zijn project. In het verleden heeft de Belgische staat dus wel oog gehad voor de gezondheidssituatie van alle omwonenden van luchthavens en ik ga ervan uit dat dat ook in de toekomst zo zal zijn.

Hoe interpreteert en apprecieert de staatssecretaris de vaststellingen van gezondheidseconoom Annemans, die een duidelijk verhoogd gezondheidsrisico vaststelt bij mensen die in de directe omgeving van Zaventem wonen en de verhoogde intensiteit van de vluchten moeten ondergaan? Kan hij

*reconnaître qu'il y a une corrélation ?*

*Comment le secrétaire d'État interprète-t-il et apprécie-t-il les déclarations de Belgocontrol, qui montrent clairement et froidement que cette instance considère la santé des riverains comme secondaire ou insignifiante, parce qu'elle ne relève pas de la mission de « sécurité » ? Confirme-t-il que Belgocontrol n'est effectivement pas responsable de cette matière ? Dans l'affirmative, qui en est responsable ? Quelle instance ou quel responsable politique doit-il dès lors intervenir et peut-il être considéré comme responsable ?*

*Le secrétaire d'État confirme-t-il que l'aspect « santé » en lien avec l'aéroport de Zaventem ne relève pas de ses compétences ? Dans l'affirmative, de qui relève-t-il, quelle instance ou quel responsable politique doit-il intervenir et peut-il être considéré comme responsable ?*

*Encore une réflexion : notre connaissance commune, M. Touwaide, conseiller du secrétaire d'État, considérera à mon sens les études de Lieven Annemans comme parfaitement valables pour ses conseils au secrétaire d'État et l'attention portée aux riverains.*

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles.  
– Bien avant la parution du rapport du spécialiste de la santé Lieven Annemans, des responsables politiques ont déjà consenti de sérieux efforts pour limiter les nuisances sonores liées à l'exploitation de l'aéroport. Les plus importants sont : l'utilisation d'un système de pistes préférentielles, avec des procédures d'arrivée standard et des procédures de départ aux instruments standard, permettant d'éviter au maximum le survol de zones à forte densité de population et de limiter les nuisances à un minimum ; l'imposition de procédures de départ et d'approche opérationnelles qui produisent moins de bruit ; la limitation et ensuite la diminution considérable du nombre de vols de nuit, et l'instauration de nuits calmes ; l'imposition de limites opérationnelles pour les avions présentant une faible marge de conformité et de normes de bruit maximales par mouvement, en fonction du moment de la journée ; l'introduction d'un système de redevances aéroportuaires et de redevances de navigation aérienne locales décourageant les vols de nuit et les avions bruyants via un doublement, voire un triplement des tarifs ; l'introduction des CDO, Continuous Descent Operations. Tout est donc mis en œuvre pour limiter le plus possible les éléments pouvant avoir un effet néfaste sur la santé des riverains de l'aéroport national. Cela ressort d'ailleurs aussi du fait que les normes de bruit fixées annuellement montrent de façon générale une tendance à la baisse.

*En vertu de la loi sur les entreprises publiques et du contrat de gestion, Belgocontrol est au premier chef responsable de la garantie de la sécurité de l'aéroport, tandis que les mesures de limitation des nuisances sonores autour de l'aéroport sont prises par les responsables politiques. Belgocontrol doit aider ces derniers en leur prodiguant des conseils avisés pour le développement de ces mesures et doit par la suite les mettre correctement en œuvre. Comme cela a déjà été dit, l'autorité publique fait tout ce qu'elle peut pour minimiser les effets néfastes sur la santé.*

*J'ajoute que ma première responsabilité en tant que*

beamen dat er een correlatie is?

Hoe interpreteert en apprecieert de staatssecretaris de uitspraken van Belgocontrol, die glashelder en ijskoud aantonen dat deze instantie de gezondheid van de omwonenden als secundair of onbelangrijk beschouwt, omdat ze niet tot de opdracht 'veiligheid' behoort? Bevestigt de staatssecretaris dat Belgocontrol daarvoor inderdaad niet verantwoordelijk is? Zo ja, wie draagt dan wel de verantwoordelijkheid? Welke instantie of politiek verantwoordelijke moet dan wel optreden en kan wel aansprakelijk worden gesteld?

Bevestigt de staatssecretaris dat het gezondheidsaspect in verband met de luchthaven van Zaventem niet tot zijn bevoegdheid behoort? Zo ja, wie draagt die dan wel, welke instantie of politiek verantwoordelijke moet dan wel optreden en kan daarvoor wel aansprakelijk worden gesteld?

Nog één bedenking: onze gemeenschappelijke kennis, de heer Touwaide, adviseur van de staatssecretaris, zal de onderzoeken van Lieven Annemans volgens mij ook als perfect valabel beschouwen voor zijn advies aan de minister van Mobiliteit en voor de zorg voor de omwonenden.

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.  
– Reeds voor het verschijnen van het rapport van gezondheidsspecialist Lieven Annemans hebben beleidsverantwoordelijken ernstige inspanningen geleverd om de geluidshinder verbonden aan de exploitatie van de luchthaven te beperken. De belangrijkste zijn: gebruik maken van een preferentieel banensysteem samen met *Standard Arrival Procedures* en *Standard Instrument Departures*, waardoor het overvliegen van gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid zoveel mogelijk wordt vermeden en de hinder tot een minimum wordt beperkt; het opleggen van operationele vertrek- en naderingsprocedures die minder lawaai produceren; het beperken en later ook aanzienlijk verminderen van het aantal nachtslots en het invoeren van stille nachten; het opleggen van operationele beperkingen voor marginaal conforme vliegtuigen en het opleggen van maximale geluidsquota per beweging, afhankelijk van het ogenblik van de dag; het invoeren van een systeem van luchthavengelden en plaatselijke navigatieheffingen die nachtvluchten en geluidsonvriendelijke vliegtuigen ontmoedigen door een verdubbeling of zelfs een verdriedubbeling van de tarieven; het invoeren van *Continuous Descent Operations*, de CDO's. Alles wordt dus in het werk gesteld om elementen die een negatieve invloed kunnen hebben op de gezondheid van de omwonenden van de nationale luchthaven maximaal te beperken. Dat blijkt trouwens ook uit het feit dat de geluidsc contouren die jaarlijks worden vastgelegd, over het algemeen een dalende tendens vertonen.

Overeenkomstig de wet op de overheidsbedrijven en het beheerscontract is Belgocontrol in de eerste plaats verantwoordelijk voor het waarborgen van de luchthavenveiligheid, terwijl maatregelen om de geluidshinder rond de luchthaven te beperken door de beleidsverantwoordelijken worden genomen. Belgocontrol dient de beleidsverantwoordelijken bij te staan met deskundig advies bij het uitwerken van die maatregelen en dient achteraf de maatregelen correct uit te voeren. Zoals reeds aangegeven

*secrétaire d'État à la Mobilité consiste à promouvoir de manière durable et économiquement responsable les différents modes de transport. Cela englobe le souci des conséquences du trafic sur la santé de la population et l'environnement, mais cela ne signifie nullement que le secrétaire d'État soit de facto responsable de la santé publique.*

**M. le président.** – *Je ne constate aucun cynisme dans la réponse du secrétaire d'État.*

**M. Melchior Wathelet, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles.** – *Je tiens à dire, au sujet de ma déclaration à laquelle M. Anciaux se réfère, qu'il est plus difficile de nuancer un propos quand on s'exprime dans une autre langue que la sienne. En français, j'ai parlé de manière plus nuancée. Grâce à la question de M. Anciaux, j'ai pu expliquer ma réaction du moment.*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *La réponse du secrétaire d'État est diplomate, raisonnable et apporte des correctifs. Nous partageons manifestement tous deux le fait que les déclarations de Belgocontrol n'étaient pas très avisées. En outre, Belgocontrol a, semble-t-il, une idée erronée de ses objectifs. En effet, il lui revient d'aider les responsables politiques, lesquels ont également des tâches à accomplir en matière de politique durable et de santé de tous les riverains. Je suis heureux que le secrétaire d'État partage cette position car, sur cette base, nous pouvons travailler à une politique encore plus durable.*

### **Demande d'explications de M. Bert Anciaux au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, et aux Réformes institutionnelles sur «le panneau routier et la règle permettant aux cyclistes de tourner à droite aux feux rouges» (n° 5-2401)**

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Les nouveaux panneaux de circulation B22 autorisent les cyclistes à franchir un feu rouge pour tourner à droite ou traverser un carrefour en forme de T. À Bruxelles, une expérience est actuellement en cours, pour laquelle la ministre Grouwels et le secrétaire d'État De Lille ont inauguré les premiers panneaux. À cette occasion, leurs propos furent quelque peu contradictoires. Le secrétaire d'État De Lille a qualifié le panneau d'assez volontariste, alors que la ministre Grouwels a été un peu plus prudente et a déclaré que l'IBSR s'interrogeait sur la sécurité de la règle de roulage et étudierait encore la question durant l'expérience.*

*Entre-temps, je constate que beaucoup de personnes âgées se demandent si elles doivent dorénavant se méfier de l'arrivée imprévue d'un cycliste. En tant que cycliste à Bruxelles j'apprécie ce panneau, car maintenant, dans une telle situation, je commets une infraction, mais je m'interroge également quant à la sécurité du système et aux rapports*

doet de overheid alles wat ze kan om de negatieve invloed op de gezondheid tot een minimum te beperken.

Ik wil ook nog onderstrepen dat mijn eerste verantwoordelijkheid als staatssecretaris voor Mobiliteit erin bestaat de verschillende vervoersmodi op een duurzame en economisch verantwoorde wijze te bevorderen. Onder duurzaam valt zeker de bekommernis voor de gevolgen die het verkeer heeft voor de gezondheid van de bevolking en het leefmilieu. Dat betekent gezinszins dat de staatssecretaris daardoor verantwoordelijk wordt voor de volksgezondheid.

**De voorzitter.** – Ik merk geen cynisme in het antwoord van de staatssecretaris.

**De heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming.** – Wat mijn uitspraak betreft waar de heer Anciaux naar verwees, wil ik toch zeggen dat nuance moeilijker is als je niet je eigen taal spreekt. In het Frans had ik het meer genuanceerd gezegd. Dankzij de vraag van de heer Anciaux heb ik mijn reactie van toen kunnen verduidelijken.

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Ik dank en de staatssecretaris voor die aanvulling. Overigens feliciteer ik hem voor het correcte Nederlands dat hij spreekt. Dat verdient respect.

Ik vind zijn antwoord diplomatisch, verstandig en zeker corrigerend. We zijn het blijkbaar eens dat ook de uitspraken van Belgocontrol niet zo verstandig waren. Belgocontrol heeft blijkbaar bovendien een fout idee van zijn doelstellingen. Het moet namelijk ook de beleidsverantwoordelijken bijstaan en die hebben ook opdrachten inzake een duurzaam beleid en inzake de gezondheid van alle omwonenden. Ik ben blij dat de staatssecretaris die mening deelt, want op basis daarvan kunnen we werken aan een nog duurzamer beleid.

### **Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, en voor Staatshervorming over «het verkeersbord en de regel waardoor fietsers rechtsaf mogen slaan bij het rode licht» (nr. 5-2401)**

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – De nieuwe verkeersborden B22 geven fietsers de toestemming door het rode licht te rijden om rechtsaf te slaan of bij een T-splitsing rechtdoor te rijden. In Brussel loopt nu een experiment waarvoor minister Grouwels en staatssecretaris De Lille de eerste borden in gebruik hebben genomen. Bij die gelegenheid spraken ze elkaar ook voor een stuk tegen. Staatssecretaris De Lille bestempelde het bord nogal voluntaristisch, terwijl minister Grouwels iets voorzichtiger was en verklaarde dat het BIVV veel vragen heeft bij de veiligheid van de verkeersregel en die tijdens het experiment ook zal onderzoeken.

Ik merk intussen dat nogal wat oudere mensen zich bezorgd afvragen of ze nu altijd moeten uitkijken of een fietser hen niet omver zal rijden. Als fietser in Brussel komt zo'n bord me wel goed uit, want nu bega ik in een dergelijke situatie wel eens een overtreding, al heb ik ook vragen bij de veiligheid van het systeem en bij de verhouding tussen voetgangers en fietsers. Fietsers moeten absoluut voorrang

*entre les piétons et les cyclistes. Ces derniers doivent absolument donner la priorité aux piétons, mais est-ce bien clair ?*

*J'aimerais savoir comment le secrétaire d'État à la Mobilité voit les choses, car je lui fais davantage confiance qu'à ses deux collègues bruxellois.*

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles. – *Une adaptation de l'article 6.3 du Code de la route est nécessaire pour éviter la confusion parmi les usagers de la route. Ce règlement étant le résultat d'une initiative parlementaire, le parlement doit lui-même procéder à l'adaptation. La proposition de loi 2063/001 du 14 février 2012 modifiant l'article 6.3 de l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique afin d'introduire une dérogation au principe général de primauté des signaux lumineux de circulation en ce qui concerne les signaux routiers relatifs à la priorité pour les cyclistes convient très bien pour mettre fin à cette saga.*

*Par le biais du principe d'interprétation juridique selon lequel les règles d'exception spécifiques priment les règles générales, nous pourrions prévoir que les panneaux de circulation B22 et B23 s'appliquent également lorsque les feux de signalisation sont en usage. Ce n'est cependant pas une réglementation claire pour l'usager de la route et elle va à mon sens à l'encontre du principe de base suivant lequel le Code de la route doit être lisible.*

*Ni mon prédécesseur ni moi-même ne sommes favorables à la nouvelle règle et nous n'en faisons d'ailleurs pas la promotion. En collaboration avec les administrations régionales compétentes, mon administration a préparé un projet d'arrêté ministériel fixant les conditions de placement de ces panneaux de circulation dans le but de garantir autant que possible la sécurité routière. Dans le cadre de la procédure de participation, le projet a été soumis pour avis aux gouvernements régionaux. Les avis sont attendus pour la fin de ce mois.*

*Je suis peut-être quelque peu conservateur sur ce plan, mais pour moi un feu rouge signifie : stop. Il y a d'autres manières de donner aux cyclistes la possibilité de tourner à droite dans des carrefours ou de traverser un carrefour en forme de T alors que le feu est rouge. Nous pensons à ce sujet à des adaptations infrastructurelles permettant aux cyclistes de rouler à la droite du feu rouge et au placement de feux de signalisation qui leur sont réservés. En tout cas, je ne comprends pas que les nouveaux panneaux de circulation aient été présentés à la presse avant que les adaptations nécessaires à la loi aient été votées au parlement. On sait qu'elles y sont traitées et y seront rapidement votées. On a cependant préféré communiquer rapidement plutôt que de garantir la sécurité routière.*

**M. Bert Anciaux (sp.a)**. – *Je remercie le secrétaire d'État pour ce langage clair. Que fera la police ? A-t-elle reçu des directives ?*

**M. Melchior Wathelet**, secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité et aux Réformes institutionnelles. – *À mon avis, toute personne ne respectant pas le feu rouge peut recevoir une amende, même si ce panneau de circulation*

*verlenen aan voetgangers, maar is dat nu wel duidelijk?*

*Ik wil dus graag weten hoe de staatssecretaris dat ziet, want ik heb eigenlijk meer vertrouwen in de staatssecretaris van Mobiliteit dan in de twee kompanen uit Brussel.*

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Een aanpassing van artikel 6.3 van het verkeersreglement is aangewezen om verwarring bij de weggebruikers te voorkomen. Omdat dat reglement het resultaat is van een parlementair initiatief, moet datzelfde parlement de aanpassingen doen. Het wetsvoorstel 2063/001 van 14 februari 2012 tot wijziging van artikel 6.3 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg teneinde te voorzien in een afwijking op het algemene voorrangsbeginsel voor de verkeerslichten, in geval van verkeersborden die voorrang verlenen aan de fietsers, is zeer geschikt om een einde te maken aan deze saga.*

*Via het juridische interpretatieprincipe dat specifieke uitzonderingsregels voorrang hebben op algemene regels, zouden we kunnen bepalen dat de verkeersborden B22 en B23 ook gelden op het moment dat de verkeerslichten in gebruik zijn. Dat is echter geen duidelijke regelgeving voor de weggebruiker en druist mijns inziens in tegen het basisprincipe dat de wegcode leesbaar moet zijn.*

*Noch mijn voorganger, noch ikzelf zijn fan van de nieuwe regel en we promoten hem dan ook niet. Wel heeft mijn administratie, samen met de bevoegde gewestelijke administraties, een ontwerp van ministerieel besluit voorbereid dat de plaatsingsvoorwaarden van deze verkeersborden vastlegt met het doel de verkeersveiligheid zoveel mogelijk te waarborgen. Het ontwerp werd in het kader van de betrokkenheidsprocedure voor advies aan de gewestregeringen voorgelegd. De adviezen worden eind deze maand verwacht.*

*Misschien ben ik op dat vlak wat conservatief, maar voor mij betekent een rood licht: stoppen. Er zijn andere manieren om fietsers de mogelijkheid te geven op kruispunten rechtsaf te slaan of op T-kruisingen rechtdoor te rijden bij rood licht. We denken hierbij aan infrastructurele aanpassingen waardoor fietsers rechts van het rode licht kunnen rijden en het plaatsen van verkeerslichten die enkel voor de fietsers gelden. In elk geval begrijp ik niet dat de nieuwe verkeersborden aan de pers zijn voorgesteld vóór de nodige aanpassingen aan de wet in het parlement zijn goedgekeurd. Men weet dat ze in het parlement worden behandeld en vlug zullen zijn goedgekeurd. Toch wilde men liever snel communiceren dan de verkeersveiligheid te waarborgen.*

**De heer Bert Anciaux (sp.a)**. – *Ik dank de staatssecretaris voor deze duidelijke taal. Ik heb nog één klein vraagje. Wat zal de politie doen? Heeft zij richtlijnen gekregen?*

**De heer Melchior Wathelet**, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit en voor Staatshervorming. – *Volgens mij kan iemand die het rode licht niet respecteert, een boete krijgen, zelfs als dat verkeersbord er staat. De*

*est présent. L'honnêteté m'ordonne de dire que les ministre et secrétaire d'État bruxellois interprètent cela autrement. Mais pour éviter toute confusion, il eût été préférable d'attendre le vote de la modification de loi. Il aurait alors été clair que les cyclistes ne peuvent pas être verbalisés si, en présence du panneau de circulation en question, ils franchissent le feu rouge pour tourner à droite. Il ne fallait attendre qu'un mois !*

**M. Bert Anciaux (sp.a).** – *Je suis entièrement d'accord avec le secrétaire d'État et je partage son interprétation. Faire passer les cyclistes à côté du feu rouge est une solution évidente et raisonnable, mais elle exige naturellement beaucoup d'interventions sur le plan des infrastructures.*

*(La séance est levée à 15 h.)*

eerlijkheid gebiedt me te zeggen dat de Brusselse minister en staatssecretaris dat anders interpreteren. Maar om alle verwarring te vermijden, had men beter gewacht tot de wetswijziging was goedgekeurd. Dan was het duidelijk geweest dat fietsers geen boete kunnen krijgen als ze bij het bewust verkeersbord door het rode licht naar rechts afslaan. Men moest nog maar één maand wachten!

**De heer Bert Anciaux (sp.a).** – Ik ben het helemaal eens met de staatssecretaris eens en deel zijn interpretatie. Fietsers naast het rode licht laten passeren vind ik eigenlijk een vanzelfsprekende en verstandige oplossing, maar ze vergt natuurlijk wel wat ingrepen in de infrastructuur.

*(De vergadering wordt gesloten om 15 uur.)*