



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mardi

dinsdag

02-12-2003

02-12-2003

Après-midi

Namiddag

*Le Compte rendu analytique est un résumé des débats.
Des rectifications peuvent être communiquées par écrit
avant le*

05/12/2003, à 16 heures.

au Service de Traduction du CRA-BV

Fax: 02 549 82 33

e-mail: trad.crabv.corrections@laChambre.be

*Het Beknopt Verslag geeft een samenvatting van de
debatten. Rechtzettingen kunnen schriftelijk meegedeeld
worden vóór*

05/12/2003, om 16 uur.

aan de dienst Vertaling BV-CRA

Fax: 02 549 82 33

e-mail: vert.crabv.correcties@deKamer.be

* Est joint à la version définitive du compte rendu intégral (les documents CRIV, sur papier blanc)

* Wordt gevoegd bij de definitieve versie van het integraal verslag (CRIV-reeks, op wit papier)

<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

INHOUD

Questions jointes de	1	Samengevoegde vragen van	1
- M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la libéralisation du transport ferroviaire de personnes" (n° 643)	1	- de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de liberalisering van het personenvervoer per spoor" (nr. 643)	1
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la libéralisation du transport ferroviaire" (n° 608)	1	- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de liberalisering van het spoorvervoer" (nr. 608)	1
- Mme Colette Burgeon au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la libéralisation du rail" (n° 701) <i>Orateurs: Daan Schalck, Guido De Padt, Colette Burgeon, Bert Anciaux</i> , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	1	- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de liberalisering van het spoor" (nr. 701) <i>Sprekers: Daan Schalck, Guido De Padt, Colette Burgeon, Bert Anciaux</i> , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	1
Question de M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sur "la généralisation de l'autorisation pour les cyclistes d'emprunter les rues à sens unique à contresens" (n° 679) <i>Orateurs: Daan Schalck, Bert Anciaux</i> , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	4	Vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de veralgemening om fietsers in éénrichtingsstraten te laten rijden" (nr. 679) <i>Sprekers: Daan Schalck, Bert Anciaux</i> , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	4
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'Adaptation intelligente de la vitesse (ISA)" (n° 734) <i>Orateurs: Guido De Padt, Bert Anciaux</i> , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	5	Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de Intelligente Snelheid Aanpassing (ISA)" (nr. 734) <i>Sprekers: Guido De Padt, Bert Anciaux</i> , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	5
Questions jointes de	6	Samengevoegde vragen van	6
- Mme Liesbeth Van der Auwera au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la réglementation relative aux remorques de vélo pour les enfants handicapés" (n° 743)	6	- mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de reglementering inzake de fietskarren voor gehandicapte kinderen" (nr. 743)	6
- Mme Greet van Gool au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les tricycles pour handicapés" (n° 827) <i>Orateurs: Liesbeth Van der Auwera, Greet van Gool, Bert Anciaux</i> , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	6	- mevrouw Greet van Gool aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de rolstoelfietsen" (nr. 827) <i>Sprekers: Liesbeth Van der Auwera, Greet van Gool, Bert Anciaux</i> , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	6
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'indicateur de vitesse placé à l'arrière des véhicules" (n° 768) <i>Orateurs: Guido De Padt, Bert Anciaux</i> , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	7	Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de Kilometer AanduidingsDisplay" (nr. 768) <i>Sprekers: Guido De Padt, Bert Anciaux</i> , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	7
Question de M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'astreinte imposée dans le cadre des nuisances sonores causées par les avions à Zaventem" (n° 842) <i>Orateurs: Bart Laeremans, Bert Anciaux</i> , ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale	8	Vraag van de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de opgelegde dwangsom in het dossier van het vliegtuiglawaai van Zaventem" (nr. 842) <i>Sprekers: Bart Laeremans, Bert Anciaux</i> , minister van Mobiliteit en Sociale Economie	8

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

du

MARDI 02 DÉCEMBRE 2003

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 02 DECEMBER 2003

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14.10 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Questions jointes de

- M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la libéralisation du transport ferroviaire de personnes" (n° 643)
- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la libéralisation du transport ferroviaire" (n° 608)
- Mme Colette Burgeon au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la libéralisation du rail" (n° 701)

01.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Le 23 octobre 2003, le Parlement européen a donné son feu vert à la libéralisation accélérée du transport ferroviaire. Le transport de personnes sera libéralisé en 2008.

La recommandation du Parlement européen est-elle contraignante? Un cycle de consultations avec les Etats membres sera-t-il encore organisé? Quelle est la position du gouvernement à cet égard?

En Belgique, les pouvoirs publics imposent des normes aux sociétés de transport, comme le prévoit un contrat de gestion. La libéralisation remet-elle ce modèle en question? Je crains que le service aux voyageurs se détériore.

01.02 Guido De Padt (VLD): La libéralisation du trafic ferroviaire doit évidemment s'accompagner de

De vergadering wordt geopend om 14.10 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de liberalisering van het personenvervoer per spoor" (nr. 643)
- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de liberalisering van het spoorvervoer" (nr. 608)
- mevrouw Colette Burgeon aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de liberalisering van het spoor" (nr. 701)

01.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Het Europees Parlement heeft op 23 oktober 2003 het licht op groen gezet voor de versnelde liberalisering van het spoorverkeer. Het personenvervoer zal worden vrijgemaakt in 2008.

Is de aanbeveling van het Europees Parlement bindend? Volgt er nog een consultatieronde met de lidstaten? Wat is het standpunt van de regering?

In België legt de overheid normen op aan de vervoermaatschappijen. Dat wordt vastgelegd in een beheercontract. Komt dit model in het gedrang door de liberalisering? Ik vrees dat de dienstverlening aan de reizigers slechter zal worden.

01.02 Guido De Padt (VLD): De liberalisering van het spoorverkeer moet vanzelfsprekend

garanties en matière sociale et sur le plan du service public. Les trois grandes familles politiques ont approuvé le projet de directive au Parlement européen. Les socialistes et les écologistes français et belges ont voté contre, estimant les garanties en matière de sécurité et de service insuffisantes.

La directive vise une réforme en profondeur des monopoles ferroviaires européens, une réforme nécessaire si l'on entend rendre au chemin de fer tout son attrait. Au cours des dix dernières années, la part du rail dans le transport des personnes et des marchandises en Europe a en effet reculé, malgré d'importantes injections de fonds publics. Le Parlement européen doit à présent entamer une négociation avec le Conseil de ministres pour dégager un accord sur les dates de la libéralisation du transport ferroviaire de marchandises et de personnes. Si nous ne voulons pas rater le train, nous avons tout intérêt, à mon avis, à ne pas nous montrer conservateurs.

Quelle sera la position de la Belgique au Conseil de ministres ? La SNCB est-elle prête à respecter l'agenda de la libéralisation ?

01.03 Colette Burgeon (PS): Le deuxième paquet ferroviaire vient d'être amendé et voté par le Parlement européen, qui a fixé à 2008 la date butoir de la libéralisation totale du rail, y compris le transport des voyageurs, alors que la Commission ne prévoyait qu'une ouverture du trafic marchandises.

Or, où sont les exemples réussis de libéralisation du rail ? Un pays aussi petit que le nôtre, et dont le rail est en pleine restructuration, pourrait-il résister à ses puissants voisins ? N'y a-t-il pas danger pour la SNCB, mais aussi pour la sécurité même du transport ?

Quelle position la Belgique défend-elle dans la procédure de conciliation ouverte entre le Parlement européen et la Commission ? Quelles sont les études qui expliqueraient cette accélération ? Le marché du fret, ouvert depuis mars, est-il soumis à étude et à évaluation ?

01.04 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Le Conseil des ministres et le Parlement européen n'étant pas parvenus à se mettre d'accord, une procédure de conciliation sera lancée. Celle-ci devra aboutir durant le premier semestre de 2004, sous la présidence irlandaise. Dans le cadre de

samengaan met garanties op sociaal vlak en een gewaarborgde openbare dienstverlening. De drie grote politieke families keurden in het Europees Parlement het ontwerp van richtlijn goed. De Franse en Belgische socialist en groenen stemden tegen omdat ze de waarborgen inzake veiligheid en dienstverlening onvoldoende achtten.

De richtlijn beoogt de grondige hervorming van de Europese spoormonopolies. Dat is nodig om het spoor terug aantrekkelijk te maken. In de laatste decennia is het aandeel van het spoor in het Europees personen- en vrachtvervoer immers afgenomen en dit ondanks zware inspanningen met overheidsgegeld. Het Europees Parlement moet nu gaan onderhandelen met de Raad van ministers om een akkoord te bereiken over de data van de liberalisering van het vrachtvervoer en het personenvervoer per spoor. Willen we de trein niet missen, dan kunnen we ons mijns inziens niet behoudsgezind opstellen.

Welk standpunt zal België in de Raad van ministers innemen ? Is de NMBS klaar om de liberaliseringagenda te respecteren ?

01.03 Colette Burgeon (PS): Het tweede pakket maatregelen met betrekking tot het spoor werd recentelijk geamendeerd en aangenomen door het Europees Parlement, dat 2008 vooropgesteld heeft als uiterste datum voor de liberalisering van het railvervoer, met inbegrip van het reizigersvervoer, terwijl de Commissie enkel een liberalisering van het goederenvervoer in het vooruitzicht stelde.

Maar ziet u voorbeelden van een geslaagde liberalisering van het spoorwegvervoer ? Kan een klein landje als België, waar de spoorwegen volop geherstructureerd worden, zijn machtige buurlanden weren ? Staat de toekomst van de NMBS op het spel, en komt ook de veiligheid van het vervoer zelf niet in het gedrang ?

Welk standpunt verdedigt België in de open verzoeningsprocedure tussen het Europees Parlement en de Commissie ? Welke studies worden er aangehaald om die stroomversnelling te verantwoorden ? Wordt de evolutie van de toestand op de sinds maart opengestelde markt van het vrachtvervoer onderzocht en geëvalueerd ?

01.04 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Omdat de Raad van ministers en het Europees Parlement het niet eens geraakt zijn, wordt een verzoeningsprocedure gestart die haar beslag zal krijgen in de eerste helft van 2004 onder het Ierse voorzitterschap. In het kader van deze procedure

cette procédure, la Belgique veut tenter d'obtenir un meilleur résultat que celui actuellement soumis au Parlement européen. Une des questions prioritaires à envisager concernera les règles en matière de sécurité. Le gouvernement belge ne prône pas la libéralisation accélérée, mais plaide en faveur d'une approche par paliers, ponctuée d'évaluations périodiques.

(En français) La première étape du marché du fret fait actuellement l'objet d'une étude et d'une évaluation.

(En néerlandais) En ce qui concerne le recours à la technique du contrat de gestion pour assurer un service minimum, je ne souhaite pas spéculer sur une réglementation européenne qui n'existe pas encore. Il semble toutefois exclu qu'il ne soit plus possible, pour les Etats membres, de garantir un service minimum. La manière dont nous organiserons alors ce service dépendra de la réglementation européenne en vigueur à ce moment-là.

01.05 Daan Schalck (sp.a-spirit): Je me félicite de ce que le gouvernement continue de privilégier l'approche par étapes, même après le débat qui a mis en évidence une fuite en avant du Parlement européen. J'espère que l'évaluation sera prise au sérieux. En Angleterre, la libéralisation a eu pour conséquence que les chemins de fer sont plus sales, moins sûrs et plus coûteux. Si l'on voulait bien évaluer sérieusement la situation anglaise, on ne s'aventurerait sans doute pas à nouveau aussi rapidement dans une expérience de ce type. J'ai parfois l'impression que la libéralisation est devenue un dogme.

01.06 Guido De Padt (VLD): Le ministre déclare ambitionner de meilleurs résultats. Que convient-il d'entendre par là ? Veut-il procéder avec plus de diligence ou au contraire plus lentement ? La Belgique s'en tient-elle également aux dates de 2006 et de 2008 ? Pour moi, la libéralisation n'est pas un fétiche, mais la SNCB ne se porte pas bien. Si la Belgique reste à la traîne, les autres acteurs du marché profiteront de la situation. Je ne nie pas qu'il est essentiel de garantir la qualité du service et la sécurité, mais la modernisation à court terme de nos chemins de fer s'impose.

01.07 Colette Burgeon (PS): La population ne veut pas d'une Europe libéralisée, elle veut une garantie en matière de sécurité et de travail. Le gouvernement doit donc continuer à défendre ce qu'il a défendu jusqu'ici.

wil België proberen tot een beter resultaat komen dan wat nu in het Europees Parlement voorligt. Een belangrijk aandachtspunt daarbij zijn de veiligheidsregels. De Belgische regering is geen voorstander van een versnelde liberalisering, maar pleit voor een stapsgewijze aanpak met periodieke evaluaties.

(Frans) De eerste fase van de markt van het vrachtvervoer maakt momenteel het voorwerp uit van een studie en een evaluatie.

(Nederlands) Wat betreft de techniek van het beheerscontract om een minimum dienstverlening te verzekeren, wil ik niet speculeren over een Europese regelgeving die nog niet bestaat. Het lijkt echter uitgesloten dat het voor de lidstaten niet meer mogelijk zou zijn om een minimumdienstverlening te waarborgen. Hoe we die dan gaan organiseren, zal afhangen van de Europese regelgeving op dat moment.

01.05 Daan Schalck (sp.a-spirit): Ik ben blij dat de regering voor de stapsgewijze aanpak blijft kiezen, ook na het debat waarin het Europees Parlement de vlucht vooruit heeft genomen. Ik hoop dat de evaluatie ernstig wordt genomen. In Engeland heeft de liberalisering geleid tot vuilere, onveiligere en duurdere spoorwegen. Als men de Engelse situatie ernstig zou evalueren, dan zou men zich wellicht niet zo gauw opnieuw aan een dergelijk experiment wagen. Ik heb soms de indruk dat de liberalisering een dogma geworden is.

01.06 Guido De Padt (VLD): De minister zegt dat hij tot een beter resultaat wil komen. Maar wat betekent beter? Is dat sneller of trager? Zijn 2006 en 2008 data waarop men zich ook in België vastpint? Voor mij is de liberalisering geen fetisj, maar de NMBS doet het niet goed. Indien we in België achterblijven, dan zullen andere spelers op de markt daarvan profiteren. Ik betwist niet dat de kwaliteit van de dienstverlening en de veiligheid gewaarborgd moeten worden, maar een modernisering van onze spoorwegen is dringend nodig.

01.07 Colette Burgeon (PS): De bevolking wil niet weten van een geliberaliseerd Europa. De bevolking wil waarborgen op het stuk van veiligheid en werk. De regering moet het standpunt dat ze tot nu toe verdedigde, blijven verdedigen.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sur "la généralisation de l'autorisation pour les cyclistes d'emprunter les rues à sens unique à contresens" (n° 679)

02 Vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de veralgemening om fietsers in éénrichtingsstraten te laten rijden" (nr. 679)

02.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Pour autoriser les cyclistes et les cyclomotoristes à ne pas tenir compte des signaux C1 (sens unique), il faudrait placer des panneaux additionnels. L'arrêté ministériel du 18 décembre 2002 oblige les gestionnaires de la route à placer d'ici au 1^{er} juillet 2004 des panneaux additionnels dans les rues où la vitesse maximum est 50 km/h ou moins et où la chaussée est d'une largeur de trois mètres minimum. J'ai l'impression que beaucoup de communes ne sont pas informées de cette obligation.

02.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Om fietsers en bromfietsers toe te laten een verkeersbord C1 (eenrichtingsverkeer) te negeren is een onderbord nodig. Het ministerieel besluit van 18 december 2002 verplicht de wegbeheerders om tegen 1 juli 2004 onderborden aan te brengen in straten waar de maximumsnelheid 50 km per uur of minder is en de weg minstens drie meter breed is. Ik heb de indruk dat veel gemeenten hiervan niet op de hoogte zijn.

Le ministre peut-il nous garantir que les communes seront prêtes le 1^{er} juillet prochain ? Qui du pouvoir fédéral ou de l'autorité régionale traitera les dossiers des communes qui demandent des exceptions pour certaines rues ? Qu'advient-il des communes qui ne seront pas encore prêtes le 1^{er} juillet 2004 ?

Kan de minister ons verzekeren dat de gemeenten op 1 juli klaar zullen zijn ? Wie zal de dossiers behandelen van de gemeenten die voor bepaalde straten uitzonderingen vragen, de federale of de gewestelijke overheid ? Wat zal er gebeuren met de gemeenten die op 1 juli 2004 nog niet klaar zijn ?

02.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Une concertation a été organisée avec les gestionnaires de la voirie dans le cadre de la rédaction de l'arrêté ministériel. La date d'entrée en vigueur a été fixée lors de cette concertation. Par ailleurs, je rappelle le laps de temps d'un an et demi qui s'est écoulé entre la promulgation et la publication de l'arrêté, d'une part, et son entrée en vigueur, de l'autre. Cet intervalle est nécessaire, car les adaptations exigent un travail supplémentaire important de la part des gestionnaires de la voirie. Au printemps 2003, l'Institut belge pour la sécurité routière (l'IBSR) a donné des conférences à ce sujet dans toutes les provinces de Flandre, dans le cadre des formations pratiques liées à la politique communale en matière de circulation routière (Praktijkschool Gemeentelijk Verkeersbeleid) de la Vlaamse Stichting Verkeerskunde.

02.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Bij de opmaak van het ministerieel besluit is er overleg gepleegd met de wegbeheerders. De datum van inwerkingtreding is op dat overleg vastgelegd. Verder wijs ik op de tijdsspanne van anderhalf jaar tussen de afkondiging en publicatie enerzijds, en de inwerkingtreding van het besluit anderzijds. Deze tussentijd is nodig omdat de aanpassingen veel extra werk voor de wegbeheerders betekenen. In het voorjaar van 2003 zijn in elke Vlaamse provincie door het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) voordrachten zijn gehouden over dat onderwerp in het kader van de Praktijkschool Gemeentelijk Verkeersbeleid van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde.

L'IBSR va publier une brochure pratique au sujet de la mesure et du Code de la route en général. Au printemps 2004, elle sera envoyée à tous les gestionnaires de la voirie.

Het BIVV publiceert een praktische brochure over de maatregel en over de wegcode in het algemeen. In het voorjaar van 2004 wordt ze naar alle wegbeheerders gestuurd.

Les gestionnaires de la voirie doivent décider eux-même des endroits où, pour des raisons de sécurité, ils ne souhaitent pas instaurer le système de circulation à sens unique limitée. La

De wegbeheerders moeten zelf oordelen waar ze het systeem van beperkt éénrichtingsverkeer om veiligheidsredenen niet wensen in te voeren. De gewone voogddiiprocedure is van toepassing op de

réglementation complémentaire est soumise à la procédure de tutelle ordinaire.

Le SPF Mobilité et Transports demande aux gestionnaires de la voirie de communiquer un état des lieux concernant la mise en œuvre de la mesure et la date-butoir. Les communes recevront également une circulaire.

02.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): Il est heureux que la mesure soit maintenue et que l'attention des gestionnaires de la voirie soit attirée sur la question. Il importe de faire connaître la mesure afin que chacun soit prêt au 1^{er} juillet.

L'incident est clos.

03 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'Adaptation intelligente de la vitesse (ISA)" (n° 734)

03.01 Guido De Padt (VLD): En dépit d'efforts supplémentaires, le nombre de victimes d'accidents de la circulation est toujours beaucoup trop élevé dans l'UE. L'une des causes principales est la vitesse excessive. L'Adaptation intelligente de la vitesse (ISA) limite la vitesse d'un véhicule au moyen d'une intervention technique. En conséquence, le nombre d'accidents de la route mortels diminue, la consommation de carburant et les émissions de substances nocives sont moins élevées, la fluidité de la circulation est meilleure et les conducteurs sont moins stressés. Autre avantage, il faut mettre moins de moyens en oeuvre pour faire respecter les règles de circulation.

Dans le cas de la variante semi-ouverte, le dispositif ISA exerce une pression contraire sur l'accélérateur, alors qu'avec la variante ouverte, un signal visuel et/ou sonore avertit le conducteur. Dans le cas de la variante fermée, la vitesse est automatiquement réduite lorsque la limite est sur le point d'être dépassée.

Le ministre est-il favorable à l'instauration généralisée du système ISA? Comment le système pourrait-il être mis en oeuvre? Le ministre souhaite-t-il jouer un rôle de pionnier sur le plan européen?

03.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Personnellement, je suis très favorable au système ISA. J'ai l'impression que dans le secteur automobile, encore très réticent il y a quelques années, les esprits évoluent. De plus en plus de marques proposent un régulateur de vitesse

aanvullende verkeersreglementering.

De FOD Mobiliteit en Vervoer vraagt de wegbeheerders om een stand van zaken mee te delen over de implementatie van de maatregel en over de limietdatum. De gemeenten krijgen ook een circulaire.

02.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): Het is goed dat de maatregel behouden blijft en dat de wegbeheerders worden aangepord. Het is belangrijk er ruchtbaarheid aan te geven, opdat iedereen toch nog tegen 1 juli klaar zou zijn.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de Intelligente Snelheid Aanpassing (ISA)" (nr. 734)

03.01 Guido De Padt (VLD): Ondanks bijkomende inspanningen ligt het aantal slachtoffers van verkeersongevallen in de EU nog steeds veel te hoog. Een van de belangrijkste oorzaken is overdreven snelheid. Intelligente snelheidsaanpassing (ISA) beperkt de snelheid van een voertuig door middel van een technische ingreep. Daardoor vermindert het aantal dodelijke verkeersongevallen, liggen het brandstofverbruik en de uitstoot van schadelijke stoffen lager, is er een betere doorstroming van het verkeer en minder stress in het verkeersgebeuren. Een bijkomend voordeel is dat minder middelen moeten worden ingezet voor de verkeershandhaving.

Bij de halfopen variant oefent het ISA-toestel een tegendruk uit op het gaspedaal, terwijl bij de open variant een zichtbaar en/of hoorbaar signaal de bestuurbaar waarschuwt. Bij de gesloten variant wordt de snelheid automatisch verlaagd wanneer de limiet dreigt te worden overschreden.

Staat de minister achter een veralgemeende invoering van het ISA-systeem? Hoe zou het systeem kunnen worden geïmplementeerd? Wil de minister een voortrekkersrol spelen op Europees vlak?

03.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik ben persoonlijk een sterk voorstander van ISA. Ik heb de indruk dat er ook in de autosector, die enkele jaren geleden nog erg terughoudend reageerde, een positieve evolutie aan de gang is. Steeds meer merken bieden een handmatige snelheidsregelaar

manuel. Il incombe aux pouvoirs publics de créer à court terme un fichier des limitations de vitesse, le système ISA étant tributaire d'une information précise sur la vitesse autorisée.

Je souhaite en effet prendre les devants au niveau européen. Je me concerterai avec des pays qui ont acquis de l'expérience dans ce domaine, notamment la Suède, le Danemark et les Pays-Bas, en vue de l'élaboration éventuelle d'une stratégie commune.

Si les résultats de la mise en œuvre du système ISA à Gand sont concluants, j'envisage de l'élargir à Bruxelles et de faire installer un système ISA dans ma voiture de fonction.

03.03 Guido De Padt (VLD): J'apprends avec satisfaction que le ministre fera peut-être installer le système ISA dans sa voiture de service, un geste qui sera apprécié, notamment par les usagers de la route faibles.

L'incident est clos.

04 Questions jointes de

- Mme Liesbeth Van der Auwera au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la réglementation relative aux remorques de vélo pour les enfants handicapés" (n° 743)
- Mme Greet van Gool au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les tricycles pour handicapés" (n° 827)

04.01 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Le règlement relatif aux remorques de vélo stipule qu'une telle remorque peut transporter au maximum deux personnes âgées de moins de huit ans et que la remorque ne peut peser plus de quatre-vingts kilogrammes, chargement compris. L'utilisation de remorques de vélo accroît la mobilité des enfants et principalement des enfants handicapés. La limite d'âge ne constitue pas le critère le plus approprié et a un effet discriminatoire.

Est-il exact que le ministre s'est déjà entretenu à ce sujet avec le ministre flamand Byttebier ? Quel est l'état d'avancement du dossier ?

04.02 Greet van Gool (sp.a-spirit): Les nouvelles règles posent de nombreux problèmes. Seules les remorques accouplées aux vélos peuvent encore être utilisées pour transporter des passagers, la limite étant toutefois fixée à deux enfants de moins de huit ans. La remorque et les passagers ne peuvent dépasser un poids total de quatre-vingts

aan. Het is de taak van de overheid om dringend een databestand met snelheidslimieten op te bouwen. Het ISA-systeem staat of valt immers met accurate snelheidsinformatie.

Ik wil inderdaad een voortrekkersrol spelen op Europees vlak. Ik zal overleg plegen met landen die al ervaring hebben met het systeem, met name Zweden, Groot-Brittannië, Denemarken en Nederland, om eventueel een gezamenlijke strategie te ontwikkelen.

Indien het ISA-project in Gent goede resultaten oplevert, overweeg ik om het uit te breiden naar Brussel en om een ISA-systeem in mijn dienstwagen te laten installeren.

03.03 Guido De Padt (VLD): Ik neem er met genoeg kennis van dat de minister het ISA-systeem eventueel in zijn dienstwagen zal laten installeren. Vooral de zwakke weggebruikers zullen dat gebaar appreciëren.

Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Liesbeth Van der Auwera aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de reglementering inzake de fietskarren voor gehandicapte kinderen" (nr. 743)
- mevrouw Greet van Gool aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de rolstoelfietsen" (nr. 827)

04.01 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Het reglement op de fietskarren schrijft voor dat een fietskar maximaal twee personen jonger dan acht jaar mag vervoeren en dat de fietskar met de personen erin niet meer dan tachtig kilogram mag wegen. Het gebruik van fietskarren verhoogt de mobiliteit van kinderen en vooral van kinderen met een handicap. De leeftijdsgrens is niet het meest aangewezen criterium en werkt discriminerend.

Klopt het dat de minister hierover al contact had met Vlaams minister Byttebier? Wat is de stand van zaken?

04.02 Greet van Gool (sp.a-spirit): De nieuwe regels zorgen voor heel wat problemen. Alleen nog aanhangwagens gekoppeld aan fietsen mogen passagiers vervoeren en dit is beperkt tot twee passagiers die minder dan acht jaar oud zijn. Aanhangwagen en passagiers samen mogen niet meer dan tachtig kilo wegen. Een rolstoelfiets kan

kilos. L'usage d'un tricycle pour handicapé n'est donc plus possible. Les tricycles pour handicapés sont par ailleurs également beaucoup utilisés par de jeunes handicapés moteurs de plus de huit ans. Les jeunes âgés de plus de huit ans ne peuvent pas davantage utiliser une remorque de vélo ordinaire. Les personnes handicapées se retrouvent ainsi privées de l'un des rares moyens de transport de substitution dont elles disposaient.

Peut-on encore utiliser un tricycle pour handicapé ? Dans la négative, quelle est la solution de rechange ?

Le ministre est-il disposé à nuancer la législation en vue de permettre l'utilisation d'un tricycle pour handicapé ou d'une remorque de vélo par les handicapés ?

04.03 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Le précédent gouvernement avait estimé opportun d'imposer des restrictions à l'utilisation de remorques de bicyclette. Le gouvernement flamand a demandé la révision de ces normes pour les enfants handicapés. Cette demande a été soumise pour avis à la Commission fédérale pour la Sécurité routière. A première vue, je ne vois aucune objection à ce qu'elle soit examinée par mon administration.

La fabrication de nouveaux moyens de transport pour les handicapés est en plein essor.

Même si je suis très favorable à la question posée par nos deux collègues, je dois suivre la procédure.

04.04 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Avec les parents d'enfants handicapés, nous attendons l'avis.

04.05 Greet van Gool (sp.a-spirit): Je demande au ministre de nous tenir au courant.

L'incident est clos.

05 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'indicateur de vitesse placé à l'arrière des véhicules" (n° 768)

05.01 Guido De Padt (VLD): Ma question porte sur les visuels placés sur la vitre arrière des véhicules et qui indiquent la vitesse. Destinés à éviter les carambolages, ces dispositifs induisent un contrôle social informel du comportement au volant. Les services de police pourront s'en servir pour effectuer des contrôles de vitesse sans devoir

dus niet meer. Rolstoelfietsen worden overigens ook veel gebruikt door jonge rolstoelgebruikers ouder dan acht jaar. Ook van een gewone fietskar mogen jongeren ouder dan acht jaar geen gebruik maken. Dit ontnemt personen met een handicap een van de weinige alternatieve vervoersmiddelen waarover ze beschikken.

Is er nog een mogelijkheid om rolstoelfietsen te gebruiken?

Indien niet, wat is het alternatief? Is de minister bereid om de wetgeving te verfijnen met het oog op het gebruik van een rolstoelfiets of fietskar door mensen met een handicap?

04.03 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): De vorige regering vond het opportuun om beperkingen op te leggen voor het gebruik van fietskarren. Vanuit de Vlaamse regering kwam een vraag om die normen te herzien voor kinderen met een handicap. Die werd voor advies naar de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid gestuurd. Op het eerste gezicht heb ik er geen bezwaar tegen om mijn administratie de vraag te laten onderzoeken.

Er is een evolutie in de fabricatie van nieuwe vervoersmiddelen voor mindervalide mensen.

Ik sta zeer positief tegenover de vraag van beide collega's, maar ik moet de procedure volgen.

04.04 Liesbeth Van der Auwera (CD&V): Wij wachten, met de ouders van gehandicapte kinderen, het advies af.

04.05 Greet van Gool (sp.a-spirit): Ik vraag de minister om ons op de hoogte te houden.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de Kilometer AanduidingsDisplay" (nr. 768)

05.01 Guido De Padt (VLD): Een kilometeraanduidingsdisplay (KAD) is een snelheidsmeter die wordt gemonteerd op de achterraut van de auto. Het moet kopstaartbotsingen vermijden en zorgen voor een informele sociale controle op het rijgedrag. Politiediensten kunnen snelheidscontroles

recourir à des radars coûteux. Selon une étude du centre limbourgeois pour la gestion politique (Centrum voor beleidsmanagement), le système peut en effet éviter, dans une mesure limitée, les carambolages, tout en renforçant effectivement le contrôle social.

Le ministre connaît-il ce système, et peut-il nous dire s'il existe encore d'autres études, le cas échéant réalisées par les services mêmes? A-t-il déjà eu des contacts avec le centre précité? Des initiatives ont-elles été lancées au niveau européen? Le ministre pense-t-il que le système en question a un avenir en Belgique?

05.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Je connaissais cette étude, mais je n'ai pas connaissance d'autres études en la matière.

Si un tel visuel indicateur de vitesse peut avoir un effet préventif, cet effet risque cependant de ne pas durer, l'accoutumance jouant, et le risque de distraction constitue un autre inconvénient majeur. Reste à savoir, par ailleurs, si une telle forme de contrôle social est suffisamment acceptée et soutenue par la population. Je ne sais pas non plus si ce dispositif peut s'avérer utile pour les constats d'excès de vitesse.

Il ne me paraît dès lors pas opportun d'adopter un point de vue définitif à l'heure actuelle.

L'incident est clos.

06 Question de M. Bart Laeremans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'astreinte imposée dans le cadre des nuisances sonores causées par les avions à Zaventem" (n° 842)

06.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Le 18 novembre, la Cour d'appel de Bruxelles a condamné l'Etat belge au paiement d'une astreinte de 50.000 euros par jour s'il ne procédait pas à une répartition équilibrée des nuisances sonores provenant de Zaventem ou s'il ne prenait pas de décision allant dans ce sens. L'arrêt de la Cour devait être signifié aujourd'hui.

Comment le ministre réagit-il à cette signification? A-t-elle eu lieu? Quelle décision le gouvernement fédéral a-t-il prise? Où en sont vos discussions avec les Régions flamande et bruxelloise? A quel résultat ont abouti les contacts que vous avez pris au cours du week-end? Y aura-t-il une plus grande répartition chaque nuit? Un plan stratégique prévoyant une répartition supplémentaire sera-t-il

mettre en œuvre sans dure flitstoestellen. Volgens een studie van het Limburgs Centrum voor beleidsmanagement kan het systeem kopstaartbotsingen in beperkte mate voorkomen en vergroot het inderdaad de sociale controle.

Is de minister op de hoogte van het KAD en kent hij nog andere studies, eventueel van de diensten zelf? Heeft de minister al contact gehad met het Centrum voor beleidsmanagement? Zijn er op Europees vlak al initiatieven genomen? Ziet de minister een toekomst voor het KAD in België?

05.02 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Ik ben op de hoogte van die studie, maar andere studies zijn mij niet bekend.

Van een KAD kan een preventief effect uitgaan, maar het slijtage-effect en het risico van afleiding kunnen belangrijke nadelen zijn. De vraag is ook of er voor dergelijke vorm van sociale controle wel een voldoende maatschappelijk draagvlak bestaat. Ik weet ook niet of dit systeem nuttig is voor het vaststellen van snelheidsovertredingen.

Ik vind het niet opportuun om nu al een definitief standpunt in te nemen.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Bart Laeremans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de opgelegde dwangsom in het dossier van het vliegtuiglawaai van Zaventem" (nr. 842)

06.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Op 18 november veroordeelde het hof van beroep van Brussel de overheid tot de betaling van een dwangsom van 50.000 euro per dag als de lawaaihinder vanuit Zaventem niet evenwichtig zou worden gespreid of de beslissing daartoe niet werd genomen. Het arrest zou vandaag betekend zijn.

Hoe reageert de minister op de betekening? Is die gebeurd? Wat werd er binnen de federale regering beslist? Hoe ver staan de besprekingen met het Vlaamse en het Brusselse Gewest? Wat is het resultaat van de contacten van de minister tijdens het weekend? Komt er meer spreiding binnen elke nacht? Komt er een stappenplan voor extra spreiding? Hoe bereidt de minister zich voor op de

échafaudé ? Comment vous préparez-vous au paiement d'une astreinte ? Paierez-vous ou désignerez-vous des biens pouvant faire l'objet d'une saisie ?

06.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*) : Comme je souhaite conclure un accord à court terme, je me dois de faire preuve de prudence quand je communique des informations.

Tout démocrate exécute les décisions judiciaires.

La signification a eu lieu ce matin. L'astreinte peut être recouvrée dans les vingt-quatre heures. Des concertations très intensives se déroulent au sein du gouvernement fédéral. Nous tentons de nous mettre d'accord sur tout. Le gouvernement fédéral s'est déjà concerté largement avec la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale. Une première réunion a été programmée pour essayer d'harmoniser les normes acoustiques. Je m'efforce moi-même de prendre une initiative, comme le demande l'arrêt, même si ce n'est pas de ma compétence.

Une décision définitive n'a pas encore été prise concernant les aménagements du plan de répartition. Les améliorations apportées tiendront compte des observations émises par les intéressés. Le plan de répartition repose sur un modèle mathématique qui requerrait d'être testé dans la réalité. Ce test vient d'être effectué et le plan sera adapté aux résultats. L'Etat procédera à des investissements sur la base du plan.

Je me suis préparé à l'astreinte en prenant les précautions nécessaires pour que l'Etat ne doive pas la payer.

06.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): La réponse du ministre soulève plus de questions qu'elle n'en résout. Il dit s'être préparé, mais si un accord n'intervient pas aujourd'hui ou demain, les pouvoirs publics devront payer.

Un partenaire de cartel du ministre Anciaux est membre du gouvernement bruxellois. J'espère que le ministre ne se pliera pas aux diktats de Bruxelles.

L'incident est clos.

La discussion des questions se termine à 15.02 heures.

betaling van een dwangsom? Wordt er betaald of worden goederen aangewezen waarop beslag kan worden gelegd?

06.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik wens op korte termijn een akkoord te bereiken en moet dus voorzichtig zijn met mijn informatie.

Iedere democraat moet gerechtelijke beslissingen uitvoeren.

De betekening heeft vanochtend plaatsgevonden, de dwangsom kan binnen vierentwintig uur worden ingevorderd. Er wordt zeer intensief overleg binnen de federale regering. We proberen tot een totaal akkoord te komen. Er is al veelvuldig overleg geweest met het Vlaams Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Er is een eerste vergadering belegd om te pogen een harmonisering van de geluidsnormen tot stand te brengen. Ik poog zelf een initiatief te nemen, zoals het arrest vraagt, ook al is het mijn bevoegdheid niet.

Er is nog geen definitieve beslissing over de aanpassingen aan het spreidingsplan. De verbeteringen houden rekening met de opmerkingen van de betrokkenen. Het spreidingsplan is gebaseerd op een mathematisch model, dat praktische toetsing behoeft. Die toetsing heeft nu plaatsgevonden en het plan wordt aangepast aan de resultaten. De overheid zal investeringen doen op basis van het plan.

Ik heb mij voorbereid op de dwangsom door te voorkomen dat de overheid hem moet betalen.

06.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Het antwoord van de minister roept meer vragen op dan het beantwoordt. De minister beweert dat hij zich heeft voorbereid, maar als er vandaag of morgen geen akkoord is, dan zal de overheid moeten betalen.

Een kartelgenoot van minister Anciaux is lid van de Brusselse regering. Ik hoop dat de minister geen Brusselse dictaten zal aanvaarden.

Het incident is gesloten.

De bespreking van de vragen eindigt om 15.02 uur.