



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

mercredi

woensdag

10-12-2003

10-12-2003

Après-midi

Namiddag

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

15/12/2003, 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*

15/12/2003, 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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

du

MERCREDI 10 DÉCEMBRE 2003

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 10 DECEMBER 2003

Namiddag

La séance est ouverte à 13.53 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

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

01.01 **Olivier Maingain** (MR): Depuis deux ans, l'annuaire « Pages blanches » de la zone 02 est scindé en deux volumes, distribués respectivement sur une partie de la zone. En conséquence, les abonnés souhaitant consulter l'autre volume doivent faire des démarches pour l'obtenir. Interrogé lors de la législature précédente, le ministre ayant l'IBPT dans ses attributions a toujours affirmé que l'IBPT ne formulait pas d'objection à cet égard.

Le comité consultatif auprès de l'IBPT a-t-il remis un premier avis suite à la première année de diffusion de l'annuaire ainsi scindé ? Quel est le nombre de plaintes éventuellement enregistrées et l'état d'avancement de leur traitement ? A-t-on fait étudier la possibilité d'en revenir au système antérieur ?

01.02 **Fientje Moerman**, ministre (*en français*): La proposition de scission de l'annuaire a été soumise, le 12 mars 2002, au comité consultatif, qui a marqué son accord, sous condition que Promedia respecte une obligation d'information sur la possibilité de se procurer gratuitement l'autre volume et trouve une solution commerciale pour les

De vergadering wordt geopend om 13.53 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

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

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

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

01.02 Minister **Fientje Moerman** (*Frans*): Het voorstel tot opsplitsing van de telefoongids werd op 12 maart 2002 aan het raadgevend comité voorgelegd. Het comité heeft ermee ingestemd, op voorwaarde dat Promedia zich houdt aan de verplichting om informatie te verstrekken over de mogelijkheid om het andere deel gratis te verkrijgen

annonceurs qui se sentiraient lésés. Aucun autre avis n'a été annoncé à ce sujet.

L'IBPT n'a pas enregistré un nombre significatif de plaintes. Pas plus que le service de médiation, qui a reçu quatre plaintes après la parution édition 2002-2003 et aucune suite à la parution de l'édition suivante.

Les éléments qui ont motivé l'avis positif du comité consultatif sont l'importance du tirage de l'annuaire de la zone 02 ; l'accroissement des mentions qui y figurent ; le fait que l'annuaire comporte encore plus de données que le minimum prescrit ; le fait que 90% des appels des abonnés sont effectués dans leur partie de la zone ; l'économie de papier ainsi générée ; le fait que les deux volumes sont réalisés dans les deux langues ; la garantie et l'information données aux abonnés de la possibilité de recevoir gratuitement le second volume.

Compte tenu du fait que le nombre d'abonnés mobiles augmente dans des proportions plus que significatives, que le service universel doit être fourni au juste coût et que, par comparaison aux autres grandes villes européennes, Bruxelles reste avantagée, l'IBPT estime que la scission de l'annuaire de la zone 02 reste d'actualité.

01.03 Olivier Maingain (MR): Le nombre de plaintes cité m'étonne : j'ai remis, en son temps, une plainte recueillant plus d'un millier de signatures...

Je comprends la préoccupation d'épargner le papier mais il faudrait alors peut-être réfléchir à la teneur des annuaires.

Les abonnés effectueraient 90% de leurs appels dans leur partie de la zone... Cela me laisse perplexe.

Pourquoi les « Pages jaunes » ne sont, elles, pas scindées, alors que ce sont les « Pages blanches » qui reprennent les informations les plus utiles ?

L'incident est clos.

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

en een commerciële oplossing uitwerkt voor de adverteerders die zich benadeeld zouden voelen. Ter zake werd geen enkel ander advies aangekondigd.

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

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

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

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

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

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

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

Het incident is gesloten.

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

02.01 Marie Nagy (ECOLO): Le vélo, en tant que moyen de déplacement, devrait être soumis à des normes de sécurité. Or, il existe sur le marché des vélos de qualités très différentes, qui ne semblent pas tous remplir les caractéristiques requises.

Comment s'opère le contrôle de la qualité des vélos ? Qui y procède ? Quels sont les normes de sécurité qui doivent être respectées ?

02.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Il n'existe pas de règlement technique pour les vélos. En cas de défaillance, une plainte peut être déposée auprès de l'Inspection économique, qui peut interdire la vente d'un produit dangereux.

Le Code de la route précise toutefois les équipements de sécurité minima requis.

Les composants de cycles doivent être conformes à l'arrêté royal du 21 décembre 1983 portant les conditions d'homologation des catadioptrés et pneumatiques réfléchissants, au règlement n° 3 du Traité de Genève et aux normes publiées le 9 octobre 1998 par l'Institut belge de normalisation.

Il n'existe pas d'autorité d'homologation ou de contrôle des vélos. Le respect du prescrit du Code de la route est vérifié par la police.

02.03 Marie Nagy (ECOLO): La réponse du ministre n'est pas rassurante. C'est un chantier qu'il faudra continuer à travailler.

L'incident est clos.

Président: Camille Dieu.

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

03.01 Sophie Pécriaux (PS): Le *tuning* est une activité consistant à transformer son véhicule pour en faire un objet de collection.

Le flou législatif qui entoure cette pratique donne lieu à des comportements peu objectifs de la part des autorités publiques et, parfois, peu civiques de la part des personnes qui s'y adonnent.

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

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

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

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

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

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

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

Het incident is gesloten.

Voorzitter: Camille Dieu.

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

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

Die praktijk is niet bij wet geregeld, wat tot gevolg heeft dat de overheid er soms op een weinig objectieve manier tegen optreedt en dat de

L'arrêté royal du 17 mars 2003 modifiant l'arrêté royal du 15 mars 1968, qui réglemente les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, ne règle pas tout. Des accessoires laissés en vente libre sont refusés au contrôle technique et conduisent au refus d'une couverture d'assurance. Une pétition demande l'abrogation de cet arrêté royal.

Par ailleurs, divers rassemblements d'amateurs de *tuning* sont organisés selon des modes très différents.

L'absence de données chiffrées sur ce secteur empêche le développement d'une vision globale à la base d'une politique cohérente. Avez-vous connaissance de la pétition ? Je suggère l'ouverture d'un débat avec les parties concernées.

Existe-t-il des mécanismes de contrôle en matière de manifestations de *tuning* ?

Disposez-vous d'outils statistiques relatifs à ce secteur ?

03.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*): J'ai rencontré les représentants de quelques clubs pour inventorier les problèmes qui se posent. Je ne suis pas informé d'une éventuelle pétition.

Cette problématique pose le problème de la compatibilité avec les obligations de conformité s'imposant aux véhicules. J'ai l'intention de prévoir un cadre légal rencontrant les préoccupations des *tuners*. Certaines modifications entraînent la nullité de la réception, mettant en cause la sécurité des autres usagers et le respect de l'environnement. Je n'ai donc pas l'intention d'abroger l'arrêté royal du 17 mars 2003.

Dans divers pays voisins, des autorisations isolées sont délivrées, qui ne sont pas nécessairement opposables dans des pays tiers. Mon administration évalue la question.

Les manifestations de *tuning* ont généralement lieu sur terrain privé ou couvert. Leur contrôle ne relève de la compétence de mon département que

personnes qui wagens tunes soms blijk geven van weinig burgerzin.

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

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

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

Bestaan er controlemechanismen op de tuning-evenementen?

Beschikt u over statistische gegevens over die sector?

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

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

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

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

lorsqu'elles sont organisées sur la voie publique.

gecontroleerd als ze op de openbare weg worden georganiseerd.

Nous manquons de chiffres sur cette activité économique assez récente mais il est certain qu'elle est importante, de l'ordre de 100.000 ou 200.000 *tuners* en Belgique.

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

03.03 Sophie Pécriaux (PS): Je vous communiquerai la pétition. Une rencontre avec les différents intervenants serait nécessaire. Une référence au cadre allemand serait également éclairante. Je vous demanderais de nous tenir informés de ce dossier car nous sommes sollicités à ce sujet.

03.03 Sophie Pécriaux (PS): Ik zal u de petitie bezorgen. Er moet een vergadering belegd worden met de verschillende spelers. Een verwijzing naar de Duitse TÜV-normen ter zake zou eveneens enige duidelijkheid kunnen scheppen. Ik vraag dat u ons op de hoogte houdt van dit dossier want men stelt ons hierover voortdurend vragen.

03.04 Bert Anciaux, ministre (en français): Certainement.

03.04 Minister Bert Anciaux (Frans): Dat zal ik niet nalaten.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

04.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): De nombreuses communes instaurent la zone 30 aux abords des écoles, mais d'autres hésitent car elles ne peuvent pas placer de panneaux additionnels à côté des panneaux de signalisation permanents. En outre, elles ne peuvent financièrement pas non plus se permettre l'achat de panneaux affichant des informations variables. Le ministre pourrait-il fournir des explications à ce sujet ?

04.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Vele gemeenten voeren de zone 30 aan schoolpoorten in, maar andere zijn terughoudend omdat ze geen onderborden mogen gebruiken bij bestendige verkeersborden. Verkeersborden met veranderlijke informatie zijn dan weer budgettair onhaalbaar. Kan de minister deze situatie toelichten?

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

04.02 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Ik ben een voorstander van de algemene invoering van zone 30 aan de schoolpoorten. De financiering van gemeenten is echter niet langer een federale bevoegdheid. Om een schoolomgeving te signaleren zijn er twee mogelijkheden. Ofwel gebruikt men een zone 30-bord met daarboven het gevaarsbord A23 met de twee kinderen, dus een bestendige signalisatie. Ofwel gebruikt men een zone 30-bord met daarboven een elektronisch gevaarsbord A23 met veranderlijke informatie, enkel tijdens de aankomst- en vertrektijden van de kinderen.

Ce choix n'est pas le fruit du hasard. Une signalisation permanente convient là où la fonction d'habitat est prépondérante, avec une circulation principalement locale. Une signalisation variable convient là où une limitation de vitesse n'est

Deze keuzemogelijkheid is er niet toevallig. Een bestendige signalisatie hoort daar waar de verblijfsfunctie overwegend is, met hoofdzakelijk lokaal verkeer. Een veranderlijke signalisatie hoort daar waar enkel bij het begin en het einde van de lessen een snelheidsbeperking noodzakelijk is.

indispensable qu'aux heures de début et de fin des cours.

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

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

Je le répète, je préconise la généralisation de la zone 30. Cela signifie que des adaptations d'infrastructure ne seraient nécessaires qu'aux endroits où il peut être dérogé à la règle générale des 30 kilomètres par heure. En collaboration avec tous les partenaires concernés, nous recherchons comment mettre en oeuvre les zones 30 permanentes aux abords des écoles.

Hier kunnen de nodige aanpassingen dus beperkt blijven tot de beveiliging van de kwetsbare weggebruikers.

De bestendige signalisatie wordt in feite geharmoniseerd met het wegbeeld en het verwachtingspatroon, zodat rijden aan 30 kilometer per uur er normaal lijkt. Daar is het dus niet aangewezen om de snelheidsbeperking te beperken met een klassiek verkeersbord met een periode erop.

Ik herhaal dat ik een voorstander ben van de algemene invoering van de zone 30. Dit betekent dat enkel bij een afwijking van de algemene regel van 30 km/uur infrastructurele aanpassingen nodig zouden zijn. Wij zoeken met alle betrokken partners uit hoe wij de permanente zone 30 rond de scholen kunnen realiseren.

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

04.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): De minister verwijst naar de omzendbrief van zijn voorganger over de veranderlijke en de bestendige signalisatie. Ik geef u een concreet voorbeeld. In een bepaalde gemeente ligt een school in een zone 50, maar over een lengte van 150 meter mag er enkel 30 kilometer per uur worden gereden. De gemeente vraagt buiten de lesuren en in vakanties veranderlijke informatie of een vast bord. Ik begrijp dat de minister overal de zone 30 wil invoeren, maar er zijn toch steden en gemeenten die vinden dat in zulke situaties ook veranderlijke informatie moet kunnen worden gebruikt. Dat kunnen zij nu niet, tenzij zij die borden gebruiken.

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

04.04 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Op dit moment is er geen andere optie.

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

04.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Wanneer de zone 30 in schoolomgevingen veralgemeend wordt, is de veranderlijke informatie dus niet meer van toepassing?

04.06 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Tel est l'objectif.

04.06 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Dat is de doelstelling.

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

04.07 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Het Koninklijk Besluit wordt dus aangepast?

04.08 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais):

04.08 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Dat

Effectivement.

klopt.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

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

05.01 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Uw voorganger was van plan om de mogelijkheid van een tweede bewonersparkeerkaart wettelijk te regelen. Hoe is de stand van zaken in dit dossier?

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

05.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): In artikel 2 van het KB van 18 december 1991 staat dat er slechts één bewonersparkeerkaart per wooneenheid kan worden uitgereikt. Ik ben er echter, net zoals mijn voorganger, voorstander van om de gemeentebesturen toestemming te geven van deze regel af te wijken. Het ontwerp van besluit inzake bewonersparkeren ligt voor advies bij de gewestregeringen. Zodra ik over alle adviezen beschik, zal ik het ontwerp afwerken en voor advies doorsturen aan de Raad van State.

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

05.03 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Kan de minister het ontwerp van besluit niet in eerder voorleggen aan de commissie, bijvoorbeeld om te zien of het wel de juiste richting uitgaat?

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

05.04 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Het is mijn bedoeling op termijn een aantal reglementeringen te versoepelen en af te geraken van het betuttelende imago van de minister. Het ontwerp is het oude ontwerp, maar de adviezen betreffen de inhoud en niet de vorm. Wat betreft de samenwerking tussen de kabinetten en het Parlement, geef mij de tijd om dat verder te onderzoeken en de samenwerking te verbeteren.

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

05.05 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): In deze context verwijs ik naar het voorstel van minister Vande Lanotte om het investeringsplan van de NMBS halfjaarlijks te laten evalueren door het Parlement. Ook over dit investeringsplan kunnen wij echter niet beschikken.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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

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

06.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Transinver, l'organisation des transporteurs, a récemment proposé de permettre aux cyclistes de rouler en sens contraire. Si cette règle ne devait être d'application que sur les pistes cyclables, il y aurait certainement des problèmes aux carrefours, là où la piste cyclable est interrompue. S'il devait s'agir d'une règle générale, il y aurait un risque de collisions frontales. Une telle proposition est-elle à l'examen ?

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

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

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

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

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

L'incident est clos.

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

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

06.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): De transportorganisatie Transinver stelde onlangs voor fietsers voortaan in tegenovergestelde richting te laten fietsen. Als deze regel enkel zou gelden op fietspaden, dan ontstaan er zeker problemen op kruispunten waar het fietspad niet is doorgetrokken. Indien het een algemene regel zou zijn, bestaat het risico van frontale aanrijdingen. Wordt dit voorstel onderzocht?

06.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik heb het voorstel in overleg met BIVV aan een eerste analyse onderworpen.

Als men fietsers in tegengestelde richting laat rijden op fietspaden, dan creëert dit zichtbaarheids- en veiligheidsproblemen bij het oversteken van kruispunten. Deze maatregel vereist aanzienlijke infrastructuuringrepen. Het creëert ook bijkomende moeilijkheden bij het begin en einde van een fietspad.

Als men fietsers in tegengestelde richting laat rijden op de rijbaan, dan verhoogt deze maatregel het risico van frontale botsingen. De ontmoetingssnelheid tussen fietser en automobilist wordt vergroot. De eerder vermelde zichtbaarheids- en veiligheidsproblemen zijn nog acuter als de fietsers op de rijbaan rijden. Rechts afslaan voor links rijdende fietsers wordt extra moeilijk op wegen met autoverkeer in de twee richtingen. Een tegemoetkomende auto die een fietser niet kan voorbijrijden, is gedwongen om volledig te stoppen. De fietsverlichting kan bovendien zeer verwarrend zijn voor de automobilisten.

Kortom, het voorstel is onrealistisch en komt de veiligheid van de fietsers niet ten goede.

06.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): De bevindingen van het BIVV waren gevoelsmatig ook de mijne. Bovendien maakt dit voorstel het onmogelijk om fietsers nog langer naast elkaar te laten fietsen in de bebouwde kom.

Het incident is gesloten.

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

07.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Momenteel mogen fietsers geen knipperlichten gebruiken. Toch verschijnen ze meer en meer in het straatbeeld, omdat ze in veel gevallen de zichtbaarheid van fietsers verhogen. Wat zijn de argumenten om knipperlichten bij fietsers te verbieden? Is er een wijziging van de

reglementering in zicht?

07.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Les éclairages LED, alimentés par des batteries, ne sont pas nécessairement synonymes d'éclairages clignotants. Les éclairages LED peuvent être utilisés tant en mode clignotant qu'en mode continu. L'accès à ces éclairages et leur utilisation ne sont donc pas liés au maintien ou non d'une interdiction légale des éclairages clignotants. Les éclairages de vélos ne servent pas uniquement à attirer l'attention dans la circulation. La signalisation, la reconnaissance, la localisation et la visibilité jouent également un rôle. Certains chercheurs se demandent si un éclairage clignotant contribue suffisamment à garantir l'ensemble de ces aspects. Des études supplémentaires s'imposent sans aucun doute en la matière.

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

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

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

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

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

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

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

07.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): LED-verlichting, verlichting die werkt met batterijen, hoeft geen synoniem te zijn met knipperende verlichting. LED-verlichting kan zowel in knipperlichtstand als continu branden. De toegang tot en het gebruik van LED-verlichting is dus niet gebonden aan een al dan niet gehandhaafd wettelijk verbod op knipperende verlichting.

Fietsverlichting dient niet enkel om op te vallen in het verkeer. Signalering, herkenning, lokaliseren en waarneembaarheid spelen ook een rol. Sommige onderzoekers stellen zich de vraag of knipperende verlichting voldoende bijdraagt tot al deze aspecten. Hier is zeker nog bijkomend onderzoek nodig.

Knipperlichten als enige verlichting voor fietsen riskeert verwarring te creëren bij de andere weggebruikers, aangezien er nog fietsers met dynamo's rondrijden.

Knipperlichten blijven beter voorbehouden voor uitzonderingssituaties.

De geldende opvatting -nationaal en internationaal- inzake de verlichting van voertuigen verzet zich tegen het gebruik van knipperlichten als verlichtingsmiddel. Het is niet aangewezen hier een precedent te scheppen.

De huidige reglementering omvat geen technische normen waaraan fietsverlichting dient te voldoen. Het zou goed zijn om het voorbeeld van bepaalde EU-landen te volgen. Op die manier kan men bepaalde minimumkwaliteitseisen opleggen voor fietsverlichting.

Er is bijkomend onderzoek nodig, want er bestaat twijfel over het feit dat de knipperlichten de verkeersveiligheid zouden bevorderen.

07.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): Knipperlichten vestigen de aandacht op iets wat vrij kwetsbaar is in het verkeer. Ik denk dat dit argument kan gebruikt worden om het gebruik misschien niet te verplichten, maar toch aan te moedigen.

07.04 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik kan uw argument begrijpen, maar indien men het toelaat en niet verplicht, gaat men de fietsers die geen knipperlicht hebben mijns inziens - ik wil daar niet over speculeren - in een nog zwakkere positie plaatsen. Ik wil dat eerst grondig onderzoeken.

en détail.

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

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 14.56 heures.

07.05 Daan Schalck (sp.a-spirit): Men zou om dezelfde reden de fluorescerende vest kunnen verbieden. Zij die het wel gebruiken hebben een competitief voordeel in veiligheid tegenover de anderen. Een dergelijk verbod kan toch geenszins de bedoeling zijn.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 14.56 uur.