



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

17-12-2003

17-12-2003

Après-midi

Namiddag

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

22/12/2003, 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*

22/12/2003, 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. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la mise en oeuvre du fonds des amendes routières" (n° 923)	1	- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de implementatie van het verkeersboetefonds" (nr. 923)	1
- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le fonds des amendes" (n° 945)	1	- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het verkeersboetefonds" (nr. 945)	1
- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le fonds communal des amendes" (n° 958) <i>Orateurs: Guido De Padt, Jan Mortelmans, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale, Jos Ansoms</i>	1	- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "gemeentelijk boetefonds" (nr. 958) <i>Sprekers: Guido De Padt, Jan Mortelmans, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie, Jos Ansoms</i>	1
Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'obligation pour les cyclomotoristes de circuler sur la chaussée en agglomération" (n° 924) <i>Orateurs: Guido De Padt, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</i>	4	Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verplichting voor bromfietzers om in de bebouwde kom op de rijbaan te rijden" (nr. 924) <i>Sprekers: Guido De Padt, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</i>	4
Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière" (n° 952) <i>Orateurs: Annick Saudoyer, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</i>	5	Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid" (nr. 952) <i>Sprekers: Annick Saudoyer, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</i>	5
Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les rumeurs concernant un avis accablant du Conseil d'Etat au sujet du projet de loi modifiant la loi Durant relative à la sécurité routière" (n° 959) <i>Orateurs: Jos Ansoms, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</i>	6	Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de geruchten over een vernietigend advies van de Raad van State bij het wetsontwerp tot wijziging van de wet-Durant over de verkeersveiligheid" (nr. 959) <i>Sprekers: Jos Ansoms, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</i>	6
Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la fermeture d'une cinquantaine de gares par la SNCB" (n° 989) <i>Orateurs: Annick Saudoyer, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</i>	8	Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de sluiting van een vijftigtal stations door de NMBS" (nr. 989) <i>Sprekers: Annick Saudoyer, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</i>	8
Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'offre (très) réduite de la SNCB les vendredis 26 décembre 2003 et 2 janvier 2004" (n° 1005) <i>Orateurs: Olivier Chastel, Bert Anciaux, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale</i>	9	Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het (sterk) beperkte treinaanbod van de NMBS op vrijdag 26 december 2003 en 2 januari 2004" (nr. 1005) <i>Sprekers: Olivier Chastel, Bert Anciaux, minister van Mobiliteit en Sociale Economie</i>	9

Question de M. Eric Massin au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les sens uniques limités" (n° 1013)

Orateurs: **Eric Massin, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

10

Vraag van de heer Eric Massin aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het beperkt eenrichtingsverkeer" (nr. 1013)

10

Sprekers: **Eric Massin, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

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

du

MERCREDI 17 DÉCEMBRE 2003

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 17 DECEMBER 2003

Namiddag

La séance est ouverte à 14.15 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Questions jointes de

- M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la mise en oeuvre du fonds des amendes routières" (n° 923)
- M. Jan Mortelmans au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le fonds des amendes" (n° 945)
- M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le fonds communal des amendes" (n° 958)

01.01 Guido De Padt (VLD): L'article 32 de la loi sur la sécurité routière prévoit la création d'un fonds des amendes destiné à soutenir financièrement les zones de police dans leurs actions en faveur de la sécurité. Si le fonds en question avait été rendu opérationnel en 2003, les zones de police auraient reçu les recettes supplémentaires des amendes perçues en 2003 par rapport à 2002.

Or, les arrêtés d'exécution n'ont pas encore été pris. Quand le régime entrera-t-il en vigueur? Quel est le délai pour la conclusion des conventions entre les autorités fédérales et les zones de police? Un régime transitoire a-t-il été prévu?

01.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Je me rallie aux questions posées par M. De Padt, mais je voudrais attirer l'attention sur un aspect communautaire qui n'est pas sans importance. Le Vlaams Blok craint une double discrimination de la Flandre. En effet, une partie seulement de l'argent sera transféré aux zones, le reste ira dans les caisses fédérales, alors que la Flandre fait des

De vergadering wordt geopend om 14.15 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Samengevoegde vragen van

- de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de implementatie van het verkeersboetefonds" (nr. 923)
- de heer Jan Mortelmans aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het verkeersboetefonds" (nr. 945)
- de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "gemeentelijk boetefonds" (nr. 958)

01.01 Guido De Padt (VLD): In artikel 32 van de verkeersveiligheidswet wordt een verkeersboetefonds opgericht dat de politiezones financieel moet ondersteunen bij veiligheidsacties. Zo zouden de politiezones de meeropbrengst van de in 2003 geïnde verkeersboetes ten opzichte van de in 2002 geïnde boetes ontvangen, mocht dit fonds in 2003 in werking zijn getreden.

Er zijn echter nog geen uitvoeringsbesluiten. Vanaf wanneer zal deze regeling van kracht worden? Welke termijn geldt er voor het afsluiten van de convenanten tussen de federale overheid en de politiezones? Bestaat er een overgangsregeling?

01.02 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ik sluit mij aan bij de vraag van de heer De Padt, maar ik wil wijzen op een niet onbelangrijk communautair facet. Het Vlaams Blok vreest dat Vlaanderen tweemaal benadeeld zal worden. Slechts een gedeelte van het geld zal immers worden overgeheveld naar de zones, de rest zal verdwijnen in de federale pot, terwijl Vlaanderen juist veel meer

efforts plus importants en matière de sécurité routière. C'est ainsi par exemple que 290 carrefours flamands sont déjà équipés de caméras automatiques.

L'an dernier, 74 pour cent des amendes ont été perçues en Flandre, 17 pour cent en Wallonie et 9 pour cent à Bruxelles. Dans le nouveau système, c'est donc la Flandre qui financera la Wallonie et Bruxelles en matière de sécurité routière. Un glissement peut également survenir dans le cadre de la répartition des zones de police. Quand le système entrera-t-il en vigueur ? Comment fonctionnera-t-il ? Comment le ministre récompensera-t-il les efforts flamands en matière de sécurité routière ?

01.03 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Hier, M. Ansoms s'est surtout enquis de la mise en œuvre et de l'incidence budgétaire. Je puis fournir à présent des réponses détaillées. La loi entrera en vigueur début 2004. Les procédures de préparation et d'approbation des accords entre les communes et les ministres de la Mobilité et de l'Intérieur sont analogues à celles des plans zonaux de sécurité.

L'arrêté royal mentionnera les modalités d'exécution ainsi que les exigences sur le plan du contenu et de la forme des conventions à conclure.

Nous avons adopté la répartition suivante: 10 pour cent répartis de manière forfaitaire et égale entre les 196 zones de police, 60 pour cent sur la base de la classification de la zone de police et de l'importance du cadre de police, 15 pour cent en fonction du nombre de tués et de blessés graves enregistrés dans chaque zone et 15 pour cent selon le nombre de kilomètres de routes locales et régionales au sein de la zone.

Le fonds des amendes routières permettra de fournir des moyens supplémentaires aux zones de police en vue du maintien de la sécurité routière. Nous continuerons à évaluer la différence sur la base de l'année 2002. A partir de juin 2004 toutefois, nous nous baserons sur les recettes de l'année 2003. Nous répartirons ensuite ce montant sur les 196 zones, en supposant que chacune d'entre elles ait conclu une convention.

Le projet de convention ainsi que le plan zonal de sécurité devront être communiqués pour le 15 septembre au plus tard. Nous serons dès lors en mesure de procéder au transfert des moyens dès le début de l'année 2005 et après la signature de la convention qui entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2005. L'opération s'effectuera sur la base de

inspanningen doet op het gebied van de verkeersveiligheid. Zo zijn er nu al 290 Vlaamse kruispunten uitgerust met flitscamera's.

Vorig jaar werd 74 procent van de boetes geïnd in Vlaanderen, 17 procent in Wallonië en 9 procent in Brussel. In het nieuwe systeem zal Vlaanderen dus Wallonië en Brussel financieren op het vlak van de verkeersveiligheid. Ook bij de verdeling over de politiezones kan er een verschuiving ontstaan. Wanneer treedt het systeem eigenlijk in voege? Hoe zal het systeem functioneren? Hoe zal de minister de Vlaamse inspanningen inzake verkeersveiligheid honoreren?

01.03 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Gisteren vroeg de heer Ansoms vooral naar de implementatie en het effect op de begroting. Daar kan ik nu gedetailleerd op antwoorden. De wet zal begin 2004 in werking treden. De voorbereidings- en goedkeuringsprocedure van de overeenkomsten tussen de gemeenten en de ministers van Mobiliteit en van Binnenlandse Zaken is analoog met deze van de zonale veiligheidsplannen.

De uitvoeringsregels zullen in het KB worden uiteengezet, alsook de inhoudelijke en vormelijke vereisten van de overeenkomsten.

De verdeling is als volgt: 10 percent wordt op forfaitaire en gelijke wijze verdeeld over de 196 politiezones, 60 percent op basis van de classificatie van de politiekezone en de omvang van het politiekader, 15 percent volgens het in de zone geregistreerd aantal doden en zwaargewonden en 15 percent volgens het aantal kilometers lokale en gewestwegen in de zone.

Het verkeersboetefonds zal de politiezones van extra middelen voorzien voor de handhaving van de verkeersveiligheid. We zullen het verschil blijven beoordelen op basis van 2002, maar in juni 2004 zullen we dat doen op basis van de inkomsten van 2003. Dat bedrag verdelen we over de 196 zones, in de veronderstelling dat elke zone een convenant sluit.

Uiterlijk op 15 september moeten het ontwerp van overeenkomst en het zonaal veiligheidsplan opgestuurd worden. Op dat moment kunnen wij op basis van de enveloppe die we reeds sedert juni kennen - op basis van het verschil tussen 2003 en 2002- en na het ondertekenen van het convenant dat ingaat op 1 januari 2005, de middelen

l'enveloppe dont nous avons connaissance depuis le mois de juin et qui a été déterminée en fonction des différences observées entre les années 2003 et 2002.

Les moyens financiers de 2005 seront engagés à partir du 1^{er} janvier 2006. Et ainsi de suite, toujours sur la base de 2002 en comparaison avec l'année précédant celle au cours de laquelle nous effectuons le calcul et concluons la convention.

Est-on confronté dans le cas présent à une distorsion ? La répartition des moyens financiers se basant sur quatre paramètres différents, je pense que ce danger est minime.

01.04 Guido De Padt (VLD): Les zones ne recevront donc l'argent qu'en 2005.

01.05 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Ou au moment de l'entrée en vigueur de la convention.

01.06 Guido De Padt (VLD): Nous pensions que les choses iraient plus vite. Toutes les zones consentent des efforts en matière d'application des règles de circulation routière mais aucune mesure transitoire n'est prévue. Voilà qui est démotivant. Plus le nombre de tués et de victimes de la route est élevé, plus une zone reçoit de moyens. Cela ne récompense guère les zones qui font de véritables efforts.

01.07 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Nous devons tout d'abord analyser la réponse du ministre. Il va de soi que l'objectif à terme consiste à éviter les amendes autant que possible. La discussion relative à la distorsion communautaire prendra alors tout autre tournure. Le gouvernement compte augmenter substantiellement les amendes. Dans ce cas, beaucoup d'eau s'écoulera encore sous les ponts avant que nous atteignions la situation idéale. Il est pervers de tenir compte du nombre de morts et de blessés graves dans une zone déterminée. Le ministre affirme que la distorsion des classifications pourrait tourner à l'avantage de la Flandre. J'en doute. En outre, une partie de l'argent demeure toujours dans les caisses de l'autorité fédérale.

01.08 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Il s'agit simplement de la partie qui demeure fédérale dans la situation actuelle.

01.09 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Le ministre ne peut nier l'existence d'une distorsion communautaire, qui est au demeurant attestée par les chiffres relatifs aux différentes amendes. En

overmaken vanaf begin 2005.

De middelen van 2005 worden ingezet vanaf 1 januari 2006. Zo gaat het steeds verder, steeds op basis van 2002 vergeleken met het jaar voorafgaand aan het jaar dat we de berekening maken en het convenant sluiten.

Hebben we hier te maken met een scheefftrekking? Aangezien de verdeling van de middelen op basis van vier verschillende parameters gebeurt, meen ik dat dit gevaar tot een minimum is beperkt.

01.04 Guido De Padt (VLD): Het geld gaat dus pas in 2005 naar de zones?

01.05 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Of op het moment van het ingaan van het convenant.

01.06 Guido De Padt (VLD): We gingen ervan uit dat het vlugger zou gaan. Alle zones leveren inspanningen op het vlak van verkeershandhaving en controle, maar er is geen overgangsregeling uitgewerkt. Dat is demotiverend. Hoe meer verkeersdoden en verkeersslachtoffers, hoe groter het aandeel dat een zone ontvangt. Dat is geen cadeau aan de zones die echt inspanningen leveren.

01.07 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): We moeten het antwoord van de minister eerst eens grondig bekijken. Het is uiteraard de bedoeling dat de boetes op termijn zoveel mogelijk worden vermeden. Dan wordt de discussie over de communautaire scheefftrekking helemaal iets anders. De regering wil de boetes drastisch verhogen. Dan zal het nog een hele tijd duren vooraleer we de ideale situatie bereiken. Het is pervers dat men rekening houdt met het aantal doden en zwaargewonden in een bepaalde zone. De minister zegt dat de scheefftrekking van de classificaties in het voordeel van Vlaanderen zou kunnen uitvallen. Ik betwijfel dat. Bovendien blijft er nog altijd een gedeelte van het geld plakken bij de federale overheid.

01.08 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Dat is gewoon het gedeelte dat nu ook federaal blijft.

01.09 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): De minister kan niet ontkennen dat er een communautaire scheefftrekking is. Dat blijkt uit de cijfers van de verschillende boetes. Inzake

matière de sécurité routière, tout doit être défédéralisé et, a fortiori, la problématique des amendes.

01.10 Jos Ansoms (CD&V): Je constate que le ministre reste fidèle au projet d'arrêté royal de l'ex-ministre Durant. Je le regrette.

Les critères du fonds des amendes ne récompensent nullement les prestations. S'il faut se baser sur un critère, il devrait s'agir des prestations effectuées ou non dans une zone déterminée. A présent, les zones vont obtenir de l'argent pour des prestations qu'elles n'ont pas effectuées.

Six mois ont été perdus. Les zones de police et les administrations communales qui espérait ce peu d'argent doivent encore attendre une année supplémentaire.

Le projet de Mme Durant est un mauvais arrêté royal, qui engendre vraisemblablement des transferts de Flandre vers la Wallonie, et assurément des zones de police qui fournissent effectivement des efforts vers les zones de police qui refusent d'agir en faveur de la sécurité routière.

J'engage le ministre à examiner nos amendements qui découlent de propositions de loi de collègues du VLD. Ces propositions prévoient que 50 pour cent des revenus des amendes de roulage alimentent ce fonds et aillent directement vers les zones de police, et donc pas vers le niveau fédéral. En pareil cas, nous disposerions d'un système de répartition équitable et d'un stimulant pour convaincre les zones de police de fournir de nombreux efforts. Il n'y a aucune raison de faire preuve de précipitation, car l'argent ne sera de toute manière pas versé aux zones de police avant 2005.

01.11 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Des observations fondamentales ont été formulées. J'en tiendrai compte.

01.12 Guido De Padt (VLD): Voilà une déclaration très importante. Il convient en effet d'octroyer un incitant financier aux zones pour qu'elles puissent s'occuper intensivement du respect des règles en matière de circulation routière et effectuer des contrôles.

L'incident est clos.

02 Question de M. Guido De Padt au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'obligation pour les cyclomotoristes de circuler sur la chaussée en agglomération" (n° 924)

verkeersveiligheid moet alles worden gedefederaliseerd, zeker de problematiek van de geldboetes.

01.10 Jos Ansoms (CD&V): Ik stel vast dat de minister vasthoudt aan het ontwerp van koninklijk besluit van voormalig minister Durant. Ik betreur dat.

De criteria van het boetefonds honoreren de prestatie helemaal niet. Als men dan toch een criterium gebruikt, dan zou men het moeten doen op basis van de prestaties die men al dan niet doet in een bepaalde zone. Nu gaan zones geld krijgen voor iets dat ze niet doen.

Men heeft zes maanden tijd verloren. De politiezones en de gemeentebesturen die hoopten op dat weinige geld, moeten opnieuw een jaar langer wachten.

Het ontwerp van Durant is een slecht KB dat waarschijnlijk transfers doet ontstaan van Vlaanderen naar Wallonië en zeker van politiezones die wél inspanningen doen naar politiezones die het vertikken iets te doen voor de verkeersveiligheid.

Ik roep de minister op om onze amendementen te bekijken die voortvloeiden uit wetsvoorstellen van VLD-collega's. Deze voorstellen voorzien erin dat 50 percent van de opbrengst van de verkeersboetes naar dit fonds gaat, rechtstreeks naar de politiezones en dus niet federaal. Dan heeft men een rechtvaardig verdelingssysteem en een stimulans om de politiezones te overtuigen veel inspanningen te doen. Er is geen enkele reden om snel te gaan, want het geld kan toch maar in 2005 naar de politiezones gaan.

01.11 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Er zijn fundamentele opmerkingen gegeven. Ik zal daarmee rekening houden.

01.12 Guido De Padt (VLD): Dat is een zeer belangrijke uitspraak. Men moet de zones inderdaad een financiële stimulans geven om intensief bezig te zijn met verkeershandhaving en controles.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Guido De Padt aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de verplichting voor bromfietzers om in de bebouwde kom op de rijbaan te rijden" (nr. 924)

02.01 Guido De Padt (VLD): Le ministre est-il disposé à reporter au 1^{er} janvier 2005 l'obligation pour les cyclomotoristes d'emprunter la chaussée en agglomération ? Les chaussées doivent encore être adaptées et l'IBSR n'a pas encore envoyé la brochure explicative qu'elle avait annoncée. Les pouvoirs locaux ne pourront pas appliquer cette mesure en toute sécurité dès le 1^{er} janvier 2004.

02.02 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Oui. L'arrêté royal du 30 novembre 2003 réglant cette question a été publié le 15 décembre 2003.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière" (n° 952)

03.01 Annick Saudoyer (PS): Étant donné que 22% des conducteurs impliqués dans des accidents graves sont des jeunes de 18 à 24 ans, alors qu'ils ne représentent que 8% de notre population, n'est-il pas urgent de prendre les arrêtés d'exécution de la loi du 7 février 2003, qui instaure un permis de conduire par étapes avec période probatoire?

Aucune procédure n'existe en Belgique pour déterminer la validité du permis dans le temps. Afin d'éviter l'exclusion de personnes âgées ou à revenus limités, n'est-il pas souhaitable d'instaurer, à partir d'un certain âge, des tests, plutôt que des examens, ou de demander des certificats médicaux concernant la vue ou les réflexes?

Ne serait-il pas opportun de simplifier le Code de la route, où même des policiers avouent ne pas toujours se retrouver?

03.02 Bert Anciaux, ministre (en français): La mise en application du nouveau système de permis de conduire par étapes nécessite des études approfondies, actuellement en cours. Une expérience est menée à Eupen. De nouveaux titulaires de permis de conduire suivent volontairement des cours de perfectionnement et font l'objet d'une évaluation.

Il entre également dans mes intentions de réformer en profondeur le système de formation à la conduite. L'IBSR formulera une série de critères de qualité pour les centres de perfectionnement de la

02.01 Guido De Padt (VLD): Is de minister bereid om de verplichting voor bromfietzers om in de bebouwde kom op de rijbaan te rijden uit te stellen tot 1 januari 2005? De rijweg moet nog worden aangepast en het BIVV heeft de aangekondigde toelichtende brochure nog niet verstuurd. Het is niet mogelijk voor de lokale besturen om de maatregel vanaf 1 januari 2004 veilig uit te voeren.

02.02 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Ja. Het KB van 30 november 2003 daarover werd gepubliceerd op 15 december 2003.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid" (nr. 952)

03.01 Annick Saudoyer (PS): 22 % van de chauffeurs betrokken bij zware ongevallen zijn jongeren tussen 18 en 24, die nochtans maar 8 % van de bevolking uitmaken. Moet daarom niet dringend werk worden gemaakt van de uitvoeringsbesluiten van de wet van 7 februari 2003, die een rijbewijs in stappen, met proefperiode, invoert?

In België bestaat geen enkele procedure om de geldigheid van het rijbewijs in de tijd te beperken. Is het niet aangewezen chauffeurs vanaf een bepaalde leeftijd te laten deelnemen aan een test, veeleer dan aan een examen, of een medisch getuigschrift te vragen wat het zicht en de reflexen betreft? Aldus kan worden vermeden dat ouderen en mensen met een beperkt inkomen uit de boot vallen.

Zou het niet verstandig zijn het verkeersreglement te vereenvoudigen? Zelfs politiemensen kunnen nauwelijks nog volgen.

03.02 Minister Bert Anciaux (Frans): De invoering van het nieuwe type rijbewijs in stappen moet eerst grondig bestudeerd worden. De studies zijn nu aan de gang. In Eupen wordt er een experiment opgezet. Houders van een nieuw rijbewijs volgen op vrijwillige basis een bijscholing en worden dan geëvalueerd.

Ik ben ook van plan het systeem van de rijopleiding grondig te hervormen. Het BIVV zal een reeks kwaliteitscriteria opstellen waaraan de bijscholingscentra moeten voldoen. De

conduite. Un consensus des représentants des instances et du secteur concerné devra être obtenu sur cette question au printemps 2004. Un système de label de qualité pourrait être introduit, en premier lieu sur base volontaire.

Une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil prévoit que les permis de conduire devront avoir une validité limitée dans le temps.

Le renouvellement se fera, pour les catégories C1, CD1 et D, sur base d'un examen médical. Pour les autres catégories, un examen médical pourrait être rendu obligatoire, du moins pour les conducteurs âgés.

Il n'a pas encore été envisagé d'imposer des cours pour obtenir le renouvellement du permis. Idéalement, la réponse à la question de la simplification du Code de la route est positive. Mais, si une refonte du texte peut être envisagée, celle-ci devrait être effectuée avec un soin tout particulier. Il ne s'agirait que d'une version provisoire, la matière imposant des changements permanents.

03.03 Annick Saudoyer (PS): Ne serait-il pas intéressant que le débat se déroule. Avez-vous une estimation de la date d'application de la transposition de la directive européenne?

03.04 Bert Anciaux, ministre (en français): Pas encore, car nous ne connaissons pas encore la version définitive de cette directive.

L'incident est clos.

04 Question de M. Jos Ansoms au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les rumeurs concernant un avis accablant du Conseil d'Etat au sujet du projet de loi modifiant la loi Durant relative à la sécurité routière" (n° 959)

04.01 Jos Ansoms (CD&V): Le Conseil d'Etat a émis des objections concernant la loi Durant, qui doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2004. Quelles étaient les observations du Conseil d'Etat? Le ministre peut-il commenter l'avis? Le Conseil d'Etat vise-t-il principalement l'ordre de paiement? Si tel est le cas, le ministre doit établir un nouveau projet et recueillir l'avis des Régions. Quand ce projet pourra-t-il être examiné? Il doit en outre encore être examiné par le Sénat. Je crains donc

vertegenwoordigers van de overheden en van de betrokken sector zullen in het voorjaar van 2004 hierover overeenstemming moeten bereiken. Er zou een kwaliteitslabel, in een eerste fase op vrijwillige basis, kunnen worden ingevoerd.

Een voorstel van richtlijn van het Europees Parlement en van de Raad bepaalt dat de rijbewijzen maar een beperkte geldigheidsduur zullen mogen hebben.

De rijbewijzen van categorie C1, CD1 en D zullen worden verlengd op grond van een medisch onderzoek. Voor de overige categorieën zou een verplicht medisch onderzoek kunnen worden ingevoerd, zeker voor de oudere chauffeurs.

Er wordt voorlopig niet gedacht aan het verplicht volgen van een cursus met het oog op de vernieuwing van het rijbewijs. Principeel kan ik positief antwoorden op uw vraag naar de vereenvoudiging van het verkeersreglement. De eventuele herziening van de tekst moet echter met de nodige voorzichtigheid gebeuren. Hoe dan ook zou het altijd maar om een voorlopige versie gaan, aangezien in dit domein voortdurend wijzigingen moeten worden doorgevoerd.

03.03 Annick Saudoyer (PS): Ware het niet interessant dat deze bespreking in het parlement wordt gehouden? Hebt u het over werkgroepen? Hebt u een idee van de datum waarop de omzetting van de Europese richtlijn van toepassing wordt?

03.04 Minister Bert Anciaux (Frans): Nog niet, omdat wij de definitieve versie van deze richtlijn nog niet kennen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de geruchten over een vernietigend advies van de Raad van State bij het wetsontwerp tot wijziging van de wet-Durant over de verkeersveiligheid" (nr. 959)

04.01 Jos Ansoms (CD&V): De Raad van State maakt bezwaren bij de wet-Durant die op 1 januari 2004 in voege treedt. Wat waren de bemerkingen van de Raad van State? Kan de minister het advies toelichten? Viseert de Raad van State vooral het bevel tot betaling? Als dat zo is, dan moet de minister een nieuw ontwerp maken en het advies inwinnen van de Gewesten. Wanneer kan dat ontwerp besproken worden? Het moet bovendien ook nog naar de

que le ministre ne manque de temps. Pourrait-il fournir plus de détails sur son timing ?

Senaat. Ik vrees dus dat de minister in tijdsnood komt. Kan hij wat meer details over zijn timing geven?

04.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Des objections techniques et juridiques ont effectivement été soulevées concernant la loi existante, principalement contre l'ordre de paiement. La procédure relative à l'ordre de paiement doit être revue. Le projet de loi stipule que les faits, les poursuites et les sanctions demeurent régis par les lois applicables au moment des faits.

04.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Er zijn inderdaad technische en juridische bezwaren gerezen tegen de bestaande wet, vooral tegen het bevel tot betaling. De procedure van het bevel tot betaling moet herzien worden. Het wetsontwerp bepaalt dat de feiten, de vervolgingen en de sancties geregeld blijven door de wetten die van toepassing zijn op het ogenblik van de feiten.

S'agissant des faits qui se sont produits avant la date d'entrée en vigueur, les procédures se dérouleront sans faire appel à l'ordre de paiement. Ensuite, le projet confie la décision en matière d'ordre de paiement au juge de police. Enfin, il prévoit que la disposition en matière d'ordre de paiement ne s'applique que si le contrevenant n'a donné aucune suite à une perception immédiate.

Voor feiten gepleegd voor de datum van inwerkingtreding zullen de procedures gevoerd worden zonder beroep te doen op het bevel tot betaling. Voorts vertrouwt het ontwerp de beslissing inzake het bevel tot betaling toe aan de politierechter. Ten slotte bepaalt het dat de beschikking inzake het bevel tot betaling slechts van toepassing is als de overtreder geen gevolg heeft gegeven aan een onmiddellijke inning.

Le Conseil d'Etat estime que l'obligation de payer avant que le contrevenant ait la possibilité de contester l'ordre de paiement, est contraire aux dispositions de la C.E.D.H. C'est pourquoi le projet a été modifié. Dès qu'il sera approuvé par le Conseil des ministres, il pourra, s'il est accompagné des avis nécessaires des Régions, être soumis au Parlement. La loi entrera en vigueur au début de l'année 2004, à l'exclusion de l'ordre de paiement.

De Raad van State meent dat de verplichting om te betalen vooraleer de overtreder de mogelijkheid heeft om het bevel tot betaling te betwisten, in strijd is met het EVRM. Daarom werd het ontwerp herzien. Zodra het door de Ministerraad is goedgekeurd kan het, vergezeld van de nodige adviezen van de Gewesten, aan het Parlement voorgelegd worden. De wet zal begin 2004 in werking treden, met uitzondering van het bevel tot betaling.

04.03 Jos Ansoms (CD&V): Le projet doit encore être examiné en Conseil des ministres, puis il faudra s'enquérir de l'avis des Régions, alors seulement il pourra être déposé au Parlement. La Chambre et le Sénat doivent encore tous deux l'approuver. Tout cela doit se faire avant le 1^{er} février et probablement en même temps que la campagne relative à la circulation routière. Quand le ministre admettra-t-il qu'il ne peut respecter la date limite du 1^{er} février ? Initialement, la date du 1^{er} novembre avait été avancée comme date limite ; le ministre a lui-même reporté la date au 1^{er} février, mais cela ne s'avère pas plus réalisable.

04.03 Jos Ansoms (CD&V): Het ontwerp moet dus nog besproken worden in de Ministerraad, dan moet het advies van de Gewesten nog gevraagd worden en dan pas kan het in het Parlement worden ingediend. Zowel Kamer als Senaat moeten het goedkeuren. Dit alles moet gebeuren voor 1 februari en waarschijnlijk gelijktijdig met de verkeerscampagne. Wanneer zal de minister bekennen dat hij de deadline van 1 februari niet kan halen? Aanvankelijk was 1 november als streefdatum vooropgesteld; de minister heeft die zelf verschoven naar 1 februari, maar ook dat blijkt niet haalbaar.

04.04 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Mon objectif a toujours été d'appliquer la loi dans les plus brefs délais.

04.04 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik heb altijd de bedoeling gehad de wet zo snel mogelijk uit te voeren.

Et c'est encore mon objectif. J'ai admis hier que je n'étais pas sûr que la date du 1^{er} février pourrait être respectée. Je ne pourrai donner une date

Dat is nog altijd zo. Ik heb gisteren toegegeven dat ik niet zeker ben of 1 februari gehaald kan worden. Ik kan pas een definitieve datum geven wanneer

définitive que lorsque l'arrêté royal d'entrée en vigueur paraîtra au *Moniteur belge*. Cela a duré aussi longtemps en raison des lacunes que présentait la loi, tant sur le plan de la mesure transitoire que de l'ordre de paiement.

Quoi qu'il en soit, le projet entrera en vigueur au début de l'année 2004, à l'exception de l'ordre de paiement, qui n'est pas indispensable pour l'application de la loi. Nous allons au préalable en débattre sérieusement à la Chambre et au Sénat. À présent, le calendrier est clair. Si la commission donne son accord, le projet pourra être examiné au cours de la semaine du 12 janvier 2004.

04.05 Jos Ansoms (CD&V): Lors de son entrée en fonction, le gouvernement arc-en-ciel a fait savoir à l'opinion publique que la sécurité routière serait pour la première fois un thème important. Nous avons dû attendre quatre ans la loi Durant, finalement une mauvaise loi. Ensuite, la coalition violette a répété la même chanson : la sécurité routière sera une priorité absolue. Or la loi est reportée à 2004 et le fonds des amendes à 2005 même. L'opposition se doit de dénoncer cette situation.

L'incident est clos.

05 Question de Mme Annick Saudoyer au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "la fermeture d'une cinquantaine de gares par la SNCB" (n° 989)

05.01 Annick Saudoyer (PS): M. Vande Lanotte a annoncé que la SNCB comptait fermer environ 50 gares à partir de critères bien précis. Il semble que certaines gares qui ne correspondent pas à ces critères seront néanmoins fermées. Par exemple, la gare de Herseaux.

Disposez-vous d'une liste des gares susceptibles de fermer? Quels sont les critères exacts? Quelles sont les garanties que le service à la clientèle sera encore assuré de manière optimale? La fermeture des gares n'entraînera-t-elle pas la suppression ultérieure de l'arrêt à ces gares? Comment comptez-vous gérer les bâtiments abandonnés?

05.02 Bert Anciaux, ministre (en français): La gare de Herseaux ne figure pas sur la liste des gares à fermer. Il existe effectivement une liste des gares susceptibles d'être fermées. Le chiffre d'affaires minimum exigé est de 200 000 € par an et le coût du maintien des guichets ne peut être supérieur à 50 000 € par an. La fermeture du point

het KB tot inwerkingtreding in het *Belgisch Staatsblad* verschenen is. Het heeft zolang geduurd omdat de wet gebreken vertoonde, zowel wat betreft de overgangsmaatregel als wat betreft het bevel tot betaling.

Het ontwerp zal hoe dan ook begin 2004 in werking treden, uitgezonderd het bevel tot betaling, wat niet onontbeerlijk is voor de uitvoering. Daarover zullen we eerst ernstig debatteren in Kamer en Senaat. De timing is nu duidelijk. Als de commissie ermee instemt, dan kan het ontwerp behandeld worden in de week van 12 januari 2004.

04.05 Jos Ansoms (CD&V): Bij haar aantreden heeft paarsgroen de publieke opinie wijsgemaakt dat verkeersveiligheid voor het eerst een belangrijk thema zou zijn. Wij hebben echter vier jaar moeten wachten op de wet-Durant, een slechte wet. Daarna herhaalde paars hetzelfde liedje: verkeersveiligheid zou een topprioriteit zijn, maar de wet wordt uitgesteld tot 2004 en het boetefonds zelfs tot 2005. De oppositie moet dat wel aan de kaak stellen.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Annick Saudoyer aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de sluiting van een vijftigtal stations door de NMBS" (nr. 989)

05.01 Annick Saudoyer (PS): De heer Vande Lanotte heeft aangekondigd dat de NMBS van plan is 50 stations te sluiten, en zulks op grond van welbepaalde criteria. Het ziet er echter uit dat stations die niet aan die criteria voldoen toch zullen worden gesloten. Dat zou bijvoorbeeld gelden voor het station van Herseaux.

Beschikt u over een lijst van stations die mogelijkerwijs zullen worden gesloten? Op grond van welke precieze criteria? Wat zijn de garanties dat de dienstverlening aan het cliënteel nog optimaal zal kunnen worden gewaarborgd? Zal de sluiting van de stations uiteindelijk niet tot een afschaffing van de stopplaatsen leiden? Wat zal er gebeuren met de leegstaande stationsgebouwen?

05.02 Minister Bert Anciaux (Frans): Het station van Herseaux staat niet op de lijst van stations die mogelijkerwijs zullen worden gesloten. Er bestaat inderdaad zo'n lijst. Om niet in aanmerking te komen voor sluiting, moet een station een jaarlijkse minimumomzet van 200.000 euro halen en mogen de kosten voor het behoud van de loketten niet

de vente d'une gare ne pourrait avoir lieu que moyennant l'offre d'une alternative à la clientèle. La fermeture du point de vente d'une gare ne signifie pas la suppression des arrêts. Lorsqu'un bâtiment n'est plus nécessaire aux besoins de la SNCB, celle-ci s'efforce de le valoriser.

05.03 Annick Saudoyer (PS): Herzeaux se trouve dans une région très défavorisée. Quelles seraient les possibilités d'obtenir leur ticket pour les clients d'une gare voisine?

05.04 Bert Anciaux, ministre (*en français*): La vente par internet est une des possibilités. Il y a aussi la vente externe, la vente par téléphone. La SNCB examine les différents points de vente possibles, comme les concessionnaires Lotto, par exemple.

La SNCB cherche encore d'autres solutions au cas où on supprimerait un point de vente.

L'incident est clos.

06 Question de M. Olivier Chastel au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'offre (très) réduite de la SNCB les vendredis 26 décembre 2003 et 2 janvier 2004" (n° 1005)

06.01 Olivier Chastel (MR): Le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB a émis plusieurs avis négatifs concernant la période de fin d'année à la SNCB et notamment l'adaptation de l'offre pour cette période. Il semble que cette dernière s'apprête à prendre des dispositions assez similaires cette année.

Le Comité consultatif des usagers trouve, en l'occurrence, tout à fait inacceptable la manière dont la SNCB réduit, quasiment au trafic des jours fériés, la disponibilité des trains les vendredis 26 décembre 2003 et 2 janvier 2004.

Est-il exact qu'un certain nombre de décisions ont été prises pour ces jours de fin d'année entraînant une véritable offre au rabais pour cette période? Quel est votre sentiment sur le Comité consultatif, les moyens dont il dispose et la manière dont la SNCB prend en considération ses avis?

06.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Les

hoger liggen dan 50.000 euro per jaar. De loketten in een station zouden enkel mogen worden gesloten als aan de reizigers een alternatieve oplossing wordt aangeboden. De sluiting van de loketten van een station betekent niet dat de stopplaats wordt afgeschaft. Wanneer een gebouw voor de NMBS overbodig wordt, tracht de maatschappij het te gelde te maken.

05.03 Annick Saudoyer (PS): Herseaux bevindt zich in een economisch achtergesteld gebied. Over welke mogelijkheden zullen de cliënten beschikken om in een nabijgelegen station een treinkaartje te kopen?

05.04 Minister Bert Anciaux (Frans): De verkoop via internet is een van de mogelijkheden. Er is ook de externe verkoop, de telefonische verkoop. De NMBS onderzoekt diverse mogelijke verkooppunten, zoals de Lotto-concessiehouders bijvoorbeeld.

De NMBS zoekt nog naar alternatieven voor de eventuele afschaffing van sommige verkooppunten.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het (sterk) beperkte treinaanbod van de NMBS op vrijdag 26 december 2003 en 2 januari 2004" (nr. 1005)

06.01 Olivier Chastel (MR): Het Raadgevend Comité van de gebruikers bij de NMBS heeft verscheidene negatieve adviezen over de eindejaarsperiode uitgebracht, met name over de aanpassing van het aanbod in die periode. Dit jaar is de NMBS blijkbaar van plan gelijkaardige maatregelen te treffen.

Het Raadgevend Comité van de gebruikers vindt het volstrekt onaanvaardbaar dat de NMBS het treinaanbod op vrijdag 26 december 2003 en 2 januari 2004 bijna herleidt tot de dienstregeling die op feestdagen geldt.

Klopt het dat er voor de komende eindejaarsperiode een aantal beslissingen werden genomen waardoor het aanbod volstrekt onvoldoende zal zijn? Wat is uw mening over het Raadgevend Comité, de middelen waarover het beschikt en de manier waarop de NMBS met zijn adviezen omgaat?

06.02 Minister Bert Anciaux (Frans): De informatie

informations recueillies par l'honorable membre sont imprécises, voire sans fondement.

La demande de transport voyageurs, durant "la trêve des confiseurs", est très nettement en retrait par rapport à la normale. Il serait donc irresponsable d'exiger le maintien de l'offre dite "de base" durant cette période.

La SNCB a proposé, cette année, une offre bien plus étoffée que les années précédentes et tenant au mieux compte des desiderata des uns et des autres.

Au vu des données statistiques, la SNCB est convaincue que la demande sera très faible les 26 et 31 décembre prochains. Par souci de bonne gestion des deniers publics, elle appliquera dès lors le régime "dimanches et jours fériés", avec des mesures complémentaires importantes. Le détail de ces mesures est disponible sur internet et sera distribué sous forme de brochure dans toutes les gares.

06.03 Olivier Chastel (MR): C'est à nouveau une réponse que la SNCB vous dicte. Si ma question était vraiment déplacée, je me demande pourquoi, chaque année, le comité consultatif des usagers essaie d'obtenir que l'offre soit plus adaptée.

L'incident est clos.

07 Question de M. Eric Massin au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "les sens uniques limités" (n° 1013)

07.01 Eric Massin (PS): Un arrêté ministériel modifiant l'arrêté du 11 octobre 1976 précise qu'à partir du 1^{er} juillet 2004, des sens uniques pourront être empruntés par les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues classe A.

Cette mesure pose de nombreuses difficultés d'aménagements de la voirie et emporte un coût dont l'impact financier sur les budgets des villes et communes qui connaissent déjà des situations budgétaires particulièrement difficiles sera donc loin d'être négligeable.

De plus, il y a lieu de s'inquiéter des dangers auxquels vont être exposés les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs classe A.

waarover het geachte lid beschikt, is onnauwkeurig en zelfs ongegrond.

Tijdens de kerstvakantie is er duidelijk minder vraag naar openbaar vervoer. Het zou dan ook onverantwoord zijn te eisen dat tijdens deze periode het "basisaanbod" wordt behouden.

Dit jaar heeft de NMBS een aanbod voorgesteld dat heel wat uitgebreider is dan de voorbije jaren en zo veel mogelijk met de wensen van alle partijen rekening houdt.

Op grond van de statistieken is de NMBS ervan overtuigd dat er op 26 en 31 december eerstkomend bijzonder weinig reizigers zullen opdagen. Omwille van het goed beheer van overheidsgeld zal ze de treinen volgens de dienstregeling die geldt op zon- en feestdagen laten rijden. Er zullen echter ook verscheidene bijkomende treinen worden ingezet. Een overzicht van deze maatregelen kan op internet geconsulteerd worden en in de stations zullen folders worden uitgedeeld.

06.03 Olivier Chastel (MR): Het gaat weer om een antwoord dat de NMBS u heeft gedicteerd. Als mijn vraag ongegrond is, waarom onderneemt het Raadgevend Comité van de gebruikers dan elk jaar pogingen om een aangepaster aanbod te bekomen?

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Eric Massin aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het beperkt eenrichtingsverkeer" (nr. 1013)

07.01 Eric Massin (PS): Een ministerieel besluit tot wijziging van het besluit van 11 oktober 1976, bepaalt dat fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen klasse A vanaf 1 juli 2004 in tegengestelde richting door eenrichtingsstraten mogen rijden.

Door deze maatregel moeten er heel wat moeilijke aanpassingen aan de wegen worden uitgevoerd, waaraan een prijskaartje hangt dat zwaar zal doorwegen op de begroting van steden en gemeenten die de eindjes nu al moeilijk aan elkaar kunnen knopen.

Bovendien moeten wij ons bekommeren om de gevaren waaraan de fietsers en bromfietzers zullen worden blootgesteld.

Vous allez devoir appliquer une décision qui a été prise votre prédécesseur. Quelle est votre position? Pourriez-vous envisager un réexamen de cette disposition ?

07.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Premièrement, en ce qui concerne l'impact budgétaire, une lettre circulaire a été adressée le 24 janvier 2003 à toutes les communes pour les sensibiliser en temps utile.

La Région de Bruxelles-Capitale, pour ne citer qu'elle, subventionne, notamment, les études de signalisation.

Toutes les études prouvent qu'il y a une augmentation de la sécurité du fait qu'en roulant à contre-sens, il y a un contact visuel entre les usagers et, donc, une meilleure perception. En devenant une règle générale, cette mesure ne devra plus être ignorée par les autres usagers. L'entrée et la sortie des rues peuvent présenter un aspect plus sensible et il est recommandé d'y procéder à des marquages au sol. L'IBSR publiera une brochure, début 2004, dans laquelle les mesures pratiques de placement seront détaillées.

Si certains carrefours présentent un degré de dangerosité particulier, il est – exceptionnellement – permis de déroger à la règle.

07.03 Eric Massin (PS): Si des problèmes budgétaires se posent, on est renvoyé aux Régions ! Toutefois, il s'agit d'une mesure fédérale et non régionale.

Dans un carrefour, avec le sens unique limité, le cycliste bénéficie d'une priorité de droite qui s'applique sur toute la largeur de la chaussée, ce qui risque de poser certains problèmes.

En ce qui concerne les recommandations de marquage au sol, vos réponses ne rencontrent pas les difficultés pratiques vécues sur le terrain par les responsables de la police et de l'administration.

L'incident est clos.

La réunion publique est levée à 15.40 heures.

U moet een door uw voorganger genomen beslissing toepassen. Wat is uw standpunt? Kunt u deze bepaling opnieuw laten onderzoeken?

07.02 Minister Bert Anciaux (Frans): Eerst en vooral werd over de budgettaire impact op 24 januari 2003 een omzendbrief gestuurd naar alle gemeenten om ze tijdig op de hoogte te brengen.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, bijvoorbeeld, subsidieert met name de studies met betrekking tot de verkeerstekens.

Alle studies wijzen uit dat de veiligheid toeneemt wanneer men in tegengestelde richting rijdt omdat er visueel contact is tussen de weggebruikers en de zichtbaarheid dus beter is. Als die maatregel een algemene regel wordt, zullen de overige weggebruikers hem niet meer kunnen negeren. Het in- en uitrijden van straten is een delicatesse kwestie en aanbevolen wordt om er wegmarkeringen aan te brengen. Het BIVV zal begin 2004 een brochure uitgeven waarin de praktische maatregelen ter zake op een gedetailleerde manier zullen worden uiteengezet.

Op bijzonder gevaarlijke kruispunten kan – uitzonderlijk – van de regel worden afgeweken.

07.03 Eric Massin (PS): Wanneer begrotingsproblemen rijzen verwijst men ons door naar de Gewesten! Het betreft echter een federale en geen gewestelijke maatregel.

Op een kruispunt met een beperkte enkele rijrichting heeft de fietser voorrang van rechts, die geldt voor de hele breedte van de weg, wat voor problemen kan zorgen.

Inzake de aanbevelingen met betrekking tot de wegmarkeringen, reiken uw antwoorden geen oplossingen aan voor de praktische moeilijkheden waarmee de politiemensen en de ambtenaren worden geconfronteerd.

Het incident is gesloten.

De openbare vergadering wordt gesloten om 15.40 uur.