



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

11-02-2004

11-02-2004

Après-midi

Namiddag

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

16/02/2004, 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*

16/02/2004, 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 – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</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 (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</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 (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 (met de bijlagen)</i>
	<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>		<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>

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

SOMMAIRE

- Question de Mme Françoise Colinia au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le transport de personnes en autocar" (n° 1390)
Orateurs: **Françoise Colinia, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale
- Question de M. Hans Bonte au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le Code de la route relatif aux motocyclettes équipées d'un side-car ou d'une remorque" (n° 1435)
Orateurs: **Hans Bonte, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale
- Question de Mme Yolande Avontroodt à la ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable sur "l'utilisation de miniscooters électriques" (n° 1380)
Orateurs: **Yolande Avontroodt, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale
- Question de Mme Catherine Doyen-Fonck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'impossibilité pour les employés de Belgocontrol de bénéficier du congé d'adoption" (n° 1439)
Orateurs: **Catherine Doyen-Fonck, 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 "d'éventuels abus dans le secteur des autocars" (n° 1651)
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 "le stationnement payant des citoyens en ville" (n° 1662)
Orateurs: **Daan Schalck, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale
- Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'application de la Convention du 4 avril 2003 visant à mettre en oeuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles" (n° 1666)
Orateurs: **Valérie De Bue, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale

INHOUD

- Vraag van mevrouw Françoise Colinia aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het personenvervoer per autocar" (nr. 1390)
Sprekers: **Françoise Colinia, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie
- Vraag van de heer Hans Bonte aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het verkeersreglement inzake motorfietsen met zijspan en aanhangwagen" (nr. 1435)
Sprekers: **Hans Bonte, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie
- Vraag van mevrouw Yolande Avontroodt aan de minister van Leefmilieu, Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling over "het gebruik van elektrische miniscooters" (nr. 1380)
Sprekers: **Yolande Avontroodt, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie
- Vraag van mevrouw Catherine Doyen-Fonck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het feit dat de werknemers van Belgocontrol geen recht hebben op adoptieverlof" (nr. 1439)
Sprekers: **Catherine Doyen-Fonck, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie
- Vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "mogelijke misbruiken in de autocarsector" (nr. 1651)
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 "het betaald parkeren van inwoners in steden" (nr. 1662)
Sprekers: **Daan Schalck, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie
- Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de toepassing van de Overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de uitvoering van het programma voor het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel" (nr. 1666)
Sprekers: **Valérie De Bue, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie

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

du

MERCREDI 11 FÉVRIER 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 11 FEBRUARI 2004

Namiddag

La séance est ouverte à 14h.37 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de Mme Françoise Colinia au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le transport de personnes en autocar" (n° 1390)

01.01 **Françoise Colinia** (MR): Je voudrais revenir sur les circonstances de l'accident d'autocar qui a eu lieu le 20 décembre dernier à Hensies. Une des questions qui se posent concerne la propagation quasi instantanée, dès le choc, d'un violent incendie à bord du véhicule. Sans préjuger des résultats de l'enquête - qui mettrait en cause l'embrasement du réservoir de carburant - j'aimerais obtenir certaines précisions.

Dans notre pays, à quels critères techniques le réservoir à carburant des autocars et autobus est-il soumis? En fonction de quelles études - de quand datent-elles - le cahier des charges en la matière a-t-il été réalisé ?

Y a-t-il uniformisation des critères de sécurité et du contrôle de leur respect dans les Etats de l'Union européenne?

En cas de répétition de pareil accident, connaîtrait-on le même type de risque pour les passagers d'un véhicule de cette catégorie mis en circulation en conformité avec la législation belge ? Dans ce cas, quelles mesures urgentes comptez-vous prendre ?

01.02 **Bert Anciaux**, ministre (*en français*): Le

De vergadering wordt geopend om 14.37 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van mevrouw Françoise Colinia aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het personenvervoer per autocar" (nr. 1390)

01.01 **Françoise Colinia** (MR): Ik wil terugkomen op de omstandigheden van het busongeval dat op 20 december jongstleden in Hensies plaatsvond. Eén van de vragen die dit oproept, betreft het uitbreken van een hevige brand aan boord van het voertuig, vrijwel onmiddellijk na de botsing. Zonder op de resultaten van het onderzoek vooruit te lopen - die het ontbranden van de brandstoftank als oorzaak zouden aanwijzen - zou ik toch enige verduidelijking willen bekomen.

Welke technische criteria gelden er in België voor de brandstoftank van autocars en autobussen? Op basis van welke studies - van wanneer dateren zij - werden de technische voorwaarden ter zake opgesteld?

Zijn de veiligheidscriteria en het toezicht op de naleving ervan dezelfde in alle lidstaten van de Europese Unie?

Zouden de passagiers van een voertuig van die categorie, dat in overeenstemming met de Belgische wetgeving in het verkeer is gebracht, hetzelfde risico lopen als zich opnieuw een soortgelijk ongeval voordoet? Zo ja, welke dringende maatregelen denkt u te nemen?

01.02 Minister **Bert Anciaux** (*Frans*): De

réservoir des véhicules doit répondre au prescrit des normes belges - arrêté royal du 15 mars 1968 - et européennes - directive 2000/8/CE du Parlement européen et Conseil du 20 mars 2000. Les Etats membres sont tenus d'appliquer des prescriptions uniformes au niveau de la réception par type, mais régissent librement la question du contrôle technique.

En vertu de ces dispositions, les bus et cars immatriculés en Belgique sont soumis à des inspections techniques trimestrielles ou semestrielles, qui vérifient notamment le réservoir et le système de combustion.

Des études sont en cours au niveau européen, pour renforcer la sécurité des usagers, mais je pense qu'on ne peut se limiter aux normes techniques. Je vais rencontrer le secteur pour élaborer un plan d'action.

01.03 **Françoise Colinia** (MR): Vous parlez de carburants liquides; y a-t-il un autre règlement pour le gaz?

01.04 **Bert Anciaux**, ministre (*en français*): Non. Cela vaut pour tout carburant.

L'incident est clos.

02 **Question de M. Hans Bonte au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le Code de la route relatif aux motocyclettes équipées d'un side-car ou d'une remorque" (n° 1435)**

02.01 **Hans Bonte** (sp.a-spirit): L'article 15 de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général des conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques dispose que la largeur d'une remorque ne peut dépasser celle du véhicule tracteur lorsqu'il s'agit d'une motocyclette à trois roues ou à deux roues avec side-car. En revanche, l'article 49.1 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 interdit le tractage de remorques à l'aide de cyclomoteurs à trois ou à quatre roues ou de motocyclettes équipées d'un side-car.

Les dispositions précitées se contredisent et donnent lieu à une situation ambiguë ainsi qu'à des contestations juridiques. Quelles démarches le ministre compte-t-il entreprendre pour remédier à ce problème ?

brandstoftank van de voertuigen moet beantwoorden aan de Belgische normen - het koninklijk besluit van 15 maart 1968 - en aan de Europese normen - de richtlijn 2000/8/EG van 20 maart 2000 van het Europees Parlement en van de Raad. De lidstaten moeten eenvormige voorschriften toepassen bij de goedkeuring per type van voertuigen, maar ze kunnen de technische inspectie autonoom regelen.

In uitvoering van deze bepalingen worden de bussen en autocars die in België zijn ingeschreven om de drie of zes maand aan een technische inspectie onderworpen. Tijdens die inspecties worden onder meer de brandstoftank en het verbrandingssysteem nagekeken.

Op Europees niveau worden er studies uitgevoerd om de veiligheid van de passagiers te bevorderen, maar ik denk dat men zich niet tot technische normen kan beperken. Ik zal vertegenwoordigers van de sector ontmoeten om een actieplan op te stellen.

01.03 **Françoise Colinia** (MR): U hebt het over vloeibare brandstoffen; geldt er een andere reglementering voor gas?

01.04 Minister **Bert Anciaux** (*Frans*): Neen. De reglementering geldt voor alle brandstoffen.

Het incident is gesloten.

02 **Vraag van de heer Hans Bonte aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het verkeersreglement inzake motorfietsen met zijspan en aanhangwagen" (nr. 1435)**

02.01 **Hans Bonte** (sp.a-spirit): Artikel 15 van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 inzake het algemeen reglement voor bromfietsen, motorfietsen en hun aanhangwagens, bepaalt dat de breedte van een aanhangwagen niet groter mag zijn dan het trekkende voertuig, indien dit laatste een motorfiets op drie wielen of op twee wielen met een zijspanwagen is. Artikel 49.1 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 verbiedt echter het trekken van een aanhangwagen met een drie- of vierwielige bromfiets of met een motorfiets met zijspanwagen.

Beide bepalingen spreken mekaar tegen, wat onduidelijkheid en juridische betwistingen in de hand werkt. Wat doet de minister om dit probleem op te lossen?

02.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Il y a en effet une contradiction entre l'article 49, point 1, du Code de la route et l'article 15 du règlement technique. Mes services examinent actuellement s'il est indiqué de permettre également aux motocyclettes de tirer une remorque. Si cela ne pose aucun problème en matière de sécurité routière, l'article 49, point 1, sera adapté.

02.03 Hans Bonte (sp.a-spirit): J'espère que la situation sera rapidement clarifiée.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Yolande Avontroodt à la ministre de l'Environnement, de la Protection de la consommation et du Développement durable sur "l'utilisation de miniscooters électriques" (n° 1380)

03.01 Yolande Avontroodt (VLD): La ministre Van den Bossche a laissé entendre dans un communiqué de presse qu'elle ferait interdire l'utilisation des mini-scooters électriques sur la voie publique. Cependant, ces miniscooters sont très importants pour les personnes âgées et handicapées à mobilité réduite, et les pays voisins ont même adapté les trottoirs à leur utilisation. Certains acheteurs se demandent également comment ils vont le cas échéant récupérer l'acompte de 1 500 euros.

Il ne s'indique pas de classer les mini-scooters dans la catégorie des cyclomoteurs, car ils ne satisfont pas aux conditions techniques. Quelle est la politique de la ministre sur ce point ? Quelle sécurité juridique peut-elle offrir aux citoyens qui ont déjà versé un acompte pour l'achat d'un mini-scooter avec lequel ils ne pourront pas circuler sur la voie publique ?

03.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Je vous communiquerai également la réponse de Mme Van den Bossche. Ces mini-scooters relèvent soit de la réglementation générale des machines, directive 98/37/CEE, soit de la directive 88/378/CEE relative à la sécurité des jouets et doivent donc satisfaire aux prescriptions en matière de sécurité. Par ailleurs, la loi du 9 février 1994 impose aux producteurs d'informer les utilisateurs sur les risques qu'il est difficile de déceler.

A l'heure actuelle, de nombreux utilisateurs considèrent à tort que ces mini-scooters peuvent circuler sur la voie publique alors qu'à l'achat, il devrait leur être précisé qu'il n'en est rien. La

02.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Er is inderdaad een tegenspraak tussen artikel 49, punt 1 van het verkeersreglement en artikel 15 van het technisch reglement. Mijn diensten onderzoeken nu of het aangewezen is om ook motorfietsen een aanhangwagen te laten trekken. Indien er geen probleem rijst inzake verkeersveiligheid zal artikel 49, punt 1 aangepast worden.

02.03 Hans Bonte (sp.a-spirit): Ik hoop dat er snel duidelijkheid zal komen.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Yolande Avontroodt aan de minister van Leefmilieu, Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling over "het gebruik van elektrische miniscooters" (nr. 1380)

03.01 Yolande Avontroodt (VLD): Minister Van den Bossche heeft in een persbericht te kennen gegeven dat zij het gebruik van de elektrische miniscooters op de openbare weg wil laten verbieden. Nochtans zijn deze miniscooters zeer belangrijk voor minder mobiele bejaarden en gehandicapten en worden in de buurlanden de stoepen zelfs aangepast aan deze miniscooters. Een aantal kopers stelt zich ook de vraag hoe ze het voorschot van 1.500 euro eventueel zullen kunnen recupereren.

Het is niet aangewezen om de miniscooters in de categorie van de bromfietsen onder te brengen, want dan voldoen ze niet aan de technische vereisten. Wat is het beleid van de minister terzake? Welke rechtszekerheid kan de minister bieden aan de burgers die al een voorschot hebben betaald voor een miniscooter waarmee ze niet op de openbare weg mogen?

03.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik zal ook het antwoord van minister Van den Bossche geven. Deze miniscooters vallen hetzij onder de algemene reglementering van machines, richtlijn 98/37/EEG, hetzij onder richtlijn 88/378/EEG voor speeltuigen en moeten dus voldoen aan de veiligheidsvoorschriften. Daarnaast verplicht de wet van 9 februari 1994 de producenten om de gebruikers te informeren over moeilijk herkenbare risico's.

Vele gebruikers gaan er nu foutief van uit dat deze miniscooters op de openbare weg mogen worden gebruikt, terwijl bij de aankoop duidelijk moet worden gemaakt dat dit niet mag. De minister zal

ministre demandera à la FEDIS et à la direction générale du Contrôle de la concurrence du SPF Economie de mentionner cette interdiction sur l'emballage dans les trois langues nationales.

Concernant l'utilisation sur la voie publique, qui relève de ma compétence, s'applique la règle selon laquelle une patinette à moteur électrique doit bénéficier d'une homologation européenne avant de pouvoir être utilisée. Dans ce cas, la patinette est en outre considérée comme un vélomoteur de classe A ou B. A défaut de cette homologation, la patinette est considérée comme une machine ou un jouet et ne peut être utilisée que sur un terrain privé. Jusqu'à présent, aucune homologation de ce type n'a été accordée en Belgique. Les miniscooters électriques ne sont donc pas autorisés sur la voie publique à l'heure actuelle. Mais, si une homologation spécifique était accordée à l'avenir pour les patinettes à moteur, le Code de la route devrait être adapté.

J'enverrai une circulaire ministérielle pour autoriser plusieurs expériences, car la police montre également de l'intérêt pour ces scooters.

03.03 Yolande Avontroodt (VLD): Le ministre parle de steps alors que ma question concerne les mini-scooters électriques que les personnes âgées et handicapées de notre pays utilisent et qui circulent sur le trottoir. Les citoyens peuvent-ils encore acheter et utiliser ces mini-scooters?

03.04 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Tant la première que la deuxième partie de la réponse portaient bel et bien sur les mini-scooters électriques et il n'y a aucun doute à avoir : ils ne peuvent pas circuler sur la voie publique dans la mesure où ils ne sont pas homologués. Je suis éventuellement disposé à demander que l'on examine la possibilité de prévoir à l'avenir une homologation spéciale.

03.05 Yolande Avontroodt (VLD): Les mini-scooters ne sont donc autorisés ni sur la voie publique, ni sur le trottoir. Si la police rencontre des personnes âgées sur un tel scooter, un problème se posera donc ? Comment se fait-il alors que les seniors se déplacent de cette manière un peu partout à l'étranger ?

03.06 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Aucun de ces scooters ne fait l'objet d'une attestation en autorisant l'usage sur la voie publique. Les intéressés devraient probablement demander une homologation. Ces véhicules pourraient être considérés comme destinés au

de FEDIS en de algemene directie Controle en Bemiddeling van de FOD Economie de opdracht geven om dit verbod in de drie landstalen te laten vermelden op de verpakking.

Voor het gebruik op de openbare weg, wat mijn bevoegdheid is, geldt dat een step met elektrische motor een Europese goedkeuring moet krijgen vooraleer hij mag worden gebruikt. Daarbij wordt de step dan beschouwd als een bromfiets klasse A of B. Als die goedkeuring er niet is wordt de step beschouwd als een machine of speeltuig en mag hij enkel gebruikt worden op privaat terrein. Tot nu toe werd er nog nooit een dergelijke goedkeuring verleend in België. De elektrische miniscooters zijn dus op dit moment niet toegelaten op de openbare weg. Wanneer er in de toekomst wel een specifieke goedkeuring zou worden verleend aan steps met een motor, zal het verkeersreglement moeten worden aangepast.

Ik zal een ministeriële rondzendbrief versturen om een aantal experimenten toe te staan, want ook de politie is geïnteresseerd in deze scooters.

03.03 Yolande Avontroodt (VLD): De minister heeft het over steps, ik heb het over de elektrische miniscooters die door onze bejaarden en gehandicapten worden gebruikt en die op het trottoir rijden. Kunnen de burgers deze miniscooters nog aankopen en gebruiken?

03.04 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Zowel het eerste als het tweede gedeelte van het antwoord gingen wel degelijk over elektrische miniscooters en de kwestie is duidelijk: er is geen homologatie, dus mogen ze niet op de openbare weg. Ik ben eventueel wel bereid om te laten onderzoeken of een speciale homologatie in de toekomst mogelijk is.

03.05 Yolande Avontroodt (VLD): De miniscooters zijn dus niet toegelaten, noch op de openbare weg, noch op de stoep. Als de politie bejaarden op zo'n scooter aantreft, dan is er dus een probleem? Ik vraag me af waarom men ze in het buitenland dan overal ziet rijden.

03.06 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Er is geen enkele van die scooters die een attest hebben gekregen op basis waarvan ze op de openbare weg mogen komen. Misschien moeten de betrokkenen een homologatie aanvragen. Misschien moeten de voertuigen worden

transport de handicapés, auquel cas la question devrait être adressée au ministre qui a le bien-être dans ses attributions.

03.07 Yolande Avontroodt (VLD): Je dois donc déconseiller aux intéressés d'acheter un tel scooter, même s'ils ont déjà payé un acompte.

03.08 Bert Anciaux, ministre (en néerlandais): Il vous appartient de prendre vos responsabilités.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Catherine Doyen-Fonck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'impossibilité pour les employés de Belgocontrol de bénéficier du congé d'adoption" (n° 1439)

04.01 Catherine Doyen-Fonck (cdH): En vertu de la loi du 10 août 2001, tout travailleur a droit à dix jours de congé en cas d'arrivée d'enfant dans son foyer. Les membres du personnel de l'Etat bénéficient de cette possibilité, en application de l'arrêté royal du 12 décembre 2002. Or, l'entreprise publique autonome Belgocontrol n'accorde pas ce congé à ses employés. J'aimerais savoir pourquoi, et ce que vous comptez faire pour résoudre ce problème ?

04.02 Bert Anciaux, ministre (en français): Belgocontrol ne relève pas du champ d'application de l'arrêté royal du 19 novembre 1998 relatif aux congés et absences du personnel de l'Etat. L'arrêté royal du 12 décembre 2002 que vous citez ne s'applique pas non plus.

Le statut du personnel de Belgocontrol est du ressort des partenaires sociaux - commission paritaire et conseil d'administration. La question évoquée fait l'objet d'une concertation entre eux, afin de parvenir à un accord global et à une modification du régime des congés.

04.03 Catherine Doyen-Fonck (cdH): La loi du 10 août 2001 relative au congé d'adoption concerne normalement les travailleurs des entreprises publiques et privées.

04.04 Bert Anciaux, ministre (en français): Il s'agit d'un arrêté royal du 19 novembre 1998 qui ne concerne que le personnel des administrations de l'Etat.

beschouwd als gehandicaptenvervoer en dan moet de vraag aan de minister van Welzijn worden gesteld.

03.07 Yolande Avontroodt (VLD): Ik moet de mensen dus afraden om een dergelijke scooter te kopen, zelfs al hebben ze al een voorschot betaald.

03.08 Minister Bert Anciaux (Nederlands): Mevrouw Avontroodt moet zelf haar verantwoordelijkheid nemen.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Catherine Doyen-Fonck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het feit dat de werknemers van Belgocontrol geen recht hebben op adoptieverlof" (nr. 1439)

04.01 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Krachtens de wet van 10 augustus 2001 heeft iedere werknemer recht op tien dagen verlof voor het onthaal van een kind in zijn gezin. De personeelsleden van de Staat genieten deze mogelijkheid, met toepassing van het koninklijk besluit van 12 december 2002. Het autonome overheidsbedrijf Belgocontrol kent zijn werknemers dit verlof echter niet toe. Ik zou graag weten waarom niet, en wat u denkt te doen om dit probleem op te lossen.

04.02 Minister Bert Anciaux (Frans): Belgocontrol valt niet onder de toepassing van het koninklijk besluit van 19 november 1998 betreffende de verloven en afwezigheden toegestaan aan de personeelsleden van de rijksbesturen. Het koninklijk besluit van 12 december 2002 dat u aanhaalt is evenmin van toepassing.

Voor het statuut van het personeel van Belgocontrol zijn de sociale partners bevoegd – het paritair comité en de raad van bestuur. De vraag die u stelt, is het voorwerp van overleg tussen beide organismen en moet uitmonden in een alomvattend akkoord en een wijziging van de verlofregeling.

04.03 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Normaliter is de wet van 10 augustus 2001 inzake het adoptieverlof van toepassing op de werknemers van overheids- en privé-bedrijven.

04.04 Minister Bert Anciaux (Frans): Het gaat om een koninklijk besluit van 19 november 1998 dat alleen van toepassing is op het personeel van de rijksbesturen.

04.05 Catherine Doyen-Fonck (cdH): La loi du 10 août 2001 s'applique-t-elle au personnel des entreprises publiques autonomes ?

04.06 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Non.

04.07 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Je vais faire d'autres recherches et vous réinterrogerai s'il échet.

L'incident est clos.

Le **président**: C'est la deuxième fois que M. De Padt reporte sa question. Si le ministre veut bien fournir sa réponse, nous la lui transmettrons, ainsi qu'aux autres membres.

L'incident est clos.

05 Question de M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "d'éventuels abus dans le secteur des autocars" (n° 1651)

05.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Récemment, la presse s'est fait l'écho de cas de fraude dans le secteur des autocars. Les chauffeurs resteraient bien trop longtemps au volant et il n'y aurait pas toujours de second chauffeur. Il est inquiétant de constater que l'association professionnelle reconnaît qu'il y a dix pour cent de fraudes. La fédération aurait même dénoncé le manque de contrôles organisés par les pouvoirs publics.

Comment les contrôles se déroulent-ils lors de voyages internationaux? Les autorités fédérales ont-elles perçu les signaux envoyés par le secteur? Comment le ministre envisage-t-il de combattre ces abus?

05.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Le service de contrôle a toujours fait de l'inspection des autocars une priorité. Les contrôles sont effectués dans les périodes de grande affluence, tant au niveau national qu'international. Un groupe de travail a été mis sur pied au sein d'Eurocontrole-Routes, un accord de coopération entre huit pays, en vue d'optimiser l'échange de données relatives aux contrôles et d'effectuer des contrôles coordonnés.

Le service de contrôle du transport routier reçoit de temps à autre des plaintes du secteur. Celles-ci sont toujours soigneusement examinées. Toutefois, ces plaintes concernent rarement le non-respect des temps de conduite et de repos par les

04.05 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Is de wet van 10 augustus 2001 van toepassing op het personeel van de autonome overheidsbedrijven?

04.06 Minister Bert Anciaux (*Frans*): Neen.

04.07 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Ik zal verdere opzoekingen doen en u indien nodig opnieuw bevragen.

Het incident is gesloten.

De **voorzitter**: De heer De Padt laat voor de tweede maal zijn vraag uitstellen. Als de minister zijn antwoord wil bezorgen, dan zullen we het hem en de andere leden toesturen.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "mogelijke misbruiken in de autocarsector" (nr. 1651)

05.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Onlangs stonden in de pers berichten over gesjoemel in de autocarsector. Chauffeurs zouden veel te lang aan het stuur zitten en ze zouden niet altijd met z'n tweeën zijn. Verontrustend is dat de beroepsvereniging misbruiken in tien percent van de gevallen toegeeft. De federatie zou zelfs het gebrek aan controles van de overheid hebben aangeklaagd.

Hoe verlopen de controles bij internationale ritten? Heeft de federale overheid signalen gekregen van de sector? Hoe denkt de minister dergelijke misbruiken tegen te gaan?

05.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): De controledienst heeft van het controleren van autocars altijd een prioriteit gemaakt. Zowel nationaal als internationaal worden de controles in piekperiodes opgevoerd. Binnen Euro Controle Wegen, een samenwerkingsakkoord tussen acht landen, werd een werkgroep opgericht. De bedoeling is controlegegevens beter uit te wisselen en gecoördineerde controles uit te voeren.

De dienst Controle van het Wegvervoer ontvangt af en toe een klacht uit de sector. Ze worden altijd grondig onderzocht. Die klachten hebben echter zelden betrekking op het niet respecteren van rij- en rusttijden door de bestuurders. De dienst werd

conducteurs. Le service n'a pas encore été contacté par la FFBA, l'association professionnelle mentionnée dans l'article.

Pour accroître la sécurité routière et garantir une concurrence loyale entre les entreprises du secteur, nous intensifions le contrôle des autocars. Le SPF Mobilité et Transports va engager 8 contrôleurs supplémentaires, portant ainsi son cadre du personnel à 67 unités. En outre, la coopération avec les autres services de contrôle sera renforcée. Une grande spécialisation est exigée de la part des contrôleurs.

Le groupe de travail "transport par autocar" d'Eurocontrole-Routes prépare les actions de contrôle coordonnées qui auront lieu durant les vacances d'été, d'hiver et d'autres périodes de forte circulation. Nous multiplierons également les contrôles du transport de passagers vers des pays extérieurs à l'Union européenne.

Dans le cadre de la lutte contre le travail clandestin, des responsables politiques peuvent coopérer avec les employeurs. C'est dans cet esprit que les SPF Mobilité et Transports, Emploi, Travail et Concertation sociale et Affaires sociales concluent cette semaine un accord de coopération. Les services concernés ont conscience de la nécessité de diversifier les actions. Plusieurs initiatives seront prises, en matière d'information, de prévention et de recherche. Les projets déjà élaborés constituent un bon point de départ pour des actions communes. Enfin, la valeur symbolique de l'accord doit envoyer un signal fort à tous les intéressés.

05.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): Le ministre s'efforce de garantir autant que possible la sécurité des passagers dans les bus.

Les entreprises de transport en bus peuvent-elles préalablement fournir à leurs clients des informations détaillées sur la personne du chauffeur et ses heures de route durant les semaines avant le voyage? Cela ne devrait pas être trop difficile.

05.04 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Dans ce cas, ces informations devront être fournies au moment du voyage. Je suis disposé à faire examiner la suggestion de M. Schalck. Il m'étonnerait beaucoup que le secteur ait des objections.

L'incident est clos.

06 Question de M. Daan Schalck au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "le

totnogtoe niet gecontacteerd door de FFBA, de beroepsvereniging die in het artikel werd vermeld.

Om de verkeersveiligheid te verbeteren en eerlijke concurrentie tussen de bedrijven in de sector van het personenvervoer te waarborgen, zullen we autocars nog meer gaan controleren. De FOD Mobiliteit en Vervoer zal 8 nieuwe controleurs werven, zodat het personeelsbestand op 67 komt. Bovendien zal nauwer worden samengewerkt met andere controlediensten. Van de controleurs wordt een doorgedreven specialisatie gevraagd.

De werkgroep Autocarvervoer van Euro Controle Wegen bereidt gecoördineerde controleacties voor die zullen plaatsvinden in zomer- en wintervakanties en andere drukke periodes. Ook de controles op het personenvervoer naar landen buiten de Europese Unie drijven we momenteel op.

In de strijd tegen illegale arbeid kunnen politieke verantwoordelijken samenwerken met de werkgevers. Daarom sluiten de FOD's Mobiliteit en Vervoer, Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg en Sociale Zaken deze week een samenwerkingsovereenkomst. De betrokken diensten beseffen dat een grotere variëteit aan acties nodig is. Diverse stappen zullen worden gezet, van informatie over preventie tot opsporing. De reeds ontwikkelde plannen vormen een goed vertrekpunt voor gemeenschappelijke acties. Ten slotte moet de symboolwaarde van het akkoord een sterk signaal zijn voor alle betrokkenen.

05.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): De minister spant zich in om de veiligheid van passagiers op bussen zoveel mogelijk te garanderen.

Kunnen de busbedrijven hun klanten vooraf gedetailleerde informatie geven over wie de chauffeur is en hoeveel hij de weken voor de reis heeft gereden? Dat lijkt me geen moeilijke klus.

05.04 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Die gegevens zullen dan wel op het moment van de reis moeten worden verstrekt. Ik wil de suggestie van de heer Schalck onderzoeken. Ik kan me niet voorstellen dat de sector bezwaren zou hebben.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over

stationnement payant des citoyens en ville"
(n° 1662)

06.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Diverses villes s'efforcent d'attirer de plus en plus de nouveaux habitants. Toutefois, il n'est pas simple d'adapter aux habitants de certaines villes ou parties de ville les règles strictes qui sont actuellement en vigueur en matière de parcage. Certaines villes ne délivrent pas de carte de riverain mais essaient de réglementer le parcage de longue durée pour leurs habitants. En revanche, l'administration semble interpréter la notion de « carte de riverain » avec une très grande rigueur.

Pourquoi le moindre règlement autorisant les habitants d'une ville à se parquer longtemps est-il considéré automatiquement comme l'octroi d'une seconde carte de riverain ? Le ministre entend-il donner encore plus de compétences dans ce domaine aux villes et aux communes ?

06.02 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Certaines villes flamandes recourent déjà à une carte d'habitant, moyennant paiement ou non. J'ai demandé à mon administration si ce n'est pas contraire à l'arrêté ministériel du 18 décembre 1991 qui prévoit qu'on ne peut délivrer qu'une seule carte d'habitant par unité d'habitation. A l'avenir, cette règle n'aura plus d'utilité car j'ai l'intention d'accorder en toute hypothèse une plus grande autonomie aux communes en matière d'octroi d'une seconde carte d'habitant. J'estime en effet que les communes doivent avoir la possibilité de décider elles-mêmes combien de cartes elles veulent délivrer, le problème du parcage variant d'une commune à l'autre.

J'ai soumis mon avis aux Régions il y a quelques semaines. La Région bruxelloise a émis quelques critiques mais après avoir apporté certains aménagements au texte, nous avons décidé de poursuivre l'élaboration du projet. Je suis décidé à promulguer cet arrêté ministériel le plus vite possible. De cette manière, je crois pouvoir faire disparaître une conception centraliste qui n'est à mon sens pas vraiment légitime.

06.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): Dans l'attente de la modification de la réglementation, il serait préférable que l'administration n'interprète pas la notion juridique de "carte de riverain" de façon trop stricte. Elle n'ignore pas que l'arrêté doit être prochainement adapté. Quel est l'intérêt d'adopter une attitude trop restrictive alors que la législation en question ne sera plus d'application dans six

"het betaald parkeren van inwoners in steden"
(nr. 1662)

06.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Diverse steden proberen meer en meer nieuwe inwoners te lokken. Het is echter niet eenvoudig om de strikte regels inzake parkeren af te stemmen op de inwoners van sommige steden of stadsdelen. Sommige steden reiken geen bewonerskaart uit, maar proberen het langdurig parkeren voor inwoners te reglementeren. De administratie daarentegen lijkt het begrip 'bewonerskaart' heel strikt te interpreteren.

Waarom wordt elk reglement dat stadsbewoners toestaat langdurig te parkeren, onmiddellijk beschouwd als het toestaan van een tweede bewonerskaart? Wil de minister de gemeenten en steden op dit vlak nog steeds meer bevoegdheden geven?

06.02 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Sommige Vlaamse steden werken reeds met een woonkaart, al dan niet tegen betaling. Ik heb mijn administratie gevraagd of dit niet in strijd is met het MB van 18 december 1991, waarin staat dat slechts één bewonerskaart mag worden uitgereikt per wooneenheid. In de toekomst zal deze regel geen nut meer hebben, want ik wil de gemeenten hoe dan ook meer autonomie geven bij het uitreiken van een tweede bewonerskaart. Ze moeten zelf kunnen bepalen hoeveel kaarten ze willen uitreiken. Het parkeerprobleem verschilt immers van gemeente tot gemeente.

Ik legde mijn advies enkele weken geleden voor aan de Gewesten. Het Brusselse Gewest had wat kritiek, maar na enkele aanpassingen hebben we toch beslist door te gaan met het ontwerp. Ik wil het MB zo snel mogelijk uitvaardigen. Op die manier wordt een niet echt gewettigde centralistische visie afgebouwd.

06.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): In afwachting van de gewijzigde reglementering interpreteert de administratie het juridische begrip 'bewonerskaart' best niet te strikt. Zij weet dat het besluit binnenkort moet worden aangepast. Wat baat het restrictief op te treden inzake wetgeving die over zes maanden misschien niet meer geldt?

mois?

06.04 Bert Anciaux, ministre (*en néerlandais*): Je partage votre point de vue.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Valérie De Bue au ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale sur "l'application de la Convention du 4 avril 2003 visant à mettre en oeuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles" (n° 1666)

07.01 Valérie De Bue (MR): La convention RER du 4 avril 2003 qui détermine les modalités interrégionales et fédérales de mise en œuvre du RER ne précise pas de date d'entrée en vigueur. Dans un premier temps, il fut envisagé de soumettre cette convention à l'assentiment des chambres législatives mais, actuellement, on semble y avoir renoncé.

Cette convention fera-t-elle l'objet d'une procédure d'assentiment ?

Est-elle déjà entrée en vigueur ? Sinon, pourquoi ?

Parallèlement au cadre de cette convention, il paraît que la SNCB a entamé des discussions avec les pouvoirs publics flamands en vue de mettre en œuvre le RER en Flandre. Lors de ces discussions, la SNCB semble s'en tenir au plan de 2001 et non aux discussions gouvernementales de 2003. Cette initiative s'inscrit-elle dans le cadre de la convention ou s'agit-il d'une initiative concurrente ?

Sur quel plan se basent les discussions entreprises par la SNCB ?

07.02 Bert Anciaux, ministre (*en français*): Le texte de cet accord a été transmis au Conseil d'Etat qui a rendu son avis. Une concertation avec les Régions a eu lieu sur cet avis et ses conséquences.

Un projet de loi portant assentiment à l'accord de coopération RER du 4 avril 2003 sera déposé et l'exposé des motifs apportera une réponse satisfaisante aux remarques du Conseil d'Etat.

Dans le même temps, ce même exposé peut être repris pour les décrets flamand et wallon et l'ordonnance bruxelloise qui doivent être approuvés par les parlements régionaux.

06.04 Minister Bert Anciaux (*Nederlands*): Ik ben het daarmee eens.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "de toepassing van de Overeenkomst van 4 april 2003 met het oog op de uitvoering van het programma voor het Gewestelijk Expresnet van, naar, in en rond Brussel" (nr. 1666)

07.01 Valérie De Bue (MR): De GEN-overeenkomst van 4 april 2003 die de intergewestelijke en federale modaliteiten vastlegt volgens welke het GEN moet worden uitgevoerd bevat geen datum van inwerkingtreding. Oorspronkelijk wilde men deze overeenkomst aan de goedkeuring van de wetgevende kamers voorleggen, maar daar lijkt men nu van afgestapt te zijn.

Zal deze overeenkomst al of niet goedgekeurd worden?

Is ze al in werking getreden? Indien niet, waarom niet?

Naast hetgeen in deze overeenkomst is bepaald zou de NMBS met de Vlaamse overheid onderhandelingen voeren in verband met de aanleg van het GEN in Vlaanderen. Bij die gesprekken zou de NMBS het plan dat in 2001 is opgesteld volgen in plaats van wat in 2003 op regeringsniveau is overeengekomen. Kadert dit initiatief in de overeenkomst of gaat het om een parallel initiatief? Op basis van welk plan voert de NMBS onderhandelingen?

07.02 Minister Bert Anciaux (*Frans*): De tekst van dit akkoord werd aan de Raad van State voorgelegd die zijn advies heeft gegeven. Over dit advies en zijn gevolgen werd overleg gepleegd met de Gewesten.

Een wetsontwerp tot goedkeuring van het GEN-samenwerkingsakkoord van 4 april 2003 zal worden ingediend en in de memorie van toelichting zullen de opmerkingen van de Raad van State op een afdoende wijze beantwoord worden.

Dezelfde memorie kan gebruikt worden voor de Vlaamse en Waalse decreten en voor de Brusselse ordonnantie die door de gewestraden moeten worden goedgekeurd.

La convention n'est pas encore entrée en vigueur mais les instances concernées sont d'accord pour démarrer le comité de pilotage sans attendre la fin de la procédure législative.

Actuellement, la députation permanente du Brabant flamand, avec l'appui du gouvernement flamand, mène des discussions avec la SNCB, discussions basées sur un plan spécifique appelé « Regionet » ; ce plan est différent de celui du RER repris dans l'accord en question.

Ce plan prévoit un réseau de transport public rapide sur le territoire du Brabant flamand.

07.03 Valérie De Bue (MR): La convention prévoit un Conseil interministériel de la Mobilité. Est-ce un comité de pilotage qui va commencer à travailler rapidement?

07.04 Bert Anciaux, ministre (en français): Absolument.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 15h.38.

De overeenkomst is nog niet in werking getreden maar de betrokken overheden zijn bereid om de stuurgroep op te starten voordat de wetgevingsprocedure is afgerond.

De bestendige deputatie van Vlaams-Brabant voert hierin gesteund door de Vlaamse regering - gesprekken met de NMBS. De gesprekken zijn gebaseerd op een specifiek plan, het zogenaamde "Regionet". Dit plan is niet hetzelfde als dat voor het GEN dat in het kwestieus akkoord is opgenomen.

Volgens dat plan komt er in Vlaams-Brabant een snel openbaar vervoersnet.

07.03 Valérie De Bue (MR): De overeenkomst stelt ook een Interministeriële Mobiliteitsraad in het vooruitzicht. Gaat het om dat stuurcomité dat binnenkort van start gaat?

07.04 Minister Bert Anciaux (Frans): Dat klopt als een bus.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.38 uur.