



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

11-02-2004

Après-midi

woensdag

11-02-2004

Namiddag

<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) 1
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) 3
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) 4
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) 8
Orateurs: **Catherine Doyen-Fonck, Bert Anciaux**, ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale, **Daan Schalck**
- 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) 10
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) 13
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) 14
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) 1
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) 2
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) 4
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) 8
Sprekers: **Catherine Doyen-Fonck, Bert Anciaux**, minister van Mobiliteit en Sociale Economie, **Daan Schalck**
- Vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "mogelijke misbruiken in de autocarsector" (nr. 1651) 10
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) 13
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 Expressnet van, naar, in en rond Brussel" (nr. 1666) 14
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

De vergadering wordt geopend om 14.37 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.37 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 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): Monsieur le président, monsieur le ministre, je voudrais revenir sur l'accident de la route qui est survenu à Hensies, le 20 décembre 2003.

Les circonstances de cet accident ont cruellement attiré l'attention sur les critères techniques de la sécurité en matière de transport de personnes.

Une des interrogations réside dans la propagation quasi instantanée, donc immédiatement après le choc, d'un violent incendie à bord du véhicule, ce qui a laissé fort peu de chances de survie aux occupants du car. Certains témoins du drame ont parlé "d'une boule de feu qui a dévoré tout l'habitacle".

Je n'ai nullement l'intention de préjuger du résultat de l'enquête qui pourrait mettre en cause l'embrasement du réservoir de carburant. Cependant, permettez-moi de vous poser cinq questions:

1. En Belgique, à quels critères techniques (matériaux de construction, résistance au choc; placement en regard de l'habitacle...) le réservoir à carburant des véhicules destinés au transport de personnes (autocar et autobus) est-il soumis?

2. En fonction de quelles études précises (de quand datent-elles) le cahier des charges en la matière a-t-il été réalisé?

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

4. Des contrôles réguliers du réservoir interviennent-ils? Quand et

01.01 Françoise Colinia (MR): Ik wil terugkomen op de omstandigheden van het bus-ongeval 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

avec quelle régularité?

5. Si, par malheur, un nouvel accident devait se reproduire dans de telles circonstances, les passagers d'un véhicule de transport de personnes mis en circulation en conformité avec la législation belge encourraient-elles le même genre de risque? Dans l'affirmative, quelles mesures comptez-vous prendre afin de protéger les passagers de ce type de transport?

01.02 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, mesdames et messieurs, le réservoir de combustible des véhicules à moteur doit satisfaire aux conditions techniques prévues, en premier lieu, par l'article 37 de l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité tels que modifiés et, en second lieu, par la directive 2000/8/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 mars 2000 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux réservoirs de carburant liquide et aux dispositions de protection arrière des véhicules à moteur et de leur remorque.

Au niveau de la réception par types, les États membres sont donc tenus d'appliquer des prescriptions uniformes. Au niveau du contrôle technique périodique des véhicules, par contre, cette matière est encore régie par des prescriptions nationales. En vertu des dispositions de l'article 23 et suivants de l'arrêté royal du 15 mars 1968, les bus et les cars immatriculés en Belgique sont soumis à des inspections techniques trimestrielles ou semestrielles à certaines conditions, et ce dès leur mise en service. Le réservoir et les canalisations composant le système de combustion font partie des éléments du véhicule faisant l'objet d'un contrôle.

Dans un souci de sécurité des usagers, notamment des passagers des autobus et autocars, des études visant à augmenter la sécurité dans ces véhicules sont en cours au niveau de l'Union européenne.

Des accidents regrettables ne peuvent que nous encourager à poursuivre nos efforts en ce domaine. Néanmoins, je pense qu'on ne peut pas se limiter à fixer et contrôler des normes techniques si on veut améliorer la sécurité routière. Pour cette raison, j'ai prévu une réunion avec le secteur des autobus et des autocars pour élaborer un plan de sécurité.

01.03 Françoise Colinia (MR): Dans votre réponse, vous parlez des carburants liquides. Cela voudrait dire qu'il y a une autre réglementation pour le gaz.

01.04 Bert Anciaux, ministre: Non, il s'agit de la même réglementation.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

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: De 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: Neen. De reglementering geldt voor alle brandstoffen.

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 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb een vraag die wellicht geen schokgolf door het land zal doen gaan. In elk geval, ik wil toch wel getuige zijn van het feit dat een aantal mensen in de knoei geraken ten gevolge van reglementeringen die mekaar tegenspreken. Ik ben de verkeersreglementering op een aantal punten aan het nakijken, meer specifiek de situatie en de positie van motorrijders.

Er zitten daarin nogal wat lacunes of onduidelijkheden die in geval van discussie met de verzekeraar, bij een ongeval of bij betwisting tot ellenlange procedures kunnen leiden en die dus nogal wat verwarring en vervelende problemen tot gevolg hebben. We hebben hier met zijn allen als opdracht om te proberen om goede, degelijke en eenduidige wetgeving te maken zodat de mensen weten waaraan ze zich al dan niet moeten houden.

Mijnheer de minister, ik geef u dit mee bij wijze van inleiding. Waar ik het hier vandaag specifiek over heb, is de verkeersreglementering inzake motorfietsen met een zijspan die daarachter nog een karretje hebben hangen. Ze hebben dus nog een aanhangwagen. Het is een klein groepje. Het is in elk geval zo dat de reglementering tegengesteld is. Enerzijds mag het niet en anderzijds voorziet men er dan wel weer terug in.

Ik heb het dan over het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 waarin gestipuleerd staat dat een aanhangwagen bij een motor met een zijspan of bij een driewieler niet breder mag zijn dan de motorfiets. In een ander koninklijk besluit van 1 december 1974 staat dan weer dat het niet mag, dat het niet mogelijk is om een aanhangwagen te trekken door een motorfiets met een zijspan.

De logica zou kunnen zijn dat de laatste en recentste reglementering van toepassing is. Daarover bestaan in elk geval betwistingen die tot zeer vervelende consequenties aanleiding zouden kunnen geven. Ik had graag wat verduidelijking gekregen over de correcte interpretatie van de wetgeving en ik had ook graag geweten of er plannen zijn om de wetgeving te verduidelijken op dat punt.

02.02 Minister Bert Anciaux: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, de opmerking van Hans Bonte, omtrent de tegenstelling tussen artikel 49, punt 1 van het verkeersreglement en artikel 15 van het technisch reglement, is absoluut terecht.

Ik heb aan mijn diensten gevraagd te onderzoeken of het niet aangewezen is om ook motorfietsen met een zijspanwagen en eventueel drie- of vierwielige bromfietsen een aanhangwagen te laten trekken. De strenge technische eisen, overeenkomstig de Europese richtlijnen 70/156/EEG, 92/61/EEG en 2002/24/EG, die vandaag aan motorfietsen worden gesteld, nopen immers tot een analyse van het nut van het bestaande verbod. Indien de resultaten van dit onderzoek aangeven dat er vanuit verkeersveiligheidsoogpunt geen bezwaar bestaat tegen het trekken van aanhangwagens door voornoemde

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 initiatives le ministre compte-t-il prendre pour remédier à ce problème?

02.02 Bert Anciaux, ministre: 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.

voertuigen, dan zal artikel 49, punt 1 van het verkeersreglement in die zin worden aangepast. De contradictie waarvan sprake zal in dit geval dan ook tenietgedaan zijn.

Het ziet er inderdaad naar uit dat er geen enkele reden is om dit verbod te handhaven. Er wordt mij zelfs een bepaalde anekdote verteld over hoe dit in de reglementering is geslopen; door een particulier geschil tussen twee mensen. Het ziet er in ieder geval naar uit dat wij het verbod om een aanhangwagen te mogen trekken, zullen schrappen.

02.03 Hans Bonte (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, ik denk dat wij inderdaad allen belang hebben bij duidelijkheid. Ik dring er dus op aan dat die duidelijkheid zo snel mogelijk in de wetgeving wordt geregeld zodat wij van die vervelende zaken verlost zijn.

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

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

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

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)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de minister van Mobiliteit en Sociale Economie)
(La réponse sera fournie par le ministre de la Mobilité et de l'Economie sociale)

03.01 Yolande Avontroodt (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik verontschuldig mij ervoor dat ik een beetje te laat was. Mijnheer de minister, ik stel mijn vraag naar aanleiding van een bezoek bij bejaarden die reeds hadden geïnvesteerd in de aanschaf van een miniscooter. Zij werden geconfronteerd met een krantenbericht waarin minister Van den Bossche vraagt de elektrische miniscooters te verbieden. Het gaat dus om een krantenbericht.

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 miniscooters 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.

De betrokkenen hadden reeds een voorschot gegeven wegens een noodzaak daarvoor. Zij waren minder mobiel en konden zich moeilijk verplaatsen. Zij hebben mij het persbericht getoond. Zij hadden een voorschot betaald van ongeveer 1.500 euro. Zij vragen zich af of zij dat voorschot zullen verliezen of niet. Als minister Van den Bossche het verbiedt, heeft het voor hen geen zin meer. Het gaat om personen met een verminderde mobiliteit die in een landelijke omgeving wonen en die naar het dorp moeten kunnen gaan.

U kent die miniscooters wel. In het buitenland heeft men in verschillende steden de voetpaden ervoor aangepast. Ik denk dat dit een essentieel element is. In het licht van de toekomstige vergrijzing moet men de betrokkenen een antwoord kunnen bieden. Het gaat om het belang van zij die daarin hebben geïnvesteerd met hun eigen geld. Sommige gemeenten dragen erin bij, maar het leeuwenaandeel van de investeringen komt van de betrokkenen zelf. Het gaat om ongeveer 200.000 Belgische frank.

Il ne s'indique pas de classer les miniscooters 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 miniscooter avec lequel ils ne pourront pas circuler sur la voie publique?

Mijnheer de minister, u bent de verantwoordelijke minister. U zou duidelijkheid moeten creëren voor die categorie bejaarden en gehandicapten. Vallen de miniscooters onder de categorie bejaarden en bromfietsen? Dat zou ik niet goedvinden, wegens de doelgroep van de gebruikers.

Aan welke technische vereisten moeten zij dan voldoen? Wat is uw beleid met betrekking tot die miniscooters en welke rechtszekerheid geeft u aan hen die daarin hun spaargeld hebben geïnvesteerd?

03.02 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, ik zal een antwoord geven dat betrekking heeft op mijn bevoegdheid, alsook het antwoord van mevrouw Van den Bossche.

Inzake de verkoop werd door de minister van Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling het volgende meegedeeld.

Betreffende de technische vereisten. Dergelijke miniscooters vallen sowieso onder de algemene reglementering machines – richtlijn 98/37/EEG – en mogen dus enkel worden verkocht als ze aan de hier voorgestelde veiligheidsvereisten voldoen. Sommige modellen van deze miniscooters zijn speciaal ontworpen voor gebruik door jonge kinderen. In dat geval dienen ze eveneens te voldoen aan de veiligheidseisen voor speelgoed. Dat is richtlijn 88/378/EEG.

Betreffende informatie. Naast deze technische verplichtingen stelt de wet van 9 februari 1994 betreffende de veiligheid van producten en diensten, met name artikel 7, §1, tevens dat de producenten de gebruiker moeten informeren over risico's die zonder passende waarschuwing niet onmiddellijk herkenbaar zijn. Het is echter duidelijk dat veel consumenten niet genoeg worden geïnformeerd. Misleid door het uiterlijk van dergelijke elektronische scooters gaan ze er foutief vanuit dat deze kunnen worden gebruikt op de openbare weg. Op deze wijze stellen ze zich echter bloot aan een groot aantal risico's waarvan ze zich niet altijd bewust zijn.

Om die reden lijkt het mij dan ook dat bij de verkoop van een niet-gehomologeerde elektrische scooter de koper er duidelijk op moet worden gewezen dat deze niet kan worden gebruikt op de openbare weg. Dit dient te gebeuren via een vermelding in de drie landstalen op de verpakking of het product zelf.

De minister van Leefmilieu, Consumentenzaken en Duurzame Ontwikkeling zal zowel FEDIS, de federatie van Belgische distributeurs, als de algemene directie Controle en Bemiddeling van de FOD Economie op de hoogte brengen van deze interpretatie. Dat wat de verkoop betreft.

Wat het gebruik op de openbare weg betreft, gelden volgende punten en dat is dan mijn bevoegdheid. Een step met een elektronische motor moet een Europese typegoedkeuring hebben op basis van de richtlijn 1992/62/CEE, gewijzigd door de richtlijn 2002/24/CEE alvorens het voertuig tot de openbare weg kan worden toegelaten. De step wordt daarbij naargelang de maximaal toegelaten snelheid en het motorvermogen beschouwd als een bromfiets klasse A of B. Indien de step met elektronische motor niet gehomologeerd is volgens voornoemde procedure mag er slechts gebruik van worden gemaakt op privaat terrein. Desgevallend worden ze beschouwd als machines of speeltuigen en dienen ze te voldoen aan de technisch voorschriften zoals die zijn vastgelegd in respectievelijk richtlijn 1998/37/CEE voor machines of in richtlijn 1988/378/EEG voor speeltuigen.

03.02 **Bert Anciaux**, ministre: 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 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.

Voor zover bekend werd er in België tot op heden nog geen referentienummer op basis van een Europese typegoedkeuring verleend aan steps met een elektronische motor. Het is dan ook niet toegelaten om met dergelijk voertuig op de openbare weg te rijden. Indien een step met elektronische motor gehomologeerd zou worden op basis van de richtlijn 92/61/CEE, zal de huidige reglementering voor bromfietsen klasse A of B van toepassing zijn op de bestuurders. Ingeval men in de toekomst een specifieke goedkeuring verleent aan steps met een elektronische motor als step met motor en niet als bromfiets klasse A of B, zal een aanpassing van het verkeersreglement noodzakelijk zijn zodat de gebruikers van deze nieuwe categorie voertuigen een plaats wordt toegewezen op de openbare weg waar ze op een veilige manier kunnen deelnemen aan het verkeer.

Ik zal – en dat staat los van het vrij technische antwoord – bovendien waarschijnlijk een ministerieel rondschriven sturen om een aantal experimenten mogelijk te maken met een aantal van die zogenaamde elektronische steps omdat onder meer een politiekorps mij gevraagd heeft of zij het niet mochten gebruiken in een voetgangerszone. Dat lijkt mij eigenlijk niet zo slecht. Ik ga een tijdelijke mogelijkheid scheppen om het als experiment te gebruiken. Indien dat experiment positief is, denk ik dat we ook moeten kijken of we nadien inderdaad geen aanpassing van het verkeersreglement moeten realiseren.

03.03 Yolande Avontroodt (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik vind uw antwoord heel boeiend wat de steps betreft, maar eigenlijk ging mijn vraag over de miniscooters die bejaarden gebruiken wanneer ze minder mobiel zijn. Het gaat om elektrische miniscooters waarop ze zitten. Die vallen niet onder de categorie rolwagens, maar onder de categorie elektrische miniscooters. Ik had niet begrepen dat een step een elektrische miniscooter was.

Mijn vraag is eigenlijk heel duidelijk en fundamenteel. Zijn die elektrische miniscooters waar de bejaarden op zitten, waarmee ze op het voetpad rijden en zoals die in het buitenland heel vaak gebruikt worden, nog veilig of niet? Kunnen de mensen die nog aankopen? Geeft u hier uw fiat om ze aan te kopen omdat ze gebruikt mogen worden? Dat is de onduidelijkheid waar de bejaarden op de dag van vandaag mee zitten.

03.04 Minister Bert Anciaux: Het hele antwoord slaat – zeker wat betreft het gehele eerste gedeelte – absoluut op die miniscooters waar u het over heeft. Daarvoor is er op dit ogenblik geen homologatie of geen erkenning voor om ze op de openbare weg, waartoe ook het voetpad behoort, te gebruiken. Ik ben evenwel graag bereid dit te onderzoeken. Het komt echter de bevoegde diensten toe te onderzoeken of daar een homologatie of veiligheidsattest afgeleverd kan worden. Ze moeten inderdaad voldoen aan de door mij opgesomde richtlijnen. Op dit ogenblik zijn ze daar niet aan onderworpen en hebben ze bijgevolg ook niet die homologatie bekomen op basis van die veiligheidsvereiste. Het klopt dat ze op dit ogenblik enkel op privé-terrein gebruikt kunnen worden omdat ze niet voldoende veilig geacht werden om ze te gebruiken op de openbare weg of de het voetpad.

03.05 Yolande Avontroodt (VLD): Noch op het voetpad, noch op de openbare weg is het vandaag toegelaten?

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 patinettes 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: 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.

03.06 Minister **Bert Anciaux**: Geen enkele miniscooter heeft een attest bekomen, noch op basis van de richtlijn 98/37 betreffende machines, noch op basis van de richtlijn in verband met speelgoed. Er bestaat op dit ogenblik geen andere richtlijn. Als een dergelijke miniscooter – zoals ik aangehaald heb – vergelijkbaar is met een step, moeten we bekijken of een miniscooter via een wijziging van het verkeersreglement vooralsnog toegelaten kan worden. Het is namelijk noch een machine, noch speelgoed. De miniscooter heeft dus in ieder geval geen attest gekregen waardoor het op basis van één van deze twee richtlijnen op de openbare weg zou mogen komen.

03.06 **Bert Anciaux**, ministre: 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 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): Concreet moet ik de mensen aanraden geen miniscooter te kopen? In dat geval zijn ze hun voorschot kwijt.

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 Minister **Bert Anciaux**: Ik ga daar geen uitspraak over doen.

03.09 **Yolande Avontroodt** (VLD): Dat begrijp ik wel, maar dat is wel de vraag.

03.10 Minister **Bert Anciaux**: Mevrouw Avontroodt, u zal uw verantwoordelijkheid moeten nemen.

03.10 **Bert Anciaux**, ministre: Il vous appartient de prendre vos responsabilités.

03.11 **Yolande Avontroodt** (VLD): Dat vind ik niet correct.

03.12 Minister **Bert Anciaux**: Ik heb heel duidelijk geantwoord. Of u nu al dan niet die mensen gaat aanraden dat al dan niet aan te schaffen met het gevolg dat ze mogelijk hun voorschot kwijtspelen, is iets waarover ik als minister geen uitspraak ga doen.

03.13 **Yolande Avontroodt** (VLD): Ik zal het omdraaien, als de politie in om het even welke gemeente bejaarde mensen met een miniscooter ziet rijden op het fietspad of op het voetpad, dan is er een probleem, zegt u.

03.13 **Yolande Avontroodt** (VLD): Si la police rencontre des personnes âgées sur un tel scooter, un problème se posera donc?

03.14 Minister **Bert Anciaux**: Dan is er een probleem.

03.15 **Yolande Avontroodt** (VLD): Dan zijn er in ons land veel problemen.

03.16 Minister **Bert Anciaux**: Er zijn natuurlijk ook veel problemen in ons land.

03.17 **Yolande Avontroodt** (VLD): Dit is toch ernstig.

03.18 Minister **Bert Anciaux**: Ik ben ook niet aan het lachen.

03.19 Yolande Avontroodt (VLD): Ik vind dit heel ernstig. Senioren die niet meer kunnen fietsen of ergens te voet geraken, zien hun mobiliteit daardoor verzekerd en zo kunnen zij – zo zien zij het – veilig ergens geraken.

03.20 Minister Bert Anciaux: Het is niet veilig, want er is geen homologatie. U hebt die vraag gesteld op basis van een onderzoek van TestAankoop. Zij komen tot dezelfde conclusie. Wat mij betreft, is het niet veilig zolang er geen homologatie is.

03.21 Yolande Avontroodt (VLD): Ik zie niet in waarom men in het buitenland dan al die senioren in onveilige situaties laat rijden.

03.21 Yolande Avontroodt (VLD): Comment se fait-il alors que les seniors se déplacent de cette manière un peu partout à l'étranger?

03.22 Minister Bert Anciaux: Misschien zouden zij een homologatie moeten aanvragen.

De **voorzitter:** Ik moet de discussie stopzetten, maar ik durf suggereren, mevrouw Avontroodt, om het niet in één vraag te behandelen, maar een beetje verder te gaan. Het is ook mogelijk dat die mensen miniscooters beschouwen als een soort gehandicaptenkarretje, waarmee zij, voor zover ik weet, wel op de stoep mogen rijden en zelfs vaak op de openbare weg. Misschien beschouwen zij dit zo, maar ik durf mij daarover niet uitspreken. Dit is trouwens een bevoegdheid van de Vlaamse en Franse Gemeenschap.

*Het incident is gesloten.
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 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): Monsieur le ministre, ma question porte vraiment sur une problématique bien précise qui est le congé d'adoption, plus particulièrement pour les employés de Belgocontrol.

Comme vous le savez, en vertu de la loi du 10 août 2001, le travailleur a maintenant le droit de s'absenter de son travail pour accueillir un enfant dans sa famille, et ce pendant 10 jours.

Cette loi qui a été mise en vigueur en juillet 2002, exige, bien entendu, des adaptations réglementaires et statutaires.

C'est ainsi, par exemple, que les membres du personnel de l'administration de l'Etat peuvent bénéficier de cette mesure en vertu du cadre réglementaire qui est prévu par l'arrêté royal du 12 décembre 2002.

Or, Belgocontrol, avec des preuves à l'appui, en tant qu'entreprise publique autonome, n'a pas encore adapté ses statuts en conséquence.

Je voudrais donc savoir, monsieur le ministre, pourquoi Belgocontrol n'a pas adapté ses statuts, et j'aimerais savoir si vous comptez combler cette lacune.

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 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, Belgocontrol ne relève pas du champ d'application de l'arrêté royal du 19 novembre 1998 relatif aux congés et aux absences accordés aux membres du personnel des administrations de l'Etat.

Par conséquent, l'arrêté royal du 12 décembre 2002 portant modification de diverses dispositions réglementaires en matière de congés et d'absences accordés aux membres du personnel des administrations de l'Etat n'est pas non plus d'application.

Conformément à la loi du 21 mars 1991 relative aux entreprises publiques économiques, la commission paritaire et le conseil d'administration de Belgocontrol ont arrêté le statut du personnel, notamment le règlement des congés. La modification du statut du personnel est exclusivement du ressort des partenaires sociaux, à savoir la commission paritaire de Belgocontrol. Elle requiert une majorité des deux tiers des voix exprimées.

Ce thème, sujet de la question parlementaire, fait partie de la concertation globale actuelle entre les partenaires sociaux et fait l'objet de discussions en vue d'arriver à un accord global et à une modification éventuelle du règlement des congés.

04.03 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Monsieur le ministre, 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: Il s'agit d'un arrêté royal du 19 novembre 1998 qui ne concerne que le personnel des administrations de l'Etat.

04.05 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Qu'en est-il pour les entreprises publiques autonomes? La loi du 10 août 2001 est-elle applicable au personnel de ces entreprises?

04.06 Bert Anciaux, ministre: Non.

04.07 Catherine Doyen-Fonck (cdH): Dans ce cas, je vais procéder à d'autres recherches et je vous réinterrogerai le cas échéant.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

De **voorzitter**: Mijnheer De Padt heeft voor de tweede keer zijn vraag (nr. 1459) laten uitstellen. Conform de afspraak in de commissie, die ondertussen sinds vanmorgen de goedkeuring wegdraagt van de Conferentie van voorzitters, zou ik u willen vragen of u zo vriendelijk wil zijn ons uw antwoord te bezorgen. Wij zullen het dan rondsturen

04.02 Minister Bert Anciaux: 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: 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): Is de wet van 10 augustus 2001 van toepassing op het personeel van de autonome overheidsbedrijven?

04.06 Minister Bert Anciaux: Neen.

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

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

naar – uiteraard – de heer De Padt, maar ook naar de leden van de commissie. membres.

Zo komen we bij de vragen van de heer Schalck.

04.08 Minister **Bert Anciaux**: Ik was van plan om mondeling een en ander toe te voegen aan de vraag. Ik hoef dat nu niet te doen.

04.09 **Daan Schalck** (sp.a-spirit): Als de minister leuke zaken te vertellen heeft, mag hij ons dat niet onthouden.

De **voorzitter**: Ik moet het Reglement toepassen.

04.10 Minister **Bert Anciaux**: Het is geen probleem. Zo leuk waren de toevoegingen niet.

De **voorzitter**: Vraag het hem straks in de biechtstoel.

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

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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, op 6 februari las ik een vrij verontrustend bericht over het niet-respecteren van rij- en rusttijden door beroepschauffeurs die mensen vervoeren over langere afstanden. Er gelden daar een aantal regels over hoe lang men alleen mag rijden en vanaf wanneer een tweede chauffeur nodig is.

Op een moment waarop veel jonge ouders hun kinderen bijvoorbeeld op sneeuwklas zien vertrekken, was het nogal verontrustend te lezen dat de regel die stelt dat men met twee moet zijn, met voeten wordt getreden. De andere chauffeur zou immers gewoon terugkeren en onmiddellijk overstappen op een andere bus. Op die manier wordt een vals gevoel van veiligheid geschapen omdat men denkt dat er een tweede chauffeur aanwezig is die net heeft gerust. Dat zou in een aantal gevallen immers totaal niet juist zijn.

Hetgeen mij nog meer verontrustte dan het verhaal van die ene chauffeur, was het feit dat een vertegenwoordiger van de beroepsvereniging FBBA die misbruiken toegaf. Hij zei echter dat men dat niet moest overdrijven, want dat het maar over 10% van de gevallen ging. Wanneer men echter weet hoeveel bussen dagelijks die langeafstandsritten doen, vind ik 10% een schrikbarend cijfer. Als dat waar zou zijn en als dat het percentage misbruiken is dat door de sector wordt toegegeven, is dat onaanvaardbaar. Een collega heeft daarnet een vraag gesteld over een vreselijk ongeval. Ik spreek mij niet uit over de oorzaak die daarvan aan de oorsprong zou hebben gelegen. Ik denk echter dat vermoeidheid en in slaap vallen beslist een van de grootste risico's is bij lange busreizen.

De vertegenwoordiger van de federatie zei bovendien dat hij het gebrek aan controles zou hebben aangeklaagd bij de federale regering. Ik heb de volgende vragen. Hoe verlopen de controles, voornamelijk op rij- en rusttijden, bij de internationale ritten? Werden daarvoor eventueel internationale afspraken gemaakt? Ik begrijp dat de mogelijkheden in België vrij beperkt zijn. Het gaat immers over een doorrit van maximum 300 kilometer, wat volgens mij een van onze

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?

handicaps op het gebied van controle is. Heeft u, of eventueel uw voorgangster, inderdaad signalen gekregen vanuit de sector? Werd daarop gereageerd en hoe? Wat is uw visie om te garanderen dat de mensen die busreizen maken, kunnen rekenen op echt uitgeruste en veilige chauffeurs?

05.02 Minister **Bert Anciaux**: Mijnheer de voorzitter, ten eerste, het controleren van autocars is steeds een prioriteit geweest voor de controledienst van het Directoraat-generaal Vervoer te Land. Zowel nationaal als internationaal worden er geregeld speciale acties georganiseerd, in het bijzonder in de piekperiodes tijdens de vakantie en de periode van de schoolreizen, waarbij autocars massaal worden gecontroleerd.

Binnen Eurocontrol Wegen, een samenwerkingsakkoord dat tussen de controlediensten van acht landen werd gesloten, werd een specifieke werkgroep opgericht met de volgende doeleinden.

Ten eerste gaat het om een nauwere samenwerking tussen de verschillende landen – België, Nederland, Luxemburg, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Ierland, Duitsland en Spanje – onder andere op het vlak van het uitwisselen van controlegegevens inzake overtredingen begaan door autocarbestuurders. Indien aangewezen volgt achteraf een bedrijfscontrole.

Ten tweede gaat het om het organiseren van gecoördineerde controles op het autocarvervoer, gelijktijdig in voornoemde landen om zodoende bepaalde fraudes inzake rij- en rusttijden beter te kunnen opsporen. Dit gebeurt vooral door achteraf de door de bestuurders voorgelegde attesten van vakantie, ziekte of van andere werkzaamheden te onderzoeken of door het natrekken van bepaalde verklaringen, afgelegd door de autocarbestuurders of door de passagiers. Ik denk aan het wisselen van bestuurders onderweg.

De dienst Controle van het Wegvervoer ontvangt af en toe een klacht uit de sector. Deze klachten hebben meestal betrekking op autocarvervoer dat door bepaalde instanties – gemeenten, bedrijven en dergelijke – wordt ingericht zonder over de nodige vervoersvergunningen te beschikken. Uiterst zelden worden klachten ontvangen die verband houden met het niet respecteren van de rij- en rusttijden door de bestuurders. De dienst werd tot nu toe nog niet gecontacteerd door de Vereniging van autocarchauffeurs die in het persartikel is vermeld. Dit zou weliswaar nuttig kunnen zijn om de controleacties scherper te kunnen richten.

Klachten worden steeds grondig onderzocht, al dan niet in samenwerking met andere controle-instanties, zoals de sociale inspectiediensten.

Ten slotte, wat uw derde vraag betreft, om de verkeersveiligheid te verbeteren en een eerlijke concurrentie tussen de vervoersbedrijven in de sector van het personenvervoer te waarborgen, zullen de controles van autocars nog worden opgevoerd.

Het personeelsplan van de FOD Mobiliteit en Vervoer voorziet in de werving van 8 controleurs om het personeelsbestand voor de controles op de weg en in de bedrijven van zowel het vracht- als het personenvervoer opnieuw op peil te brengen. Er zouden er dus 67

05.02 **Bert Anciaux**, ministre: 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'Eurocontrol-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 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 intensifierons 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'Eurocontrol-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

komen in plaats van de huidige 59.

Door nog nauwer samen te werken met andere controlediensten, zowel nationaal als internationaal, en door een verregaande specialisatie van de controleurs om de fraude op te sporen, kunnen de bestaande misbruiken efficiënt aangepakt worden. De werkgroep inzake autocarvervoer van Eurocontrole Wegen is nu bezig met het voorbereiden van nieuwe gecoördineerde controleacties tijdens de komende zomer- en wintervakanties en tijdens andere drukke periodes.

Een ander aandachtspunt is het personenvervoer naar landen buiten de Europese Unie, onder meer naar Marokko. De controles op die transporten worden nu geïntensifieerd.

Samenwerking tussen de politieke verantwoordelijken en de werkgeversverantwoordelijken is een van de nuttige acties die genomen kunnen worden in de strijd tegen de illegale arbeid. Daarom wordt deze week een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer, de FOD Werkgelegenheid, de FOD Arbeid en Sociaal overleg en de FOD Sociale Zaken. Het akkoord vertrekt vanuit de vaststelling dat een grote variëteit van acties zal nodig zijn om de illegale arbeid met succes te bestrijden. Het akkoord bepaalt dat verschillende stappen in de bestrijding van de illegale arbeid zullen worden gezet, gaande van informatie, preventie tot opsporing. De actieplannen tegen zwartwerk die de verschillende partners hebben ontwikkeld vormen een goed vertrekpunt voor het opzetten van zulke gemeenschappelijke acties.

Ten slotte, de overeenkomst moet, mede door haar hoge symboolwaarde, een sterk signaal uitzenden naar alle actoren in de sector.

05.03 Daan Schalck (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik merk dat er duidelijk inspanningen geleverd worden om de veiligheid van de mensen die op die bussen aanwezig zijn – want daar is het om te doen – maximaal te garanderen.

Ik vraag mij wel af, mijnheer de minister, of het niet mogelijk is – zeker voor groepsreizen – dat de mensen die de reis inrichten – zij het een school of een andere organisatie – het recht hebben om bij wijze van spreken niet alleen een contract met de busmaatschappij te hebben maar daarbij ook gedetailleerde informatie te krijgen van die busmaatschappij over wie de chauffeur zal zijn en wat de rijtijden van die man geweest zijn in bijvoorbeeld de afgelopen week.

Ik denk dat het voor de busfirma heel eenvoudig is dat aan de contractant mee te delen. Dat soort informatie zou voor de reisorganisator toch een belangrijke troef zijn, ook wanneer er klachten zouden zijn. Die suggestie komt nu bij mij op. Ik denk dat zij het onderzoeken waard is, zodat er minstens eerlijke informatie gaat naar de mensen die de reis organiseren, los van de controles die de overheid uitvoert.

05.04 Minister Bert Anciaux: Mijnheer de voorzitter, heel kort nog. De suggestie die de heer Schalck nu geeft, lijkt mij zeker de moeite waard om te onderzoeken. Dat zal dan wel niet bij het sluiten van het contract gebeuren, maar bij het begin van de reis, bij manier van

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: Dans ce cas, ces informations devront être fournies au moment du voyage. Je suis disposé à faire

spreken, want eerder weet men dat natuurlijk niet. Ik zal dat zeker bespreken en het zou mij verbazen dat de sector daar tegen zou zijn. Dat lijkt mij een goede zaak.

examiner la suggestion de M. Schalck. Il m'étonnerait beaucoup que le secteur ait des objections.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

06 Vraag van de heer Daan Schalck aan de minister van Mobiliteit en Sociale Economie over "het betaald parkeren van inwoners in steden" (nr. 1662)

06 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)

06.01 Daan Schalck (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb een korte vraag. Wij hebben over deze problematiek reeds een aantal keren van gedachten kunnen wisselen in deze commissie. Steden proberen meer mensen in de stad te laten wonen. Een van de problemen terzake is hoe men vrij strikte regels inzake parkeren kan aanpassen voor inwoners van bepaalde steden of delen van een stad. Als sommige steden daarmee enigszins creatief trachten mee om te gaan en geen bewonerskaart uitreiken, maar het langparkeren voor inwoners toch enigszins proberen te reglementeren, krijg ik toch de indruk dat de administratie de interpretatie van een bewonerskaart heel strikt opvat. Men wenst voorlopig niet mee te denken aan andere systemen van langparkeren voor bewoners.

Mijnheer de minister, ik heb hierover twee vragen. Wat is de motivatie om elk reglement dat langdurig parkeren voor stadsbewoners wil toelaten onmiddellijk te beschouwen als het eventueel toestaan van een tweede bewonerskaart? Staat u nog steeds achter het idee om steden en gemeenten voor een aantal zaken, misschien ook het parkeren voor bewoners, meer bevoegdheden te geven, iets waarover wij in het verleden ook reeds van gedachten konden wisselen?

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 Minister Bert Anciaux: Mijnheer de voorzitter, ik ben ervan op de hoogte dat bepaalde steden in Vlaanderen reeds werken met een woonkaart die wordt toegekend aan haar inwoners, al dan niet tegen betaling. Ik heb aan mijn administratie gevraagd of deze regeling niet in strijd is met het ministerieel besluit van 18 december 1991. Op zich is het antwoord echter niet zo belangrijk. In het huidig ministerieel besluit staat immers dat slechts een bewonerskaart per wooneenheid mag worden uitgereikt. Hoe dan ook zal deze regel in de toekomst geen nut meer hebben aangezien het mijn absolute overtuiging is om de gemeentelijke overheden meer subsidiariteit toe te kennen bij het uitreiken van de tweede bewonerskaart. Volgens mij moeten de gemeenten autonoom kunnen bepalen hoeveel parkeerkaarten zij willen uitreiken en op welke manier. De reden hiervoor is dat de lokale situatie erg verschillend is in de verschillende gemeenten. In sommige steden kampt men met een reëel parkingprobleem, terwijl er in andere steden bij wijze van spreken te veel parkeerplaatsen zijn.

06.02 Bert Anciaux, ministre: 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

Het ontwerp tot wijziging van het ministerieel besluit heb ik enkele maanden geleden ter advies aan de Gewesten voorgelegd. Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest had echter nog wat kritiek op dat ontwerp. Wij hebben beslist om toch door te gaan met het ontwerp, na aanpassing naar aanleiding van een aantal opmerkingen. Het opleggen van de beperkingen willen wij dus overlaten aan de gemeenten. Het is dan ook mijn bedoeling om zo snel mogelijk een ministerieel besluit uit te vaardigen.

Hiermee wordt de niet echt gewettigde centralistische visie in deze afgebouwd.

que les communes doivent avoir la possibilité de décider elles-mêmes combien de cartes elles veulent délivrer, le problème du parçage 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): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord. Mijnheer de minister, als dit uw intentie is – en u hebt dat eigenlijk al meer dan eens kenbaar gemaakt – zou het misschien goed zijn als de administratie nu het juridisch begrip bewonerskaart in afwachting van de gewijzigde reglementering niet al te strikt zou interpreteren. Als u meent dat men een oplossing moet zoeken via een woonkaart of andere kan men daar in de filosofie van wat komen gaat enigszins soepel in optreden. Ik vraag zelfs niet om een bewonerskaart door de vingers te zien want zo heet het niet. Ik vraag wel om daar enigszins soepel tegenover te staan. Ze weten dat het besluit binnenkort moet worden aangepast en het moet niet zodanig strikt worden gereguleerd dat we heel restrictief worden voor een wetgeving waarvan we weten dat ze misschien binnen zes maanden zonder voorwerp zal zijn.

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 mois?

06.04 Minister Bert Anciaux: Ik ben het daarmee eens.

06.04 Bert Anciaux, ministre: Je partage votre point de vue.

*Het incident is gesloten.
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 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): Monsieur le président, monsieur le ministre, la convention RER du 4 avril 2003 qui a pour objectif de déterminer les modalités interrégionales et fédérales de mise en œuvre du RER ne précise pas de date d'entrée en vigueur. Il a été envisagé dans un premier temps de soumettre cette convention à l'assentiment des chambres législatives mais, à présent, il semblerait que l'on renonce à cette procédure.

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

Pouvez-vous me confirmer que cette convention ne fera pas l'objet

d'une procédure d'assentiment? Est-elle déjà entrée en vigueur? Sinon, pourquoi?

Parallèlement au cadre défini par la convention, il paraît que la SNCB a déjà entamé des discussions avec des représentants des pouvoirs publics flamands en vue de la mise en œuvre du RER en Flandre. Il semblerait que lors de ces discussions, la SNCB s'en tienne au plan de 2001 et non aux discussions gouvernementales de 2003. L'initiative de la SNCB – donc cette mini "task force" mise sur pied – 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?

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 regeeringsniveau 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 Bert Anciaux, ministre: Monsieur le président, le texte de cet accord a été transmis au Conseil d'Etat. Celui-ci vient de rendre son avis. Une concertation avec les Régions a récemment 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. L'exposé des motifs apportera une réponse satisfaisante aux remarques du Conseil d'Etat.

07.02 Minister Bert Anciaux: 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.

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

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.

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

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

Il est vrai que pour l'instant, la députation permanente du Brabant flamand mène des discussions avec la SNCB, ceci avec l'appui du gouvernement flamand. Ces discussions, qui sont toujours en cours, sont basées sur un plan spécifique appelé "Regionet". Ce plan est différent de celui du RER repris dans l'accord susmentionné.

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.

Ce plan envisage notamment la création d'un réseau de transport public rapide sur le territoire de la province du Brabant flamand.

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): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. La convention prévoit bien la mise sur pied du conseil interministériel des ministres de la Mobilité. D'après vous, ce comité de pilotage pourrait déjà commencer à travailler rapidement?

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 Bert Anciaux, ministre: Absolument.

07.04 Minister Bert Anciaux: Dat klopt als een bus.

*L'incident est clos.
Het incident is gesloten.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.38 uur.
La réunion publique de commission est levée à 15.38 heures.*