



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

19-02-2003

14:00 uur

mercredi

19-02-2003

14:00 heures

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
FN	<i>Front National</i>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
cdH	<i>centre démocrate Humaniste</i>
SP.A	<i>Socialistische Partij Anders</i>
VLAAMS BLOK	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	<i>Volksunie&ID21</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>
CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

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

INHOUD

Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het stationeren en stilstaan op autobushaltes" (nr. A855)

Sprekers: **Daan Schalck, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanpassing van de Belgische wetgeving aan de Europese richtlijn 2001/14/EG" (nr. A881)

Sprekers: **Frieda Brepoels**, voorzitter van de VU&ID-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "e-commerce bij de NMBS" (nr. B009)

Sprekers: **Roel Deseyn, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van mevrouw Liliane De Cock aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de erkenning van een buitenlands (niet EU) rijbewijs" (nr. A921)

Sprekers: **Liliane De Cock, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van mevrouw Liliane De Cock aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de voorrang voor zachte weggebruikers op onbeschermde oversteekplaatsen" (nr. B025)

Sprekers: **Liliane De Cock, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van mevrouw Els Haegeman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verplichte helm bij fiets met hulpmotor" (nr. B044)

Sprekers: **Els Haegeman, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde vragen van
- mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de geluidsoverlast in de Noordrand en de nachtelijke vertrekprocedures voor de vliegtuigen" (nr. A981)

- de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

SOMMAIRE

Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le stationnement et l'arrêt sur les arrêts d'autobus" (n° A855)

Orateurs: **Daan Schalck, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la transposition dans le droit belge de la directive européenne 2001/14/CE" (n° A881)

Orateurs: **Frieda Brepoels**, présidente du groupe VU&ID, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de M. Roel Deseyn à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le commerce électronique à la SNCB" (n° B009)

Orateurs: **Roel Deseyn, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de Mme Liliane De Cock à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la reconnaissance d'un permis de conduire étranger (hors UE)" (n° A921)

Orateurs: **Liliane De Cock, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de Mme Liliane De Cock à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la priorité pour les usagers vulnérables sur les passages non protégés" (n° B025)

Orateurs: **Liliane De Cock, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de Mme Els Haegeman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le port du casque obligatoire pour les cyclistes dont le vélo est équipé d'un moteur auxiliaire" (n° B044)

Orateurs: **Els Haegeman, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Questions jointes de
- Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nuisances sonores dans la périphérie nord et les procédures de décollage nocturne pour les avions" (n° A981)

- M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur

over "de verplichtingen en het statuut van Biac en over het statuut van Pro-Bru" (nr. B007)

- de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de blijvende hinder van nacht- en dagvluchten boven de Noordrand" (nr. B008)

Sprekers: **Simonne Creyf, Bart Laeremans, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

"les obligations et le statut de BIAC et le statut de Pro-Bru" (n° B007)

- M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nuisances persistantes engendrées par les vols de jour et de nuit au-dessus de la périphérie nord" (n° B008)

Orateurs: **Simonne Creyf, Bart Laeremans, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanwerving van treinbestuurders voor Antwerpen" (nr. B038)

Sprekers: **Ludo Van Campenhout, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le recrutement de conducteurs de train pour Anvers" (n° B038)

Orateurs: **Ludo Van Campenhout, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bewegwijzering van hotels binnen de bebouwde kommen van meer dan 30.000 inwoners" (nr. B039)

Sprekers: **Ludo Van Campenhout, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la signalisation des hôtels dans les agglomérations de plus de 30.000 habitants" (n° B039)

Orateurs: **Ludo Van Campenhout, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

WOENSDAG 19 FEBRUARI 2003

14:00 uur

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

du

MERCREDI 19 FÉVRIER 2003

14:00 heures

De vergadering wordt geopend om 14.13 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.13 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het stationeren en stilstaan op autobushaltes" (nr. A855)

01 Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le stationnement et l'arrêt sur les arrêts d'autobus" (n° A855)

01.01 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik kan eigenlijk heel kort zijn. We hebben tijdens de bespreking van de verkeerswet heel lang kunnen stilstaan bij een aantal mogelijke overtredingen. We hebben besproken in welke categorie ze zouden worden ondergebracht. We wisten dat dit dan via de Ministerraad nog zou moeten worden uitgemaakt. Een van de overtredingen die steeds meer voorkomen en ook heel hinderlijk zijn, is het stilstaan en parkeren op tram- en busbeddingen of op halteplaatsen van bussen. Ze zijn dat vooral in die steden waar een degelijk openbaar vervoer wordt uitgebouwd. Daarom stel ik deze vraag. Ik doe dat puur ter informatie. In welke categorie overtredingen zou dit soort overtredingen worden ingedeeld?

01.01 Daan Schalck (SP.A): Dans quelle catégorie d'infractions l'arrêt ou le stationnement sur des sites de trams ou de bus ou sur des arrêts d'autobus sont-ils classés?

01.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik ben ervan overtuigd dat door het stilstaan op een bushalte een echt risico voor de busgebruikers ontstaat. Ik heb daarom in de uitvoeringsbesluiten beslist om het te beschouwen als een zware overtreding van eerste graad. We hadden dat hier ook gezegd in de discussie over de volgende uitvoeringsbesluiten. Het is inderdaad zo dat wij tijdens de bespreking van de wet een interessante gedachtewisseling hebben gehad over de parkeerovertrredingen.

01.02 Isabelle Durant, ministre: S'arrêter sur un arrêt de bus présente de sérieux risques pour l'utilisateur du bus. C'est la raison pour laquelle cette infraction sera désormais considérée comme une infraction grave du premier degré. Un critère important dans la catégorisation des infractions est précisément la mesure dans laquelle les usagers "vulnérables" de la route sont mis dans une situation dangereuse. En l'occurrence, c'est très clairement le cas puisque par la faute du contrevenant, les piétons doivent inutilement emprunter la chaussée.

We zijn in deze commissie dan tot het besluit gekomen dat er grote verschillen kunnen zijn binnen de grote noemer van parkeerovertrredingen. In het wetsontwerp was er ook reeds in voorzien om het onderscheid te maken volgens de mogelijke gevolgen voor zwakke weggebruikers. Dat is hier natuurlijk het geval. Iemand die stilstaat of parkeert op een bushalte brengt een voetganger in gevaar. De busgebruikers moeten door die wagen immers een stuk van de straat oversteken. Het indirect in gevaar brengen van weggebruikers was een van de criteria voor de eerste graad in het wetsontwerp. Het koninklijk besluit waarbij de overtredingen worden ingedeeld, bepaalt dat ook het parkeren op een bus- of tramhalte als een zware overtreding van eerste graad

wordt beschouwd. Ik bevestig dit helemaal.

01.03 Daan Schalck (SP.A): Mevrouw de minister, uw antwoord verheugt mij. We hadden een aantal zaken zoals fietspad, voetpad en dergelijke ruimschoots bediscussieerd tijdens de bespreking van de wettekst. Dit was iets dat tijdens de discussie niet echt ter sprake was gekomen of toch niet zo expliciet. Ik moet zeggen dat uw antwoord mij tevreden stemt.

01.03 Daan Schalck (SP.A): Je me réjouis de la réponse de la ministre.

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

De **voorzitter**: Alvorens het woord te geven aan mevrouw Frieda Brepoels had ik graag de aandacht van de vice-eerste minister en van de aanwezige commissarissen gevraagd voor het volgende. Het wetsvoorstel in verband met het vervoer op de weg staat als punt 6 geagendeerd in de plenaire vergadering. Ik heb in de Conferentie van voorzitters geprobeerd om de bespreking van dat voorstel als eerste punt te agenderen. Men is mij daarin niet gevolgd. Indien de bespreking van dit wetsvoorstel plaatsvindt voordat de werkzaamheden van de commissie zijn beëindigd, zullen wij de vergadering schorsen om in de plenaire vergadering aanwezig te kunnen zijn. Men zegge het voort.

02 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanpassing van de Belgische wetgeving aan de Europese richtlijn 2001/14/EG" (nr. A881)

02 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la transposition dans le droit belge de la directive européenne 2001/14/CE" (n° A881)

02.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's van meerderheid en oppositie, in welk dossier dan ook, twee jaar geleden hebben het Europees Parlement en de Europese Raad een richtlijn goedgekeurd die het mogelijk moet maken om een belangrijke stap te zetten in de richting van de liberalisering van de Europese spoormarkt. We hebben hierover al een paar keer gesproken. Het internationaal goederenvervoer over het spoor moet vrij zijn vanaf 15 maart 2003. Dat geldt dan voor de hoofdassen van de verschillende netten. Hiervoor moet er het een en ander gebeuren op het vlak van wetgeving.

02.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Il y a deux ans, une directive européenne a permis de faire un premier pas vers la libéralisation des chemins de fer. Le transport de marchandises international devra être libéralisé le 15 mars 2003. Les projets d'arrêté approuvés par le Conseil des Ministres ont fait l'objet d'objections fondamentales du Conseil d'Etat et de la Commission européenne. Le nouveau projet ne différerait toutefois guère de la version initiale.

Wij hebben in het kader van de begrotingsbesprekingen reeds mogen vernemen dat er enkele eerste ontwerpbesluiten door de Ministerraad waren goedgekeurd in dat verband. Ik heb echter ook begrepen dat die eerste besluiten gestuit zijn op verschillende fundamentele bezwaren van zowel de Raad van State als de Europese Commissie. U hebt hieraan dan een aantal aanpassingen doorgevoerd. Ik heb ook begrepen dat dit nieuwe besluit inzake benadering van de sector niet echt grondig verschilt met de oorspronkelijke versie. Ik begrijp uit persberichten dat de pers - al dan niet via lekken - beter ingelicht is dan het Parlement.

L'arrêté royal sera-t-il encore examiné au Parlement? Les textes modifiés ont-ils déjà été soumis aux régions. Comment celles-ci ont-elle réagi?

Op dit ogenblik zijn wij geen maand meer verwijderd van die datum. De maatregelen die in ons land moeten worden genomen zijn toch zeer belangrijk om tot een kwalitatieve verbetering van het goederenspoorvervoer in het algemeen te komen.

L'arrêté royal doit garantir l'indépendance des instances qui devront attribuer les voies, prélèveront les droits d'utilisation et devront veiller à la certification de sécurité. Comment cela se fera-t-il? Comment va-t-on

Ik had aan de minister dan ook willen vragen hoever het staat met de uitwerking van het koninklijk besluit in verband met de omzetting van de richtlijn naar Belgische wetgeving. Wanneer zal het officieel

worden bekendgemaakt? Zal dit nog verder door het Parlement worden besproken? Ik meen dat dit indertijd in het kader van de programmawet nog eens ter sprake gekomen is. Misschien kan u daarover nog iets meer zeggen. Ik zou ook willen weten of die gewijzigde teksten reeds werden voorgelegd aan de Gewesten. Wat was hun reactie daarop? Zijn zij hiermee akkoord gegaan? Wat zijn de modaliteiten van de omzetting van de richtlijn in een koninklijk besluit?

Ten slotte is het zo dat het besluit de onafhankelijkheid moet garanderen van de instanties die de rijpaden op het spoornet zullen toewijzen. Zij zullen er dus ook gebruiksrechten op heffen. Ze zullen de veiligheidscertificering ook moeten bewaken. Ik had graag geweten op welke manier dat zal gebeuren. Hoe garandeert men de onafhankelijkheid van de NMBS hierin? Ik begrijp immers dat in het nieuwe besluit toch nog een aantal verregaande faciliteiten aan de NMBS toegekend worden. Hierdoor houden ze nog een belangrijke vinger in de pap bij het toestaan van treinen van andere spoorwegondernemingen.

Ik had graag ook geweten wat het organogram is van de verschillende diensten die ten gevolge van het nieuwe koninklijk besluit zullen opgericht worden. Op basis van welke criteria zal de rekrutering verlopen van het personeel dat deze diensten moet bemannen?

02.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, op 20 december 2002 – dit ter herinnering – heeft de Ministerraad in tweede lezing een koninklijk besluit goedgekeurd voor het vastleggen van de basis van een nieuwe stap in de liberalisering van het vrachtvervoer per spoor. De tekst zal nog voor 15 maart 2003 worden bekendgemaakt. Er bestaat een kader van koninklijk besluit en daarbuiten zijn er negen uitvoeringsbesluiten. Deze uitvoeringsbesluiten hebben betrekking op de uitwerking van de procedures bij het openstellen van een deel van ons spoorwegnet voor derde operatoren. Deze teksten omvatten in hoofdzaak de reglementen in verband met de veiligheid van het spoorvervoer, de spoorvergunningen, de veiligheidscertificaten, de netverklaring, de formule voor het vastleggen van de heffingen voor het gebruik van de infrastructuur, de procedure voor de capaciteitsverdeling en ten slotte ook de onafhankelijke organen die moeten worden opgericht.

Ik herinner eraan dat onze regering ervoor heeft geopteerd om de eenheid van de onderneming te behouden. Eenmaal deze toch wel belangrijke keuze gemaakt was, moesten er uiteraard twee onafhankelijke organen buiten de NMBS worden opgericht.

Een eerste orgaan is belast met de verdeling van de infrastructuurcapaciteiten, de tarifiering en het opstellen van de netverklaring, met de bedoeling te garanderen dat deze essentiële taken volledig onafhankelijk van de vroegere maatschappij worden vervuld.

Een tweede orgaan staat in voor de controle en het beroep tegen eventuele discriminatoire beslissingen vanwege de infrastructuurbeheerder, met de bedoeling te garanderen dat er op een billijke wijze recht op toegang tot het net wordt verleend aan alle operatoren die met internationale goederentreinen op het

garantir l'indépendance de la SNCB? Comment se présentera l'organigramme des services créés en vertu de l'arrêté royal? Comment procédera-t-on au recrutement pour les besoins de ces services?

02.02 **Isabelle Durant**, ministre: Le 20 décembre 2002, le Conseil des ministres a adopté un arrêté royal ouvrant la voie à une nouvelle étape dans la libération du fret ferroviaire. Le texte sera publié avant le 15 mars 2003. Neuf arrêtés d'exécution suivront, concernant le développement des procédures relatives à l'ouverture de notre réseau ferroviaire aux opérateurs tiers.

Le gouvernement a opté pour le maintien d'une entité unique et a dès lors créé deux organes indépendants extérieurs à la SNCB. Un premier organe se chargera de la répartition des capacités d'infrastructure, de la tarification et de la rédaction du document de référence du réseau. Un deuxième organe répondra du contrôle et des recours contre d'éventuelles décisions discriminatoires du gestionnaire de l'infrastructure.

L'avis obligatoire des Régions a été recueilli. Les observations concernaient surtout des améliorations techniques qui ont

transeuropese spoorwegnet voor goederen willen rijden.

Ik kan u verzekeren dat bij deze tekst ook het advies van de Gewesten werd gevraagd, wat trouwens verplicht is. De Raad van State heeft erover gewaakt dat deze verplichting in acht werd genomen, zoniet zou de Raad van State geen advies hebben gegeven. De opmerkingen van de Gewesten betroffen in hoofdzaak aanvragen tot technische verbeteringen en zij werden zonder probleem aanvaard. De Gewesten hebben ook de wens uitgedrukt om betrokken te worden bij de opstelling van de teksten van de uitvoeringsbesluiten. Uiteraard zal ik over deze teksten ook met de Gewesten overleg plegen, zodra de Europese Commissie haar technisch advies heeft gegeven over mijn ontwerp teksten en deze in eerste lezing binnen de federale regering zijn besproken. Deze besprekingen vinden volgende week plaats.

Op uw vraag over de onafhankelijkheid van de op te richten organen, kan ik u antwoorden dat die onafhankelijkheid zal worden gegarandeerd. Het kaderbesluit tot oprichting van deze organen – parastatalen van type A – voorziet erin dat de opdrachten die hen zullen worden toevertrouwd, zullen moeten worden uitgevoerd in volledige onafhankelijkheid van zowel de vroegere operator als de federale Staat.

Wij hebben er bovendien over gewaakt dat de goede werking van deze organen vanuit begrotingsstandpunt wordt gegarandeerd, door een voorheffing van een percentage van de prijs die de spoorondernemingen zullen moeten betalen om gebruik te mogen maken van de spoorinfrastructuur. Dat percentage zal worden vastgelegd bij koninklijk besluit, om ervoor te zorgen dat deze organen nooit meer zullen afhangen van de NMBS.

Wat ten slotte het personeel van deze organen betreft, is het belangrijk dat zij beschikken over voldoende ervaring om de hen toegewezen gespecialiseerde opdrachten te kunnen uitvoeren. Wij moeten er ons van bewust zijn dat op dit ogenblik de spoorwegdeskundigen zich enkel binnen de van oudsher bestaande onderneming bevinden. Zo is nu eenmaal de historische situatie. Daarom heb ik in het kaderbesluit van december 2002 de mogelijkheid opgenomen om deskundigen van de NMBS op vrijwillige basis definitief over te plaatsen om binnen de nieuwe organen hun opdracht te volbrengen. Om de functies binnen de nieuwe organen op te vullen zal er een oproep van kandidaten worden gedaan in het Belgisch Staatsblad.

Deze oplossing garandeert dat er op termijn buiten de oude onderneming - de NMBS dus - een groep deskundigen wordt gecreëerd, zodat er een einde komt aan de huidige situatie, het zogenaamde stafsysteem, waarbij deskundigen bij het bestuur worden gedetacheerd. Teneinde nog voor 15 maart 2003 de uitvoeringsbesluiten te kunnen nemen, worden nu de laatste verbeteringen aangebracht en de laatste discussies met de partners gevoerd.

02.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, ten eerste vraag ik mij af waarom u zo lang wacht met de publicatie van het “kader”-koninklijk besluit. Ik begrijp dat de uitvoeringsbesluiten...

été acceptées sans problème. Les Régions ont également demandé à être associées à l'élaboration des arrêtés d'exécution, ce qui ne manquera certainement pas de se faire. Le gouvernement fédéral examinera d'ailleurs les textes de projet au début de la semaine prochaine.

L'indépendance des organes à créer sera garantie. En outre, le bon fonctionnement de ces organes d'un point de vue budgétaire sera assuré par le prélèvement d'un pourcentage du prix que les entreprises ferroviaires doivent payer pour utiliser l'infrastructure des chemins de fer. Ce pourcentage sera fixé par arrêté royal.

Le personnel de ces organes doit disposer d'une expérience suffisante pour pouvoir s'acquitter des missions spécialisées. A cet effet, l'arrêté-cadre de décembre 2002 offre la possibilité de déplacer définitivement des spécialistes de la SNCB sur une base volontaire. Un appel aux candidats sera publié au *Moniteur belge*.

Ainsi, un groupe d'experts sera créé en dehors de la SNCB.

Les dernières améliorations aux textes des arrêtés d'exécution sont apportées en ce moment et les dernières discussions sont en cours.

02.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Pourquoi le ministre attend-il aussi longtemps pour publier le texte de l'arrêté royal? Le Parlement va

(...)

Het is met elkaar verbonden. Ik denk echter dat het niet alleen voor het Parlement maar ook voor de sector in het algemeen belangrijk is dat men voor de datum van 15 maart heel duidelijk weet waar men naartoe gaat. Deze regering heeft er al voor gekozen om de omzetting van de Europese richtlijn niet bij wet te laten gebeuren via het Parlement. Het Parlement is dus absoluut niet op de hoogte van de wijze waarop de regering dit gaat uitvoeren. Het is dus een keuze van de regering om dit via koninklijk besluit te doen. Ik vraag mij af waarom men alle bepalingen van de visie, geformuleerd in dat "kader"-koninklijk besluit niet algemeen meedeelt vooraleer de uitvoeringsbesluiten verder worden getroffen voor 15 maart. Dat kan toch geen bezwaar zijn?

Ten tweede heb ik u niet horen zeggen of de Europese Commissie ditmaal wel akkoord is gegaan met de - weliswaar licht gewijzigde - plannen van de Belgische regering. Oorspronkelijk ging zij niet akkoord.

Ten derde vind ik het heel vreemd dat het Vlaams Gewest – tenminste volgens uw uitleg – niet meer dan wat technische aanpassingen heeft gevraagd, terwijl het voor de sector heel duidelijk is dat de omzetting volgens een heel minimalistische interpretatie van de Europese richtlijn gebeurt. Precies de wijze waarop deze regering dit wenst door te voeren kan heel belangrijke gevolgen hebben voor heel de haventrafiek in Antwerpen en Zeebrugge. Het Vlaamse Gewest laat de federale regering hier eigenlijk gewoon haar gang gaan en treedt daar verder niet in op.

Het is natuurlijk hier niet de plaats om dat te zeggen. Ik zal dat dus ook aan de collega's signaleren. Wat de Europese Commissie betreft, had ik graag nog even een antwoord gehad als dat mogelijk is.

02.04 Minister **Isabelle Durant**: De vastlegging van de voorwaarden was natuurlijk in permanent overleg met de Europese Commissie. Wij werken samen en er is een akkoord van de Europese Commissie voor de vorm en de keuze van de regering, zoals in andere landen zoals bijvoorbeeld Oostenrijk waar men ook een dergelijke beslissing heeft genomen.

Ten tweede, ik kan u verzekeren dat België op de lijst van de Europese landen de eerste is met de voorbereiding van de omzetting. Wij hebben dus absoluut geen vertraging en wij krijgen de steun van de Europese Commissie in het kader van deze koninklijke besluiten. Volgens mij is het logisch het pakket van beslissingen samen te nemen, de kaderbesluiten en de uitvoeringsbesluiten. Wij hebben absoluut geen vertraging, wij zijn de eerste op de lijst van de vijftien die dit moeten omzetten. Het is een pakket, heel leesbaar voor de verschillende actoren. U weet net als ik dat het natuurlijk niet op 16 maart is dat de bedrijven zullen beginnen te vragen om bijvoorbeeld toegang tot het netwerk. Er zijn ook elementen die op punt moeten worden gesteld, bijvoorbeeld tarificatiesystemen, enzovoort. Wij hebben tot het einde van dit jaar, dat is de termijn van Europa zelf. Dat moet echter op 15 maart 2003 omgezet worden, dat is voor iedereen hetzelfde. Ik kan u verzekeren: on est bien en avance sur tous les autres. Ik heb permanent contact. Dat is

ignorer jusqu'au 15 mars quelle voie entend emprunter le gouvernement. La Commission européenne est-elle du reste d'accord avec les projets modifiés du gouvernement belge?

Je m'étonne que la Région flamande n'ait demandé que des aménagements techniques. La directive européenne est interprétée de manière très minimaliste, ce qui peut avoir d'importantes conséquences pour le trafic portuaire à Anvers et à Zeebrugge.

02.04 **Isabelle Durant**, ministre: Il y a en permanence une concertation avec la Commission européenne qui nous a signifié son fiat. La Belgique est le premier pays européen à s'employer à transposer la directive européenne. Il ne saurait dès lors être question d'un retard. Il est logique que les arrêtés-cadres et les arrêtés d'exécution soit traités ensemble.

misschien gemakkelijker dan voor de andere landen omdat wij ons in Brussel bevinden. Het overleg is echter permanent en er zijn tot nu toe geen problemen met de Europese Commissie.

De **voorzitter**: Mevrouw Brepoels, extreem kort.

02.05 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, het is niet omdat wij de eersten zouden zijn van de Europese landen dat wij geen rekening moeten houden met de datum die vooropgesteld wordt. Wat mij betreft is het zo dat vanaf 15 maart het spoor open is voor het internationaal goederenvervoer en dat het toch belangrijk is voor andere bedrijven dan de NMBS dat ze weten binnen welk kader dit kan gebeuren. Ik vind het dan ook zeer spijtig dat deze regering gekozen heeft – zoals ik al zei – voor een zeer minimalistische interpretatie en het verbaast mij niet, mevrouw de minister, dat u voor eenheid van onderneming gekozen heeft. Het verbaast mij wel dat de socialisten en de liberalen daarmee akkoord zijn gegaan. Dat belet natuurlijk in de toekomst de plannen die men – wel met een non-beleid – blijkbaar niet in daden wenst om te zetten wat een aantal aspecten van de regionalisering betreft, mijnheer Schalck. Nu mag u niet antwoorden. Spijtig hé!

02.05 Frieda Brepoels (VU&ID): A partir du 15 mars, le chemin de fer sera ouvert au transport international de marchandises. Il est important que les entreprises sachent où elles en sont. C'est pourquoi je regrette que le gouvernement ait opté pour une interprétation minimaliste. Je ne suis pas surpris du choix en faveur d'une interprétation minimaliste mais je m'étonne que les socialistes et les libéraux aient acquiescé.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Bedankt, mevrouw Brepoels. Dat is misbruik maken van die typisch vrouwelijke trucjes om een mannelijke tegenstander schaakmat te zetten. Mijnheer Schalck, voor één keer ben ik solidair met u. Dit gezegd zijnde, de heer Deseyn had de toestemming van mevrouw De Cock om zijn vraag te stellen voor zij aan de beurt komt omdat hij rapporteur is in de plenaire vergadering. Ik neem aan dat mevrouw Haegeman ook geen bezwaar heeft? (*Instemming*)

03 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "e-commerce bij de NMBS" (nr. B009)

03 Question de M. Roel Deseyn à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le commerce électronique à la SNCB" (n° B009)

03.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank u en de collega's voor deze wijziging van de agenda.

03.01 Roel Deseyn (CD&V): La possibilité de commander un billet ou un abonnement sur le site de la SNCB encouragerait les jeunes à emprunter ce mode de transport. La STIB vend déjà des abonnements en ligne.

Mevrouw de minister, een korte vraag over e-commerce bij de NMBS. Wat er nu al voorhanden is, zien we op de website van de NMBS: men kan enkel tickets reserveren voor de internationale verbindingen. Nu, het zou ook goed zijn mocht dit gebeuren voor het binnenlands verkeer, zodat de surfende reiziger die de site van de NMBS consulteert, naast de dienstregeling ook on line een ticket of abonnement kan bestellen. Het zou goed zijn om ook weer jonge mensen te stimuleren voor het openbaar vervoer. Om het toegankelijker te maken, zou het goed zijn dat zij ook op het internet terecht kunnen voor reservatie en boeking. Iedereen die de trein af en toe neemt, kent de reële problematiek: mensen die gehaast zijn en niet vooraf naar het station kunnen gaan, worden vaak geconfronteerd met lange wachtrijen. Soms wordt een trein gemist of creëert dit een stukje onnodige stress. Daaraan kan zeker iets gedaan worden. E-commerce kan een deel van de oplossing zijn. Het is zeker realistisch als we zien dat de MIVB in Brussel ook al abonnementen verkoopt via internet. Vandaar dan ook enkele concrete vragen.

La SNCB va-t-elle s'inscrire dans le commerce électronique? Quand et comment? Ne serait-il pas intéressant de créer un site de vente commun pour les différentes entreprises de transports en commun belges?

Zal de NMBS werk maken van de uitbouw van haar e-commerce? Dat mogen we toch verwachten. Zo ja, wanneer kan de treinreiziger concreet vanaf zijn pc tickets en abonnementen gaan bestellen? Staat daar een bepaalde timing op? Welke is die dan? Hoe zal dit georganiseerd worden? Kan worden gedacht aan een samenwerking met andere aanbieders van openbaar vervoer? Ik denk dat het heel wenselijk zou zijn mocht men voor een traject, voor een combiverplaatsing met metro, tram, bus, on line een ticket kunnen bestellen. Dat kan door bijvoorbeeld een website te openen, naast die van de NMBS, waar algemene tickets voor openbaar vervoer in België kunnen gekocht worden. Ik had daar graag een stand van zaken geweten en de projecten voor de toekomst.

03.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer Deseyn, de NMBS laat mij het volgende weten wat betreft uw vraag over e-commerce.

De producten bij de MIVB waarmee u vergelijkt, zijn kaarten en veel eenvoudiger dan de abonnementen bij de NMBS, waar bijkomende parameters meespelen: oorsprong, bestemming, klasse, al dan niet met Stapnet enzovoort. Bovendien is voor de bestelling van een treinkaart bij de NMBS een foto en veelal een attest van de werkgever nodig, zodat dit momenteel niet kan via internet. Gezien de vele mogelijkheden om zonder wachttijden aan een NMBS-loket een vervoersbewijs te verkrijgen, enerzijds, en de nadelen van e-commerce zoals noodzaak van betaling met kredietkaarten en toezending via de post anderzijds, heeft de NMBS tot nu toe geen intenties om nu e-commerce te organiseren voor andere producten dan deze die aan reservering gebonden zijn. Dat is dus het antwoord van de NMBS.

Ik kan dat begrijpen. Wij weten ook dat er veel prioriteiten zijn in het kader van de NMBS. Als de NMBS een klantgericht beleid wil voeren, is vooruitgang in dit domein ook belangrijk, denk ik, misschien met specificiteiten in vergelijking met de MIVB om verder te gaan in het kader van faciliteiten. Als u spreekt van jongeren en kredietkaarten, zijn het toch dikwijls niet de jongeren die kredietkaarten kunnen gebruiken, bijvoorbeeld door de elektronische handtekening. In het algemeen denk ik dat voor de faciliteiten en in het kader van de modernisering van de betalingen, dit misschien ook kan verbeterd worden met specificiteiten van de NMBS.

03.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Dank u, mevrouw de minister, voor het antwoord. Wij hebben nu ten minste zicht op waar wij staan. Dat dit niet meteen wordt ontwikkeld, is wel jammer. Ik denk dat bepaalde parameters immers wel kunnen via de informatica. Ik heb er begrip voor dat de foto bij abonnementen iets gecompliceerder ligt, maar voor eenvoudige trajectverplaatsingen buiten het kader van een abonnement denk ik niet dat er nog grote excuses zijn.

Wat kredietkaarten betreft, ik ben er ook geen groot voorstander van om dit aan te moedigen bij jongeren. Heel wat mensen hebben echter ook een C-ZAM terminal bij hun pc en daarmee kan men via eenvoudige inbreng van de Protonkaart wel een aantal zaken bestellen, zeker ook eenvoudige tickets. Misschien kan dit toch wel meegenomen worden als bemerking naar een volgend overleg met de NMBS. Met een relatief lage investeringsprijs kan men daar toch wel mooie resultaten boeken. Verder wilde ik nog even de

03.02 **Isabelle Durant**, ministre: Les produits proposés par la STIB sont beaucoup plus simples que ceux de la SNCB, pour lesquels il existe différents paramètres et qui requièrent une photo et une attestation de l'employeur.

La SNCB n'a pas l'intention de proposer en ligne d'autres produits que les réservations. Il est possible en effet d'acheter un billet sans devoir faire longuement la queue et le paiement par carte de crédit ainsi que l'envoi par la poste comportent des risques. Cela ne saurait du reste constituer un encouragement pour les jeunes dont la plupart ne possèdent pas de carte de crédit.

Des progrès dans ce domaine sont importants dans le cadre d'une gestion axée sur la clientèle et peut-être des possibilités spécifiques s'offrent-elles à la SNCB.

03.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Il est regrettable qu'on ne s'en occupe pas pour le moment.

Les abonnements de train sont peut-être des produits complexes mais ce n'est pas le cas des simples billets. En outre, les terminaux portables C-ZAM permettent le paiement au moyen de PROTON. Le commerce électronique permettrait à la SNCB d'enregistrer de bons résultats à faible coût.

samenwerking onderlijnen met De Lijn en de metro om tot een ticket on line te komen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 Vraag van mevrouw Liliane De Cock aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de erkenning van een buitenlands (niet EU) rijbewijs" (nr. A921)

04 Question de Mme Liliane De Cock à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la reconnaissance d'un permis de conduire étranger (hors UE)" (n° A921)

04.01 Liliane De Cock (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil ook even verwijzen naar onze discussies in het kader van de wet op de verkeersveiligheid, zoals collega Schalck deed. Wij hebben toen zeer uitgebreide en ook diepgaande discussies gehad over allerlei aspecten, onder andere ook over de rijopleiding in stappen. Ik heb toen samen met anderen mijn bezorgdheid geuit over het beheersen van de kosten die daaraan verbonden zijn.

De kosten verbonden aan een voortgezette rijopleiding en rijexamens mogen nooit leiden tot uitsluiting van bepaalde mensen voor het behalen van een rijbewijs. Volgens mij geldt dat evenzeer voor buitenlandse chauffeurs. Het probleem dat daar schijnt te bestaan, is de erkenning van een buitenlands rijbewijs. Ook al heeft men een geldig, zij het niet-EU rijbewijs, dan moet men hier een bepaalde procedure doorlopen die duur is en die mensen ook een tijd niet toelaat om zonder begeleiding te rijden. Dit heeft implicaties op financieel vlak maar ook inzake integratie doordat men zich bijvoorbeeld niet kan verplaatsen naar het werk, deelnemen aan het sociale leven, enzovoort.

Ik had graag van de minister geweten wat de erkenningcriteria zijn voor een buitenlands rijbewijs. Wat is precies de procedure?

04.01 Liliane De Cock (AGALEV-ECOLO): Lors de nos débats sur la loi sur la sécurité routière, nous avons longuement évoqué divers aspects de la sécurité routière, dont l'apprentissage à la conduite. J'avais alors exprimé ma préoccupation à propos des coûts qui y étaient liés. Il ne faut pas que ces coûts aient pour conséquence d'exclure certains. Un tel problème se pose pour les chauffeurs en possession d'un permis délivré par un pays extérieur à l'UE. Ils sont tenus de passer par une procédure onéreuse de reconnaissance de leur permis et ne peuvent, lorsque cette procédure est en cours, conduire sans être accompagnés. Cette situation n'est pas sans effets pour leur intégration et leur situation sociale et pécuniaire. Quels sont les critères de reconnaissance des permis étrangers et quelle est exactement la procédure à suivre.

04.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega's, dit is geen probleem dat ik alleen kan oplossen.

De erkenning van de rijbewijzen wordt geregeld door twee internationale conventies: nationale rijbewijzen conform het model van bijlage 9 van de Conventie van Genève van 19 september 1949 en nationale rijbewijzen conform het model van bijlage 6 van de Conventie van Wenen van 8 november 1968. Deze conventies werden gesloten via bilaterale diplomatieke akkoorden die tussen België en het derde land worden ondertekend. Om de situatie op te lossen voor sommigen is het een beetje gek, dat moet ik toegeven. Ik neem als voorbeeld Canadese rijbewijzen. Er bestaat reeds dertig jaar een probleem qua overeenkomst tussen beide. Wij hebben dit opgelost met een kaderakkoord met Canada. Wij zijn nu bezig met de verschillende provincies om een wederkerigheid tot stand te brengen voor de erkenning van de Canadese rijbewijzen in België. Dit heeft een jaar discussies gevraagd. Deze regeling was 15 of 20

04.02 Isabelle Durant, ministre: C'est un problème que je ne puis résoudre seule.

La reconnaissance des permis de conduire est régie par la Convention de Genève du 19 septembre 1949 et la Convention de Vienne du 8 novembre 1968. Ces conventions ont été conclues par le biais d'accords diplomatiques bilatéraux entre la Belgique et un pays tiers. Ceci peut déboucher sur d'étranges situations. Ainsi, l'application des conventions internationales retarde depuis plus de vingt ans la

jaar geblokkeerd. Dit is natuurlijk een beetje gek, maar goed, dat zijn de internationale conventies.

In het geval van het buitenlandse rijbewijs dat niet erkend of niet geldig is, bevindt de houder ervan zich in dezelfde omstandigheden als iedereen die in ons land voor het eerst een rijbewijs wil behalen. De goedkoopste methode is natuurlijk het voorlopige rijbewijs model 3 waarbij geen verplichte rijopleiding gevolgd moet worden. Daartegenover staat wel dat de minimumstage, namelijk de periode vóór men zijn praktisch examen mag afleggen, negen maanden is. Deze opleiding kost niets. De betrokkene dient enkel de examens te betalen.

Ik ga akkoord dat dit geen perfect antwoord is, want bijvoorbeeld voor mensen die hier een stage doorlopen voor drie of zes maanden, is het moeilijk om negen maanden te wachten. Dit is niet perfect. Er zijn veel beperkingen voor de autonomie van België om dit te erkennen. Wij doen dit land per land. Als de goede wil bestaat in het andere land om te onderhouden zodat volgens de internationale conventies een akkoord kan worden bereikt, kan daarna een kaderakkoord worden gesloten met vervolgens de uitvoeringsakkoorden.

procédure de reconnaissance des permis de conduire canadiens en Belgique.

Le détenteur d'un permis de conduire étranger non reconnu ou non valable se trouve dans la même situation que la personne qui doit obtenir un permis de conduire dans notre pays. La solution la moins onéreuse est le permis provisoire modèle 3, qui autorise son détenteur à présenter l'examen pratique sans écolage et au terme d'un stage de neuf mois. Il n'en coûte rien, hormis le droit de participation à l'examen.

Pour les personnes qui effectuent un stage de trois ou six mois, cette réponse n'apporte qu'une maigre consolation, mais nous dépendons de la bonne volonté d'autres pays pour pouvoir engager une procédure de reconnaissance.

04.03 Liliane De Cock (AGALEV-ECOLO): Dank u, mevrouw de minister, voor uw antwoord. Ik begrijp dat dit de bevoegdheid van België grotendeels overstijgt. Ik hoor u ook zeggen dat u met specifieke landen kunt onderhandelen en akkoorden sluiten om die erkenning eenvoudiger te maken. Ik hoor u ook zeggen, en dat verheugt mij en verwondert mij niet, dat u bepaalde situaties toch wel wat gek vindt. Mensen die al tien jaar een wagen besturen en een geldig rijbewijs hebben mogen hier dan gedurende negen maanden niet autonoom met de wagen rijden. Dit geeft heel wat beperkingen. Ik uiteraard liever een ander antwoord gekregen om mensen daarin te kunnen geruststellen. Ik wil aan de minister wel vragen om verder inspanningen te leveren om dit op termijn toch in orde te krijgen. Dit is een gekke situatie.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04.03 Liliane De Cock (AGALEV-ECOLO): Je comprends que ce problème dépasse les compétences de la Belgique et engendre des situations étranges. Cette situation a pour effet de limiter la mobilité des chauffeurs étrangers. J'espère que la ministre mettra tout en oeuvre pour résoudre le problème à terme.

De **voorzitter**: De heer Jos Ansoms heeft gevraagd de behandeling van zijn vraag A963 uit te stellen omdat hij opgehouden is in een andere commissie. Er is wel nog een vraag van mevrouw Liliane De Cock over hetzelfde onderwerp.

Aangezien wij de vraag van de heer Ansoms uitstellen, die gekoppeld is aan de vraag van mevrouw De Cock, zullen wij het Reglement een beetje buigen en straks ook de vraag A979 van de heer Peter Vanvelthoven uitstellen die gekoppeld is aan die van mevrouw Els Haegeman. Dat lijkt mij billijker dan de ene uitstellen en de andere opnieuw laten indienen. Laten wij ze gewoon uitstellen.

Mevrouw De Cock, u krijgt wel het woord voor uw vraag over de voorrang van zwakke weggebruikers.

Voorzitter: Daan Schalck.

Président: Daan Schalck.

05 Vraag van mevrouw Liliane De Cock aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de voorrang voor zachte weggebruikers op onbeschermd oversteekplaatsen" (nr. B025)

05 Question de Mme Liliane De Cock à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la priorité pour les usagers vulnérables sur les passages non protégés" (n° B025)

05.01 **Liliane De Cock** (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag heeft hetzelfde thema als die van de heer Ansoms maar dan vanuit een andere invalshoek, denk ik. Ik ben nog niet zo lang lid van dit Parlement en dus ook niet van deze commissie. Ik geef zonder blozen toe dat ik in het begin af en toe achter de informatie aanliep en wat later aankwam dan de anderen, maar ik denk dat ik de anderen intussen wel een stuk bijgebeend heb.

Vorige week vernam ik via de pers allerlei dingen over - ik weet zelfs niet goed welke terminologie ik moet gebruiken - het statuut van de veranderende voorrangregels voor zwakke weggebruikers. Ik was enigszins verwonderd omdat ik die regel niet in deze commissie heb zien bespreken. Ik vond het vreemd, maar vooral ergerlijk dat bepaalde collega's ook eerst via de pers passeerden vooraleer die regeling in deze commissie ter sprake kwam.

Mevrouw de minister, ik wens toch enige verduidelijking over het statuut van wat vorige week in de pers gekomen is over die wijziging van de voorrangregels voor zwakke weggebruikers, meer bepaald bromfietzers, skaters, enzovoort.

05.02 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw De Cock, uit uw reactie - en ik heb er nog andere gehoord - leid ik af dat de voorrang voor fietsers in de bebouwde kom positief wordt onthaald. Wat de voorrang buiten de bebouwde kom betreft, wil ik eerst opmerken dat het daar gaat om een voorstel dat een besluitvormingsproces aan het doorlopen is.

In het verleden is mij al dikwijls gevraagd wat de mening van de wegbeheerders over het voorstel was. Ik vind de mening van die wegbeheerders ook belangrijk. Het voorstel is dan ook voor advies aan de Gewesten gezonden op 19 december 2002. Ik denk dat het advies vooral in dit geval interessant is.

Wat is precies mijn standpunt? Ik vind dat er in het verleden niet genoeg opgekomen is voor de rechten van voetgangers, fietsers, skaters en bromfietzers. Die weggebruikers worden verdrukt door het soms overdreven gebruik van gemotoriseerde voertuigen. Ik vind het belangrijk voetgangers, fietsers en bromfietzers een grotere plaats op de openbare weg te geven. De bescherming van de oversteekplaatsen is extreem belangrijk. Zowel voor voetgangers als voor fietsers moeten de oversteekplaatsen beschermd worden, ofwel door het plaatsen van verkeerslichten, ofwel door het nemen van snelheidsremmende maatregelen. Net als de oversteekplaatsen voor voetgangers kunnen oversteekplaatsen voor fietsers en bromfietzers pas veilig functioneren op plaatsen waar de snelheid maximaal 50 kilometer per uur is. In de andere gevallen moet de wegbeheerder verkeerslichten plaatsen of bijvoorbeeld snelheidremmende maatregelen nemen.

05.01 **Liliane De Cock** (AGALEV-ECOLO): J'ai appris la semaine dernière par la presse que certaines règles de priorité relatives aux usagers vulnérables auraient été modifiées. La situation reste particulièrement confuse. Je déplore que ces informations soient parues dans la presse avant que la commission ait pu examiner la question.

Quels sont précisément les changements pour les usagers vulnérables?

05.02 **Isabelle Durant**, ministre: Je déduis de votre question que la disposition accordant la priorité aux vélos en agglomération est accueillie positivement. Une décision doit encore être prise en ce qui concerne la proposition relative à la priorité en dehors de l'agglomération.

Dans la mesure où j'estime que l'opinion des gestionnaires de voirie est importante, j'ai demandé l'avis des Régions à la fin de l'année passée à ce sujet.

Par le passé, les droits des conducteurs de véhicules motorisés ont pris le pas sur ceux des usagers vulnérables. Il faut accorder à ces derniers une place importante sur la voie publique. Les passages qui permettent aux cyclistes et aux piétons de traverser la chaussée doivent être protégés par des signaux lumineux, par des dispositifs destinés à réduire la vitesse et par la limitation de la vitesse.

De maatregel inzake voorrang voor fietsers zal pas worden ingevoerd buiten de bebouwde kom wanneer de Gewesten de nodige infrastructuur hebben aangelegd. Intussen verheug ik mij erover dat de voorrangmaatregel binnen de bebouwde kom blijkbaar algemeen goedgekeurd wordt.

Ik kan u ook zeggen dat wij een beslissing genomen hebben inzake het verbod in te halen voor zo'n oversteekplaats zonder lichten. Inhalen is daar gevaarlijk, want de voetganger die begint over te steken, kan problemen krijgen met een wagen die een andere inhaalt voor die oversteekplaats. Daarom komt er een nieuw verbod.

Voor de rest wacht ik op de adviezen van de Gewesten, maar ik denk dat de differentiatie tussen de bebouwde kom en de onbebouwde kom zeer belangrijk is, anders wordt het gevaarlijker.

maximale autorisée à 50 kilomètres par heure.

La priorité des vélos n'entrera en vigueur en dehors de l'agglomération qu'à partir du moment où les Régions auront aménagé les infrastructures nécessaires. Entre-temps, je me félicite que la priorité dans les agglomérations ait été accueillie positivement. A l'avenir, il sera bientôt interdit de dépasser sur les passages pour piétons.

J'attends les avis des Régions mais la distinction entre les zones situées en agglomération et celles situées en dehors est importante.

05.03 Liliane De Cock (AGALEV-ECOLO): Mevrouw de minister, ik dank u voor die verduidelijking. Ik denk dat het nodig was. Ik bedoel daarmee zeker niet dat u onduidelijkheid gecreëerd zou hebben, maar ik verwijs naar de commentaren die vorige week reeds in de pers gekomen zijn, vanuit de oppositie denk ik. Ik denk dat het voor de bevolking heel moeilijk werd in te schatten wat nu de regel was of werd en wat het precieze statuut van die regeling was waarover gepraat werd.

Ik betreur dat dit gebeurd is. Ik betreur eveneens dat uw Vlaamse collega, minister Stevaert, ook zijn steentje bijgedragen heeft tot de onduidelijkheid. Ik dacht dat men toch kon verwachten van een minister die betrokken is bij de consultatieprocedure dat hij anders reageerde. Zoals u zegt, is het voorstel ter consultatie naar de Gewesten gestuurd, omdat zij uiteindelijk het groene licht moeten geven, want wil het voorstel gerealiseerd worden, dan moeten zij zorgen voor de nodige aanpassingen aan de infrastructuur. U volgt de procedure dus correct, maar dan vindt die zijsprong plaats. Ik vind dat vreemd en ik betreur het ook.

Bovendien, door de kritiek die minister Stevaert in de media geeft, handelt hij niet erg correct tegenover zijn partijgenoot, collega Schalck. Ik heb de indruk dat uw voorstel onderschreven wordt door Daan Schalck, die in 2000 een soortgelijk wetsvoorstel indiende. Daarin pleitte hij ook voor de uitbreiding van de voorrangregeling voor overstekende fietsers, zoals die al geldt voor voetgangers, binnen de bebouwde kom. U zei zelf dat dit het veiligste zou zijn.

De **voorzitter**: Collega's, ik wil even een persoonlijk feit inroepen.

In het wetsvoorstel – daarmee zitten we op dezelfde lijn als de Vlaamse minister – hebben wij voorgesteld om de voorrang voor fietsers mogelijk te maken binnen de bebouwde kom. Dat is net hetzelfde wat de minister en ook de Fietzersbond zeggen. De discussie ging over buiten de bebouwde kom, dus ik voel mij zeker niet aangesproken. Er is geen meningsverschil. Integendeel, wij zitten op dezelfde lijn voor de bebouwde kom en ook voor buiten de bebouwde kom. De minister zal mijn getuige zijn dat ik nooit heb voorgesteld om dat ook buiten de bebouwde kom te doen, tot spijt van wie het benijdt.

Het incident is gesloten.

05.03 Liliane De Cock (AGALEV-ECOLO): Cette précision était nécessaire pour la population, qui ignorait si la mesure était déjà entrée en vigueur ou non. Je déplore que le ministre Stevaert, qui a tout de même été associé à la consultation, ait également contribué à semer la confusion. Les Régions sont consultées à juste titre, mais se produit alors cet étrange et regrettable écart de M. Stevaert.

Les propos critiques tenus par ce dernier dans les médias révèlent également son incorrection à l'égard de son collègue de parti, M. Schalck, dont j'ai l'impression qu'il soutient en réalité la proposition de la ministre Durant. N'a-t-il pas déposé, il y a quelque temps, une proposition tendant à accorder la priorité aux cyclistes traversant la chaussée en agglomération?

L'incident est clos.

06 Vraag van mevrouw Els Haegeman aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verplichte helm bij fiets met hulpmotor" (nr.°B044)

06 Question de Mme Els Haegeman à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le port du casque obligatoire pour les cyclistes dont le vélo est équipé d'un moteur auxiliaire" (n°°B044)

06.01 **Els Haegeman** (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, veelal oudere mensen maken gebruik van zo'n fiets met een hulpmotor. Officieel is dat een bromfiets klasse A, maar eigenlijk gaat het om een gewone fiets waarop een hulpmotor is geplaatst zodat die mensen, als zij een helling moeten oprijden of tegen de wind in rijden, een duwtje in de rug krijgen door middel van de motor. Verder wordt met die fiets gefietst zoals met een gewone fiets.

De gebruikers daarvan – talrijk bij de oudere bevolking – vragen zich af of zij ingevolge de wetswijziging nu ook een motorhelm moeten dragen. Ik vermoed dat zij dat nu moeten.

Die fietsers halen nooit een hoge snelheid. Die motor wordt maar af en toe aangezet. Ik denk dat het gebruik van die fietsen door jongeren, die de motor eventueel zouden kunnen opfokken, onbestaand is omdat een dergelijke fiets niet als hip overkomt. Voor de mensen die wel gebruikmaken van zo'n fiets, geeft dit een aantal ongemakken omdat zij met een motorhelm op het andere verkeer dat nadert minder goed horen en ook slechter om zich heen kunnen kijken. Die mensen zijn soms al wat minder mobiel.

Een aantal politiechefs zou al hebben verklaard dat zij geen processen-verbaal zullen opstellen als zij zien dat dergelijke gebruikers geen valhelm dragen. Ik denk dat dit toch een gevaarlijke situatie creëert omdat het ten eerste, een onduidelijke situatie is. Waar gaan we de scheidslijn leggen? In tweede instantie kan het ook een probleem van verzekering opleveren wanneer men een ongeval tegenkomt met een dergelijke fiets terwijl men geen valhelm draagt.

Mevrouw de minister, ik had graag van u vernomen wat nu de uiteindelijke situatie is. Zijn dergelijke gebruikers ook verplicht om een valhelm te dragen?

06.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, de categorie van voertuigen die niet als bromfietsen worden beschouwd, is als volgt gedefinieerd in richtlijn 2002-24. Het gaat om rijwielen met trapondersteuning, voorzien van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 0,25 kilowatt, waarvan de aandrijfkracht geleidelijk vermindert en ten slotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 kilometer per uur bereikt of eerder indien de bestuurder ophoudt met trappen. In België ressorteren deze voertuigen onder de fietsen. Ze worden ook wel fietsen met pedaalassistentie genoemd. Het moet dus gaan om voertuigen met een elektrische motor of hulpmotor met een beperkt vermogen waarbij de bestuurder moet mee trappen. Voor voertuigen die aan beide voorwaarden voldoen, moet de bestuurder geen valhelm dragen.

Andere tweewielers zijn uitgerust met een verbrandingsmotor.

06.01 **Els Haegeman** (SP.A): Officiellement, un vélo équipé d'un moteur auxiliaire relève de la catégorie des cyclomoteurs de classe A mais le moteur ne constitue jamais qu'un appoint pour l'utilisateur, souvent âgé. Ce véhicule n'atteint qu'une vitesse réduite et il n'est pas à la mode. Par ailleurs, le port du casque est un inconvénient supplémentaire pour l'utilisateur qui serait déjà affecté d'un handicap auditif.

C'est la raison pour laquelle les chefs de police ont déclaré qu'ils ne sanctionneront pas ces usagers. Cela rend la situation confuse, ce qui peut engendrer des problèmes en matière d'assurances.

Cette catégorie d'usagers est-elle réellement tenue au port du casque?

06.02 **Isabelle Durant**, ministre : Aux termes de la directive 2002-24, les véhicules équipés d'un petit moteur mais dont les utilisateurs doivent continuer à pédaler sont considérés comme des vélos. Les utilisateurs de ce type de véhicule ne doivent pas porter de casque. Les véhicules équipés d'un moteur à explosion et qui ne nécessitent pas le pédalage, les mobylettes donc, sont quant à eux considérés comme des cyclomoteurs. En l'occurrence, les législations belge et européenne ont instauré

Bovendien moet men ook niet mee trappen, hoewel dat in principe wel mogelijk is. Die tweewielers worden ook wel snorfietzen genoemd, zoals de Solex of de Sparta. Deze voertuigen zijn volgens de Europese en Belgische wetgeving bromfietzen waarvoor het dragen van de valhelm bij ons verplicht is.

l'obligation du port du casque.

Dat zijn de elementen van het wettelijk kader op Europees en Belgisch vlak.

06.03 Els Haegeman (SP.A): Mevrouw de minister, ik denk inderdaad dat het belangrijk is dat dit onderscheid nog eens wordt verduidelijkt. Fietzen met een verbrandingsmotor van het type Sparta – dat is het voorbeeld dat ik hier bij mij heb – lijken ook heel erg op een fiets. De mensen kunnen er soms van overtuigd zijn dat er geen valhelm moet worden gedragen. Ik neem nota van de Europese richtlijn dat voor dit type voertuigen wel een motorhelm moet worden gedragen.

06.03 Els Haegeman (SP.A): Il est bon de rappeler la différence. En effet, une mobylette de type Sparta ressemble à s'y méprendre à un vélo.

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

07 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de geluidsoverlast in de Noordrand en de nachtelijke vertrekprocedures voor de vliegtuigen" (nr. A981)
- de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verplichtingen en het statuut van Biac en over het statuut van Pro-Bru" (nr. B007)
- de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de blijvende hinder van nacht- en dagvluchten boven de Noordrand" (nr. B008)

07 Questions jointes de

- Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nuisances sonores dans la périphérie nord et les procédures de décollage nocturne pour les avions" (n° A981)
- M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les obligations et le statut de BIAC et le statut de Pro-Bru" (n° B007)
- M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nuisances persistantes engendrées par les vols de jour et de nuit au-dessus de la périphérie nord" (n° B008)

07.01 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil u nogmaals ondervragen over de geluidsoverlast in de Noordrand, meer bepaald betreffende de nachtelijke vertrekprocedures van de vliegtuigen.

07.01 Simonne Creyf (CD&V): En février 2000, le gouvernement a décidé de réduire le nombre des victimes des nuisances provoquées par les avions. L'accord de principe du 22 février 2002 prévoit la réduction de moitié du nombre des riverains subissant des nuisances. Les mesures sont effectuées sur la base du modèle mathématique des normes LAEQ, qui se fonde sur la nuisance sonore moyenne. Les avions les plus bruyants ont entre-temps été remplacés.

In februari 2000 besliste de federale regering om op systematisch wijze het aantal personen die zijn blootgesteld aan geluidsoverlast, te verminderen. Wij kennen het gebruiksmodel waarvoor werd geopteerd in het principeakkoord van 22 februari 2002, omtrent het stable concentration concept. De voorwaarde was dat het aantal omwonenden die blootstaan aan lawaaihinder wordt verminderd. Het aantal gehinderden moest dalen met de helft en de cijfers lopen wat dat betreft een beetje uiteen, namelijk van 33.000 tot 16.500 of een beetje minder. In elk geval, het aantal gehinderden moest dalen met de helft.

Het mathematisch model met de LAeq-contouren werd gebruikt. Dat betekent het meten van de gemiddelde geluidsdrukbelasting.

Ce remplacement s'est-il traduit par une diminution du nombre des

Inmiddels vonden er vlootwijzigingen plaats, waarbij de meest lawaaierige vliegtuigen werden vervangen. Ik heb het onder meer over de vliegtuigen met een Quota Count van +20, van +16 en van +12. Deze meest lawaaierige vliegtuigen werden vervangen tijdens de periode 2001-2002-2003.

Mevrouw de minister, met hoeveel daalde het aantal gehinderde inwoners binnen de 55 LAeq-contouren ingevolge het uit de vlucht nemen van de meest lawaaierige toestellen? Met hoeveel daalde het aantal gehinderde inwoners binnen de 55 LAeq-contouren ingevolge de concentratie?

07.02 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb nog bijkomende vragen omtrent de problematiek van de concentratie van de nacht- en dagvluchten.

Voorbij vrijdag vond er opnieuw een persconferentie plaats van de actiegroepen, waarbij heel wat nieuwe feiten en gegevens aan het licht kwamen en waarbij heel wat vragen werden opgeroepen.

Wat betreft de nachtvluchten namen de actiecomités zelf het initiatief om tot tellingen over te gaan, waarbij veel personen werden betrokken. In de nacht van 5 op 6 februari bijvoorbeeld heeft men alle zesentwintig nachtvluchten boven de Noordrand laten vertrekken. Aanvankelijk werd dit door de ombudsdienst ontkend, maar vijf dagen later werd bevestigd dat de tellingen klopten en dat de nachtvluchten voor 100% boven de Noordrand waren geconcentreerd.

Mevrouw de minister, waarom krijgen de inwoners van de Noordrand tijdens bepaalde nachten tot 100% van alle nachtvluchten boven hun hoofd? Waarom spreekt de ombudsdienst dit eerst tegen om het vijf dagen later te moeten bevestigen?

Zijn er 's nachts ook landende vliegtuigen boven de Noordrand? Zo ja, waarom en waarom landen zij daar? Wanneer zullen de vlucht- en meetgegevens voor het grote publiek dagelijks worden bekendgemaakt via het internet? Het behoorde tot het akkoord van 24 januari dat die gegevens snel zouden worden bekendgemaakt via het internet, maar tot op heden is dat nog steeds niet het geval.

Waarom wordt er niet onmiddellijk werk gemaakt van de geconcentreerde spreiding, zoals dat was overeengekomen op 24 januari? Waarom wacht men op de publicatie van de routes? Volgens diverse verkeersleiders is de onmiddellijke invoering nochtans perfect mogelijk, net zoals men de dagvluchten vorig jaar op korte tijd verlegd heeft naar het noorden, ook zonder publicatie.

Indien een onmiddellijke invoering niet kan, op welke datum zal die beperkte spreiding dan ten laatste ingaan? Ik heb al horen zeggen dat dit 50 tot 90 dagen kan duren, dus tot drie maanden lang. Was het de bedoeling om tot na de verkiezingen te wachten? Dat is mij niet helemaal duidelijk. Van de mensen op het terrein heb ik echter begrepen dat alles onmiddellijk uitgevoerd kan worden of dat men alles onmiddellijk in werking kan laten treden.

Ondanks mijn vragen erover, voldoet de huidige regeling voor mij niet. Het blijft een concentratie waarmee ik absoluut niet akkoord kan

riverains subissant des nuisances dans des zones de 55 LAeq? De combien la concentration des avions a-t-elle réduit le nombre de ces riverains?

07.02 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Vendredi dernier, la conférence de presse des groupes d'action a révélé de nombreux éléments nouveaux. Certaines nuits, tous les vols seraient apparemment concentrés au-dessus de la périphérie nord. Après l'avoir d'abord nié, le service de médiation l'a ensuite confirmé. Pourquoi? Des avions atterrissent-ils la nuit au-dessus de la périphérie nord? Quand les données de vol seront-elles, comme promis, diffusées sur internet?

Pourquoi ne pas mettre en oeuvre immédiatement la dispersion concentrée? Pourquoi attendre la publication des routes? Quelle est la date-butoir pour l'entrée en vigueur de la dispersion limitée?

Le nombre de vols au-dessus de la périphérie nord a été estimé à 250 environ. Ajoutons-y 100 atterrissages et l'on réalise que la périphérie nord accuse 350 vols par nuit. C'est réellement insupportable. Est-il exact que les atterrissages seront également concentrés sur la périphérie nord? Quand un accord sera-t-il conclu avec les autres gouvernements à propos des vols de jour?

Aux termes du plan directeur conçu en 1996 par la Régie des voies aériennes, un hall d'essai des moteurs devait être opérationnel en juin 2000. En 2003, il n'est toujours pas construit. Quelle est l'explication? Qu'en est-il des murs antibruit que BIAC devait construire afin de

gaan en de mensen uit de noordrand evenmin. In elk geval, als er al een akkoord is, moet dat worden uitgevoerd, maar het is helemaal niet duidelijk wanneer dat zal gebeuren.

Het aantal opstijgende dagvluchten per etmaal werd in het verleden al geschat op ongeveer 250. Afhankelijk van de positie vanwaar die schatting gebeurt, al dan niet vlakbij de luchthaven, in Diegem of Merchtem, varieert dat aantal een beetje. De jongste tijd werd vastgesteld dat er ook nog eens een pak landingen bijkomen. Het gaat zelfs om 100 landingen op vijf uur tijd, ofwel 20 landingen per uur. Dat is een enorm aantal. Als alles wordt opgeteld, gaat het om 350 vluchten boven de Noordrand. Dat is werkelijk niet houdbaar, mevrouw de minister. Ik denk niet dat ik daarbij een tekeningetje moet maken.

Kloppen die vaststellingen? Kan daarvoor een verklaring worden gegeven? Is dat nieuw? Worden de landende vliegtuigen nu ook nog eens boven de Noordrand geconcentreerd, om ze daar later te kunnen wegnemen en aan te kondigen hoeveel beter het wel gaat?

Ik was ze er nog aan vergeten toe te voegen, maar het is een evidente vraag: wanneer zal u met de verschillende regeringen een akkoord over de dagvluchten sluiten? Dat akkoord was er namelijk nog niet op 24 januari. Is dat voor heel binnenkort voorzien? Werd daarop een timing geplakt? Of zal dat worden uitgesteld tot na de verkiezingen, zoals wij vrezen?

Dat was mijn eerste vraag.

Mijn tweede vraag heeft te maken met BIAC en het statuut van Probru. Inzake BIAC is duidelijk aangehaald dat, volgens het stuurplan dat in 1996 werd uitgebouwd voor de Regie der Luchtwegen, er een proefdraaihal zou komen. Die zou reeds op 30 juni 2000 in gebruik genomen moeten zijn. Het is nu 2003, maar er is nog altijd geen proefdraaihal, laat staan dat ze al in gebruik genomen kan worden.

Waarom is dat het geval? Waarom zijn er nog geen initiatieven genomen?

BIAC diende ook geluidsmuren te bouwen ter bescherming van de omliggende gemeenten. Ook op dat vlak stellen wij vast dat dit uitblijft of erg beperkt blijft. De geluidswallen zijn bovendien niet van de nodige hoogte.

Wat het statuut van BIAC betreft hebben wij vernomen dat men BIAC wil omvormen van een NV van publiek recht naar een gewone NV. Werden daartoe reeds beslissingen genomen? Bestaat er daaromtrent een akkoord binnen de regering of niet? Is dat misschien nog helemaal niet rond? Zo niet, tegen wanneer wordt dat akkoord dan verwacht?

Wat zijn de gevolgen en de voordelen van zo'n privatisering? Leidt dat tot de aanduiding van nieuwe bestuurders? Tegen wanneer is zo'n privatisering ten vroegste mogelijk?

Tegen wanneer moet met BIAC een nieuw beheerscontract worden gesloten? Staat dat los van die privatisering of hangt het ermee

protéger les communes avoisinantes? Les quelques murs qui ont été placés ne sont même pas suffisamment hauts.

La S.A. de droit public BIAC sera-t-elle convertie en S.A. ordinaire? Quelles seraient les conséquences et les avantages d'une telle privatisation? Dans quel délai un nouveau plan de gestion doit-il être conclu avec BIAC? Sera-t-il indépendant de la privatisation? Des négociations sont-elles en cours avec BIAC?

Pour conclure, la ministre peut-elle fournir une liste des statuts et des membres du groupe de travail Probru? Où peut-on contacter Probru? Les avis du groupe de travail sont-ils disponibles?

La ministre peut-elle également expliquer pourquoi nous n'avons toujours pas obtenu la copie du rapport relatif au terminal de Schaerbeek qu'elle nous avait promise?

Pourquoi nous obligez-vous à revenir sans cesse sur le même sujet?

samen? Zijn er daaromtrent al besprekingen gevoerd met BIAC? Op welk vlak zal het beheerscontract verschillen met het huidige contract?

Een laatste reeks vragen handelt over Probru. Die werkgroep ligt in belangrijke mate aan de basis van het concentratiebeleid van de minister. Nochtans is het statuut van die werkgroep niet helemaal duidelijk, ook niet wie in die werkgroep zit, noch op welke basis de mensen daarin zetelen en evenmin wie de contactpersoon is van die werkgroep.

Mevrouw de minister, dat lijkt nogal een schimmige bedoening, waarover ik de volgende vragen wil stellen.

Kan u terzake verduidelijking geven? Kan u een lijst voorleggen met de statuten en de leden van die werkgroep? Waar kunnen wij ze bereiken?

Kan u meedelen op welke wijze parlementsleden kennis kunnen nemen van de adviezen van die werkgroep? Zijn die adviezen toegankelijk via het internet of zijn dat geheime dossiers, waarin parlementsleden geen inzage mogen krijgen?

Kan u aan de geïnteresseerden een kopie bezorgen van de adviezen die tot nu toe werden uitgebracht?

Dat laatste doet mij denken aan de belofte die u vorige week hebt gedaan om aan de commissie een kopie te bezorgen van het rapport betreffende de HST-terminal in Schaarbeek. Nu zijn we een week later. Ik heb het laten navragen. Die kopie is nog altijd niet toegekomen bij de commissie.

Ook op dat vlak vraag ik me af of u die informatie opzettelijk niet doorgeeft. Moeten wij daarop voortdurend blijven aandringen? Of gaat het om de zoveelste slordigheid? In het dossier van de nachtvluchten heb ik in het verleden herhaaldelijk meegemaakt, zowel met de vliegroutes als met de studie van professor Thoen, dat wij hebben moeten zagen en zagen en dat de informatie veel te laat ter kennis is gebracht van de parlementsleden. Bent u nu hetzelfde van plan met de studie over de HST-terminal van Schaarbeek? Ik hoop van niet. Ik hoop dat u daarover vandaag ook klaarheid kan brengen.

07.03 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, ik zal eerst antwoorden aan mevrouw Creyf.

De federale regering maakte zich in het luchthavenakkoord van februari 2000 inderdaad sterk dat in de geluidscontouren van 1998 het aantal gehinderden in de 55-LAeq-contour, geschat op 33.339 inwoners, met de helft moest dalen tegen de zomer van 2003. De laatste berekeningen van het aantal gehinderden binnen de 55-LAeq-contour dateren van augustus 2002 en werden gerealiseerd door de KUL. Die impactstudie werd u enkele maanden geleden bezorgd.

De KUL heeft twee zaken onderzocht.

Ten eerste, de impact werd onderzocht van de invoering van de geoptimaliseerde route voor baan 25R zonder wijziging van het

07.03 **Isabelle Durant**, ministre:

Il est vrai que l'objectif du gouvernement était de réduire de moitié le nombre de victimes de nuisances pour l'été 2003, par rapport au mois de février 2000. La KUL a étudié l'incidence du trajet optimisé pour la piste 25 R et a constaté que les nuisances sonores étaient réduites de deux tiers. En outre, il ressort de cette étude que le nombre de victimes des nuisances est limité à 10.518 à la suite de la concentration totale des vols de nuits.

baangebruik. Voor alle duidelijkheid: die situatie wordt actueel gevolgd. Uit de berekeningen is gebleken dat er in juni 2002 nog maar 10.686 gehinderden in de 55-LAeq-contour waren. Op dat ogenblik waren echter nog vliegtuigen met een QC 16. De maximaal toegelaten norm wordt QC 12 vanaf 1 maart 2003. Alle Boeiings 727 waren in juni 2002 nog niet verdwenen, terwijl dat nu wel het geval is. Bijgevolg kan ik stellen dat het aantal inwoners in de 55-LAeq-contour thans nog lager zal zijn. Het gevoerde beleid gaat dus verder dan hetgeen in 2000 was vooropgesteld, aangezien de geluidsbelasting niet gehalveerd werd, maar tot een derde van de oorspronkelijke belasting werd herleid.

Ten tweede, uit de impactstudie van de KUL kan u tevens afleiden dat door de volledige concentratie van de nachtvluchten volgens het stable concentrate model het aantal gehinderden eveneens terugdrong tot 10.518.

Op de vraag van de heer Laeremans over de nacht van 5 op 6 februari kan ik het volgende antwoorden. De situatie was toen zeer bijzonder. De startbanen waren ondergesneeuwd. Dat gebeurt niet elke dag. BIAC besliste om enkel baan 25R en niet baan 20 te ruimen. De wind kwam trouwens uit een richting die het gebruik van baan 25R vereiste. Het gevolg daarvan was dat die nacht uitzonderlijk alle vliegtuigen boven de Noordrand vertrokken zijn. Ik weet niet of u aanwezig was bij de hoorzittingen van afgelopen woensdag. Daar had u misschien gehoord dat de ombudsman die specifieke nacht heeft uitgelegd. Het was een uitzonderlijke situatie, te wijten aan de slechte weersomstandigheden. Dat werd door de ombudsman duidelijk uitgelegd toen hij daarover werd ondervraagd door de omwonenden.

Er hebben altijd landende vliegtuigen ten noorden van de Noordrand gevlogen. Dit zijn de vliegtuigen die van Affligem naar Heist-op-den-Berg vliegen om daar een bocht te nemen teneinde op de 25R of L te landen. Wanneer deze ten noorden van de Noordrand vliegen, halen deze nog steeds een minimale hoogte van 8.000 voet. De minimale hoogte bedraagt 8.000 voet totdat het vliegtuig zich pal noord van de luchthaven bevindt. Pas dan begint het verder te dalen.

De publicatie van de nieuwe routes wordt voorgeschreven door de internationale organisatie voor burgerluchtvaart (ICAO) die een systeem ontwikkelde om de gegevens over de nieuwe routes tussen de verschillende landen en verschillende actoren uit te wisselen. Dat zijn de AIRAC, Aeronautical Information Regulation And Control.

In annex 15, appendix 4 van de ICAO is bepaald dat alle vooraf overlegde belangrijke wijzigingen aan elke implementatie of intrekking van holding en naderingsprocedures, aankomst en vertrekprocedures en alle andere toepasselijke ATS-procedures via publicatie dienen te worden bekendgemaakt aan de verschillende actoren. Dat gaat dus niet van de ene dag op de andere.

Deze publicatie is noodzakelijk omdat wijzigingen in luchtvaartgegevens heel wat gevolgen hebben, bijvoorbeeld op nationaal vlak: aanpassing van het Airport Movement System voor de ATS-verwerking van de vluchtgegevens op de toren van Brussel-nationaal, aanpassing van het CANAC Automation System voor de ATS-verwerking van de vluchtgegevens in het nationaal

La nuit du 5 au 6 février était exceptionnelle. En raison du vent et de la neige, seule la piste 25R était praticable et tous les avions ont dû décoller au-dessus de la périphérie nord. A ce sujet le médiateur a fourni toutes les explications nécessaires aux riverains.

Des avions ont toujours volé au nord de la périphérie nord. La publication des nouvelles routes aériennes est prescrite par l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI) qui a développé un système permettant l'échange entre les différents pays et acteurs des données relatives aux nouvelles routes. Toutes les modifications importantes des routes doivent être portées à la connaissance des acteurs par le biais d'une publication. Cette publication est nécessaire parce que des modifications qui interviennent dans des données aériennes ont des conséquences importantes. Ainsi, les contrôleurs aériens doivent suivre une formation, les cartes et le *flight management systems* doivent être adaptés.

La modification des routes aériennes n'a rien à voir avec les élections. Lorsque le directeur général de l'aviation a approuvé les nouvelles routes, il faut observer un délai d'au moins 70 jours avant que la modification devienne effective.

Depuis des dizaines d'années déjà, des vols diurnes empruntent la route d'atterrissage de la périphérie Nord. A cet endroit, les avions évoluent encore à 8000 pieds minimum.

Les aspects environnementaux dont vous parlez ressortissent à la compétence des Régions. La transformation de la BIAC en une société de droit privé relève des attributions du ministre Daems. A mon estime, une privatisation est

luchtverkeersleidingcentrum. Er dient ook training te worden gegeven aan de verkeersleiders. Dat zijn de gevolgen op het nationale vlak.

Er zijn ook gevolgen op internationaal vlak. De kaarten en flight management systems moeten worden aangepast, voor een vloot die zich overal ter wereld kan bevinden. De gegevens moeten geldig worden verklaard ten opzichte van andere gegevens, onder andere vluchtplannen voor de vliegtuigen. Enkel op die manier kan men garanderen dat iedere piloot op de hoogte is van de route die dient te worden gevolgd. De naleving van de AIRAC-procedure is dan ook absoluut noodzakelijk om de veiligheid te garanderen.

Het systeem van AIRAC is gebaseerd op effective dates, zijnde vooraf vastgelegde data – telkens met een interval van 28 dagen – waarop de aangekondigde wijzigingen daadwerkelijk worden doorgevoerd. Tenminste 42 dagen voor deze effective date moet de informatie betreffende de wijzigingen door de AIS-organisatie worden verstuurd. De bedoeling hiervan is dat de informatie op papier en niet in elektronische versie wordt verspreid. De bedoeling hiervan is dat alle landen de informatie minstens 28 dagen voor de effective date ontvangen.

Vanaf het ogenblik dat de nieuwe uitgetekende routes zijn goedgekeurd door het directoraat-generaal van de luchtvaart, doorloopt men derhalve een termijn van minstens 70 dagen (42+28), vooraleer de wijziging effectief in werking treedt. Dat heeft dus niets te maken met verkiezingen, maar met internationale regels die te maken hebben met veiligheid van het luchtverkeer in het algemeen.

Wat betreft de dagvluchten is het niet zo dat er plotseling een pak landende vliegtuigen in de Noordrand zijn bijgekomen. De landende vliegtuigen ten noorden van de Noordrand volgen deze route al tientallen jaren en vliegen op die plaats nog steeds op een hoogte van minimum 8.000 voet.

Wat betreft de milieu-inspanningen van BIAC wens ik in eerste instantie te benadrukken dat de milieuaspecten waarover u spreekt deel uitmaken van de VLAREM-wetgeving, en meer precies zijn opgenomen in de milieuvergunning van BIAC. Deze aspecten zijn dus een gewestelijke bevoegdheid. BIAC valt, zoals u weet, onder de bevoegdheid van minister Daems.

Ik kom tot het statuut van BIAC. De omvorming van BIAC tot een privaatrechtelijke maatschappij ligt binnen de bevoegdheid van minister Daems. Ook het tijdschema van de werkzaamheden wordt door hem vastgelegd. De privatisering zal talrijke gevolgen hebben, onder andere op het vlak van de manier waarop de gereguleerde activiteiten zullen worden gesubsidieerd.

Ik ben van mening dat een privatisering niet tot gevolg moet hebben dat er een stap terug wordt gezet in de verworvenheden op het vlak van sociale bescherming, veiligheid, milieubescherming en het leveren van een aantal kwaliteitsvolle openbare diensten. Bijgevolg was ik van mening dat die privatisering niet kon worden doorgevoerd zonder een efficiënte economische regelgeving, zonder de tekortkomingen in termen van administratieve boetes op te vangen en zonder nauwkeurig de technische voorwaarden te bepalen waaraan de luchthaven moest voldoen, overeenkomstig bijlage 14

impossible en l'absence d'une réglementation économique efficace, de mesures visant à pallier les manquements en termes d'amendes administratives et de conditions techniques précisément définies auxquelles doit satisfaire l'aéroport. Le ministre Daems prépare actuellement le dossier.

Le mandat accordé à Probru et la création de ce groupe résultent d'une décision du gouvernement fédéral. Depuis la fin de l'année 2000, le groupe Probru bénéficie de l'assistance d'un expert externe, à savoir un consultant néerlandais d'AAC, en vue d'affiner sur le plan technique la procédure de vol et le choix de la piste empruntée. Le groupe Probru est uniquement habilité à préparer des décisions dans le cadre des compétences d'un ou de plusieurs gouvernements.

van de OIBL.

Het is dan ook absoluut noodzakelijk de verschillende teksten die betrekking hebben op die aspecten op te nemen, wel degelijk met de teksten die zorgen voor de privatisering en het toekennen van een exploitatievergunning aan de luchthavenbeheerder. Minister Daems is dus nu bezig deze verschillende voorwaarden en elementen te bepalen in het kader van de toekomstige privatisering van BIAC.

Ik kom tot het laatste punt betreffende Probru. In het luchthavenakkoord van februari 2002 werd door de federale regering beslist over te gaan tot een aanpassing van de luchtvaartprocedure. Daarom hebben wij een groep van deskundigen uit Belgocontrol, BIAC, de Belgische Vereniging van Piloten en Luchtvaartbestuur samengesteld. Het mandaat en de samenstelling van de groep Probru werd dus gegeven door de federale regering.

Het is wel zo dat Probru sedert eind 2000 wordt bijgestaan door een externe deskundige, met name de Nederlandse consultant AAC, voor de technische verfijning van de vliegprocedure en de keuze van het baangebruik. Bovendien werd met het principeakkoord van februari 2002 de groep Probru uitgebreid tot de gewestelijke administratie, namelijk het BIM voor Brussel en AMINAL voor Vlaanderen, AOC, de vereniging van luchtvaartmaatschappijen en IATA, de commerciële internationale organisatie. Ook de ombudsman heeft er zitting.

Telkens werd het oorspronkelijk mandaat van Probru verder verfijnd door alle bij het luchthavenakkoord betrokken regeringen. Probru heeft in de voorbije jaren wijzigingen aan de AIP voorbereid en voorgelegd aan de bevoegde minister. Deze gelden ook als rapport. Die groep heeft absoluut geen mandaat om beslissen, alleen om de beslissing voor te bereiden in het kader van de bevoegdheden van één of enkele regeringen. Het mandaat en de samenstelling werd dus beschreven in het luchthavenakkoord.

De **voorzitter**: Ik heb nog een mededeling alvorens over te gaan tot de replieken. Men heeft net vanuit de plenaire vergadering gebeld dat punt 6 op de agenda over enkele minuten zou worden behandeld. Als de replieken vrij kort kunnen worden gehouden, stel ik voor om ze nog te behandelen. Na deze samengevoegde vragen zou ik dan de vergadering even willen schorsen. Zo kan in de plenaire vergadering punt 6 worden besproken. We behandelen dan de rest van de vragen onmiddellijk na de bespreking in de plenaire vergadering.

Mevrouw Creyf heeft het woord voor haar repliek.

07.04 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in verband met het aantal gehinderden denk ik dat aan de basis nog altijd de desinformatie ligt. Aan de basis ligt tevens de misvatting dat men gehinderden nog steeds uitsluitend definieert op basis van de LAeq-contour. De norm van de Wereldgezondheidsorganisatie eist nochtans nadrukkelijk dat die bepaling gebeurt op basis van vijf onscheidbare voorwaarden. De LAeq-norm is slechts één van die voorwaarden.

Mevrouw de minister, de LAeq-contour is nog steeds de enige voorwaarde die BIAC en uw ministerie van Mobiliteit hanteren bij het uittekenen van de hindercontouren. U geeft zelf toe dat het aantal gehinderde personen in 2000, zonder enige wijziging in het baangebruik, is teruggelopen enkel en alleen door het feit dat men

07.04 **Simonne Creyf** (CD&V): On persiste à partir de l'idée erronée que les victimes des nuisances sont exclusivement définies sur la base des contours LAEQ. La norme de l'Organisation mondiale de la santé prévoit cependant que la définition repose sur cinq conditions indissociables, la norme LAEQ n'étant qu'un des 5 facteurs. Néanmoins, la ministre Durant continue d'en faire abstraction. La ministre a avoué elle-même que la réduction du

een aantal vliegtuigen met een quota count van +20 uit de lucht had genomen. Toen vloog nog 47% van de nachtvluchten volgens bestemming over de Noordrand. 53% vloog boven de Oostrand.

Mevrouw de minister, neem de 55 dBA LAeq-nachtcontour. Hou binnen die contour rekening met vliegtuigen met een quote account niet hoger dan 12. Dan komt men alleen al door het uit de lucht nemen van de vliegtuigen met een quota count van +12 automatisch aan minder dan 10 000 gehinderden binnen de LAeq-nachtcontour. Gezien uw cijfers moet u het zelf toegeven: het is bewezen dat de daling van de hinder het gevolg is van het uit de lucht nemen van de lawaaierige toestellen. Het is niet het gevolg van de concentratie.

07.05 Minister Isabelle Durant: (...) Het is ook een beslissing om aan de bron te werken.

nombre des personnes touchées était uniquement due au fait que les appareils les plus bruyants avaient été retirés de la circulation et non à la concentration.

07.05 Isabelle Durant, ministre: C'est un des piliers de l'accord qui traite également le problème à la source.

07.06 Simonne Creyf (CD&V): Mevrouw de minister, dat is absoluut zo. Het werken aan de bron is een van de belangrijke aanbevelingen. Nu blijkt echter dat u door het werken aan de bron het aantal gehinderden kunt halveren. Met andere woorden, u had de concentratie niet nodig om het aantal gehinderden te halveren. Ik weet nog altijd niet waarom u uw concentratie-idee blijft verdedigen. Uit de cijfers blijkt nochtans dat het uit de lucht nemen van de meest lawaaierige toestellen reeds een effect heeft van 50%. Het idee van de concentratie is dus ingegeven om andere motieven. Het motief was niet te komen tot een daling met 50% van de gehinderden.

07.06 Simonne Creyf (CD&V): Bien entendu, mais le fait est que la concentration n'était pas nécessaire pour réduire de moitié le nombre de riverains touchés. D'autres motifs sont donc à la base du modèle de concentration.

07.07 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik onderschrijf de stelling van collega Creyf volledig. Haar stelling werd afgelopen week ook al ontwikkeld op de persconferenties van de actiegroepen. De stelling is volledig terecht. De concentratie hoeft inderdaad om geen enkele reden te worden behouden.

07.07 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mme Creyf a raison. Dès le début, la concentration n'avait aucun sens et rien ne justifie son maintien.

07.08 Simonne Creyf (CD&V): (...)

07.09 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Dat klopt. Ook zij gaven u daarin echter gelijk. Ik wil enkel zeggen dat de concentratie van bij het begin een onding is geweest. Vandaag is dat nog maar eens bewezen.

07.09 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): La déconcentration sera seulement possible au terme du délai d'avertissement obligatoire pour la modification des routes de vol. Quand la déconcentration sera-t-elle une réalité? Quand la concertation sur les vols de jour sera-t-elle entamée? Le gouvernement est-il parvenu à s'accorder sur la privatisation de BIAC? Certains partis semblent ne pas être très emballés par cette proposition. Quant ce projet sera-t-il mis en oeuvre?

Mevrouw de minister, ik blijf met een aantal vragen zitten.

Ten eerste, u zegt dat u niet anders kan dan de deconcentratie 's nachts pas te laten ingaan na 28 dagen of na 42 dagen. Ik betreur dit ten zeerste. Ik heb nochtans berichten gehoord dat het wel sneller zou kunnen. Ik had dan toch graag geweten wanneer die 28 dagen of die 42 dagen ingaan. Wanneer mogen wij de deconcentratie verwachten? Zijn die 28 dagen al gestart? Starten ze op 1 maart 2003, zodat de deconcentratie eind maart een feit is? Wordt de deconcentratie pas eind april een feit? Moeten die 28 dagen nog beginnen lopen? Op die aanvangstermijn heb ik helemaal geen zicht. Ik hoop dat u mij hierover duidelijkheid geeft door middel van een bijkomend antwoord.

Ten tweede, wanneer start het overleg? Wanneer voorziet u een

akkoord over de dagvluchten? Is er een akkoord dat men snel terug bijeenkomt en de kwestie van de dagvluchten snel finaliseert? Wordt dat akkoord daarentegen verschoven naar een onbekende datum? Het overleg van 24 januari 2003 heeft over die kwestie geen uitsluitsel gebracht. Ik stel vast dat u op dit punt helemaal geen antwoord geeft op mijn vraag die ik nochtans daarnet had gesteld.

Ten derde, in verband met BIAC stel ik vast dat u al uitgaat van de privatisering. Ik heb nochtans begrepen dat nogal wat meerderheidspartijen, waaronder de groene AGALEV-partij, op vragen gesteld door de actiecomités hebben geantwoord dat zij niet akkoord gaan met de privatisering. Daarom was mijn vraag of er al een akkoord is in de regering. Blijkbaar is er al een politiek akkoord dat de privatisering er zeker komt.

07.10 Minister **Isabelle Durant**: Ik ben niet op de hoogte van dat plan.

07.10 **Isabelle Durant**, ministre: Je ne suis pas au courant de ce projet.

07.11 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Sommige partijen zeggen nochtans dat ze niet met de privatisering akkoord gaan.

Tegen wanneer wordt de privatisering gepland? U hebt dat niet laten weten. Ik heb ergens gelezen dat de privatisering in september zou doorgaan. Klopt dat? Gaat de privatisering door tegen september?

07.12 Minister **Isabelle Durant**: Dat is uw informatie. Ik weet van niets.

07.13 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Is het zo? Is er ergens een tijdsperspectief of nog niet? U zegt van niet.

07.13 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Le Parlement aura-t-il le droit de consulter les avis du groupe de travail Probru?

Mevrouw de minister, ik heb u ook gevraagd om de adviezen van de werkgroep ProBru voor te leggen aan het Parlement. Waar kunnen wij als parlements lid de adviezen van ProBru inkijken? Mogen wij naar uw kabinet komen om de adviezen in te kijken? Of kunnen wij een kopie krijgen?

07.14 Minister **Isabelle Durant**: ProBru is geen officiële instantie. Het is een voorbereidende werkgroep. Dat is net hetzelfde als toen u mij vroeg om de rapporten van de interkabinettengroep te krijgen. Dat zijn voorbereidende groepen. Zij geven geen publieke adviezen.

07.14 **Isabelle Durant**, ministre: Probru n'est pas un organe officiel, mais bien un groupe de travail informel auquel plusieurs instances sont associées. Ses avis ne sont donc pas publics.

07.15 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Het advies is geen publiek document?

07.16 Minister **Isabelle Durant**: ProBru is geen instelling. Het advies is alleen maar een voorbereiding in groep, niet meer en niet minder.

07.17 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Bij de voorbereiding waren wel de Gewesten, BIAC en Belgocontrol betrokken. De adviezen staan dan toch op papier?

07.18 Minister **Isabelle Durant**: Het zijn geen adviezen op papier. De adviezen zijn een voorbereiding in groep, punt aan de lijn.

07.19 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Wij mogen ze als parlements lid niet inkijken?

07.20 Minister Isabelle Durant: Het gaat om een voorbereiding in groep. U kan dus aan de minister de vraag stellen. U kan ook de vraag stellen aan BIAC, aan Belgocontrol of aan de bevoegde minister. ProBru is echter geen officiële instantie die een openbaar advies geeft.

07.21 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Wie is dan de verantwoordelijke minister? Is dat ook minister Daems? Moet ik dan aan minister Daems vragen om de adviezen in te kijken?

De **voorzitter:** Collega's, we zijn hier een minidebat aan het houden...

07.22 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Maar de minister zegt dat ik het aan de minister moet vragen en ik weet niet aan welke minister.

De **voorzitter:** Ik denk dat de minister wel zal antwoorden.

(...)

07.23 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijn laatste vraag betreft de HST-nota. U had die studie aan de commissie beloofd.

07.23 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Pourquoi n'avons-nous toujours pas reçu la note relative au TGV?

07.24 Minister Isabelle Durant: Ik dacht dat ze al gedaan was, maar ze zal in ieder geval gedaan worden.

07.24 Isabelle Durant , ministre: Je croyais à tort qu'elle était prête. Il est possible qu'elle soit transmise au cours de cette semaine à la commission.

07.25 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ontvangen we ze nog deze week in de commissie?

07.26 Minister Isabelle Durant: Dat is goed mogelijk.

07.27 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Heeft u een adres van Probru, zodat ik mij tot hen kan wenden? Hebben zij een adres of een contactpersoon?

07.27 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Je réitère ma demande de pouvoir prendre connaissance des avis émis par Probru?

07.28 Minister Isabelle Durant: (...) Deze groep heeft geen statuut.

07.29 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Maar die adviezen zijn toch niet geheim?

07.30 Isabelle Durant, ministre: J'ai répondu, c'est tout! Il n'y a pas statut officiel à Probru! C'est comme si je demandais les documents internes du Vlaams Blok! Je ne les demande pas, n'est-ce pas!

07.30 Minister Isabelle Durant: Ik heb al geantwoord op die vraag. Probru is geen officiële instantie. Het is alsof ik interne documenten van het Vlaams Blok zou vragen.

07.31 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Dat is nog iets anders; wij

07.31 Bart Laeremans (VLAAMS

zijn geen beleidsmedewerkers. Dit zijn officiële documenten waar u het over heeft.

BLOK): Les avis de Probru sont des documents officiels, pas des notes internes d'un parti politique.

De **voorzitter**: Collega's, ik denk dat we het incident hier kunnen sluiten.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat we na de behandeling van het punt 6 in de plenaire vergadering terug naar hier komen om de rest van de vragen af te handelen.

De heer Ferdy Willems wenst zijn vraag B027 betreffende de modelluchtvaartsport uit te stellen. Van de heer Pierre Chevalier hebben we geen nieuws. Overeenkomstig artikel 89.11 van het Reglement wordt zijn vraag als ingetrokken beschouwd.

De vergadering wordt geschorst om 15.30 uur.

La séance est suspendue à 15.30 heures.

De vergadering wordt hervat om 16.38 uur.

La séance est reprise à 16.38 heures.

Voorzitter: Daan Schalck.

Président: Daan Schalck.

08 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanwerving van treinbestuurders voor Antwerpen" (nr. B038)

08 Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le recrutement de conducteurs de train pour Anvers" (n° B038)

08.01 **Ludo Van Campenhout** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, in Antwerpen is er een schrijnend tekort aan treinbestuurders bij de NMBS. Midden 2001 was er een samenwerking met een privaat outplacementbureau dat ondanks de eisen van de NMBS een aantal geschikte werknemers aanbracht. Sindsdien heeft de NMBS nog bijkomende rekruteringspogingen ondernomen in samenwerking met de VDAB maar zonder veel resultaat.

De nood aan treinbestuurders en vooral in de haven voor het goederenrangeerstation, het grootste station van die soort in ons land, blijft groot. Ik wou u vragen wat de evolutie is in dit dossier. Wordt die zaak momenteel aangepakt? Zijn er nog pogingen om de aanwerving opnieuw op gang te trekken? Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet? Zijn er plannen om het tekort op korte termijn weg te werken?

08.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, de NMBS informeert mij van het volgende wat betreft dit dossier. De pogingen ondernomen met de VDAB Antwerpen hebben inderdaad slechts een twintigtal aanwervingen van bestuurder rangeringen opgeleverd. Ondertussen zet de NMBS de inspanningen voort voor de aanwerving van treinbesturingspersoneel, hoofdzakelijk bestemd voor Antwerpen.

Aldus werden sedert 1 januari 2003 een tachtigtal bestuurders aangeworven. Ongeveer 220 personen doorlopen momenteel de medische en psychotechnische proeven. Ongeveer 120 nieuwe

08.01 **Ludo Van Campenhout** (VLD): La zone d'Anvers est confrontée à une grave pénurie de conducteurs de train, principalement à la gare de triage pour trains de marchandises du port. Depuis 2001, les tentatives de recrutement menées en collaboration avec le VDAB n'ont guère porté leurs fruits. Ce problème est-il examiné actuellement? Des nouvelles tentatives de recrutement sont-elles menées? Des projets visant à pallier la pénurie à court terme ont-ils été développés?

08.02 **Isabelle Durant**, ministre: La collaboration avec le VDAB n'a en effet permis d'embaucher qu'une vingtaine de personnes. La SNCB poursuit néanmoins ses efforts de recrutement, principalement pour Anvers.

Depuis le mois de janvier 2003, 80 conducteurs ont été engagés. Environ 220 candidats présentent

kandidaten hebben zich ingeschreven en zullen in maart 2003 eveneens aan deze proeven worden onderworpen. Vanzelfsprekend moeten deze nieuw aangeworven of aan te werven bedienden nog de fundamentele opleiding van treinbestuurder volgen. Het is dus een kwestie van vorming en opleiding en niet zozeer van kandidaten.

actuellement les épreuves médicales et psychotechniques. En mars 2003, 120 autres candidats devront passer ces tests. C'est la formation des candidats, et non le nombre, qui pose problème.

08.03 Ludo Van Campenhout (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik bedank de minister voor het antwoord.

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

09 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bewegwijzering van hotels binnen de bebouwde kommen van meer dan 30.000 inwoners" (nr. B039)

09 Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la signalisation des hôtels dans les agglomérations de plus de 30.000 habitants" (n° B039)

09.01 Ludo Van Campenhout (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dit gaat over een materie die geregeld wordt door artikel 12.9.2, 11° van het ministerieel besluit van 11 oktober 1976, waar een verbod is opgenomen om overnachtinggelegenheden, dus voornamelijk hotels, binnen de bebouwde kommen van meer dan 30.000 inwoners te signaleren. U zal begrijpen dat dit voor een stad zoals Antwerpen of Gent een probleem is omdat daar naast een belangrijke haven, collega Schalck, ook een belangrijke toeristische sector is en omdat er allerlei verkeerscirculatieplannen in uitvoering zijn die het niet evident maken uw weg te vinden naar bepaalde bestemmingen. In Gent staat men daar al verder mee als in Antwerpen. Het aanduiden van hotels zou een bijdrage kunnen leveren aan het zoekgedrag van onder meer toeristen.

09.01 Ludo Van Campenhout (VLD): L'arrêté ministériel du 11 octobre 1976 interdit la signalisation des lieux d'hébergement dans les agglomérations de plus de 30.000 habitants. Dans les villes touristiques, où un plan de circulation routière a souvent été instauré, cette interdiction pose de gros problèmes.

Cette mesure est-elle encore opportune? N'est-elle pas trop arbitraire? Une rectification est-elle envisageable?

Is die maatregel nog opportuun? Deze maatregel is immers ook nogal arbitrair. Kasterlee bijvoorbeeld kan zijn hotels bewegwijzeren, maar Turnhout niet. Kan daar geen bijsturing gebeuren zodat wij in het stadhuis van Antwerpen minder toeristen hebben die de weg naar een hotel komen vragen.

09.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik spreek natuurlijk niet over de kwaliteit van de hotels. In het algemeen is de reglementering met betrekking tot de bewegwijzering zeer gedetailleerd en laat aan de wegbeheerder misschien in de praktijk niet voldoende mogelijkheden om in te spelen op lokale behoeften. Het was de heer Dehaene die eind de jaren '80, begin de jaren '90 de reglementering heeft ingevoerd. Hij heeft getracht een evenwicht na te streven tussen efficiënte begeleiding van de weggebruikers en het vermijden van een overdaad aan wegwijzers. Het is dus mogelijk dat de verschillende bepalingen aan een herziening toe zijn, maar dit kan enkel gebeuren na een grondige evaluatie van de bestaande reglementering.

09.02 Isabelle Durant, ministre: Le ministre de l'époque, M. Dehaene, a instauré cette réglementation en vue d'atteindre un équilibre entre une signalisation efficace pour les usagers de la route et une surabondance de panneaux indicateurs. Une révision n'est possible qu'au terme d'une évaluation approfondie.

De bewegwijzering die op het federale niveau gereguleerd is, is op de eerste plaats op het rijdend autoverkeer gericht en moet dus

La signalisation est essentiellement destinée aux conducteurs et elle doit dès lors

aan minimale eisen voldoen inzake zichtbaarheid en leesbaarheid. Het zal in de praktijk steeds een moeilijke afweging zijn om alle mogelijke bestemmingen, hotels en winkelcentra, in een centrum correct aan te duiden, zonder dat de wegwijzers het straatbeeld verstoren. Het probleem beperkt zich zeker niet tot de hotels. De beste oplossing volgens mij is een goed stratenplan op een strategische locatie die heel wat wegwijzers overbodig maakt. Stadsplannen, goed geplaatst op strategische kruispunten, zijn een manier om een overdaad aan wegwijzers te vermijden. Dit is één van de manieren om problemen voor hotels op te lossen.

Daarnaast moet ik vaststellen dat heel wat historische steden een eigen bewegwijzeringsstelsel voor voetgangers op punt hebben gesteld. Ik weet niet of dit het geval is in Antwerpen, maar in veel historische steden is dit wel het geval. De afmetingen van deze wegwijzers zijn bescheiden en zijn esthetisch beter te integreren in een historisch stadsweefsel. De zoekende automobilist kan hiervan gebruik maken om zich te oriënteren.

Vandaag kan ik enkel pleiten voor een grondige evaluatie van de bestaande reglementering om te kijken wat echt noodzakelijk is. Volgens mij is een stratenplan een goede manier om alle commerciële activiteiten te kunnen kenbaar maken aan de automobilisten, de toeristen en anderen.

09.03 Ludo Van Campenhout (VLD): Mevrouw de minister, ik dank u voor dit antwoord. In het buitenland is het wel mogelijk om hotels aan te duiden. Als u werkt aan evaluatie en hervorming, zou ik toch wel een pleidooi willen houden voor de mogelijkheid van lokale autonomie wat dat betreft. De reden van de norm van 30.000 inwoners is de kwaliteit van het straatbeeld. We moeten daar toch de mogelijkheid aan het lokale bestuur laten om dat te evalueren en om de aanwijzingen van hotels te verzoenen met een kwalitatief en niet schreeuwerig straatbeeld. Zeker in de historische binnenstad zal het college van Antwerpen wel rekening houden met het uitzicht van het straatbeeld.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.47 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.47 heures.*

répondre à un minimum de critères en matière de visibilité et de lisibilité. L'évaluation est complexe et ne se limite certainement pas aux hôtels. A mon estime, la solution réside dans des plans de ville placés aux endroits stratégiques.

Par ailleurs, un certain nombre de villes historiques ont mis en place une signalisation à faible encombrement pour les piétons. L'automobiliste qui cherche une adresse peut également s'en servir pour s'orienter. J'évaluerai la réglementation en vigueur, mais un plan de rues me paraît toujours la solution la plus adéquate.

09.03 Ludo Van Campenhout (VLD): Je préconise, dans le cadre de votre évaluation, l'autonomie locale pour la signalisation. La norme des 30.000 habitants était inspirée par le souci de préserver le paysage urbain. Les pouvoirs locaux doivent être en mesure de concilier la signalisation des hôtels et le paysage urbain.