



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

26-03-2003

10:30 uur

mercredi

26-03-2003

10:30 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 mevrouw Joke Schauvliege aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de planning van de aanleg van spoorlijn 55" (nr. B251)	1
<i>Sprekers: Joke Schauvliege, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bevoegdheden van de gemachtigde opzichters" (nr. B331)	2
<i>Sprekers: Daan Schalck, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Samengevoegde vragen van	4
- de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nieuwe routes over de Noordrand en Brussel, over de isolatiezones en over belangrijke mensen" (nr. B361)	4
- de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitvoering van het akkoord van 24 januari 2003 voor de invoering van nieuwe routes voor de nachtvluchten" (nr. B409)	4
<i>Sprekers: Bart Laeremans, Lode Vanoost, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Vraag van mevrouw Greta D'hondt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het sluiten van loketten in Belgische stations" (nr. B385)	9
<i>Sprekers: Greta D'hondt, Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Samengevoegde vragen van	12
- de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken en aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de logistieke steun door burgervliegtuigen aan het Amerikaanse leger" (nr. B407)	12
- de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gebruik van de luchthaven van Oostende voor burgervliegtuigen gecharterd door het Amerikaans leger" (nr. B412)	12
<i>Sprekers: Francis Van den Eynde, Yves Leterme</i> , voorzitter van de CD&V-fractie, <i>Isabelle Durant</i> , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	
Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-	19

SOMMAIRE

Question de Mme Joke Schauvliege à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la planification de l'aménagement de la ligne de chemin de fer 55" (n° B251)	1
<i>Orateurs: Joke Schauvliege, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les compétences des surveillants habilités" (n° B331)	2
<i>Orateurs: Daan Schalck, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Questions jointes de	4
- M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nouveaux itinéraires au-dessus de la périphérie nord et de Bruxelles, sur les zones d'isolation et sur la présence de personnes importantes" (n° B361)	4
- M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mise en oeuvre de l'accord du 24 janvier 2003 concernant l'introduction de nouvelles routes pour les vols de nuit" (n° B409)	4
<i>Orateurs: Bart Laeremans, Lode Vanoost, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Question de Mme Greta D'hondt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la fermeture de guichets dans des gares belges" (n° B385)	9
<i>Orateurs: Greta D'hondt, Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Questions jointes de	12
- M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le soutien logistique de l'armée américaine par des avions civils" (n° B407)	12
- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'utilisation de l'aéroport d'Ostende pour des vols civils affrétés par l'armée américaine" (n° B412)	12
<i>Orateurs: Francis Van den Eynde, Yves Leterme</i> , président du groupe CD&V, <i>Isabelle Durant</i> , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Question de M. Olivier Chastel à la vice-première	19

eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het behoud van de licenties van de Sabenapiloten" (nr. B408)

Sprekers: **Olivier Chastel, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le maintien des licences des pilotes Sabena" (n° B408)

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

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het Witboek over het strategisch plan van afgevaardigd-bestuurder Karel Vinck betreffende de NMBS" (nr. B415)

Sprekers: **Jos Ansoms, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le Livre blanc sur le plan stratégique de l'administrateur délégué Karel Vinck concernant la SNCB" (n° B415)

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

Vraag van de heer George Lenssen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de invoering van intelligente cruise control systemen" (nr. B417)

Sprekers: **Georges Lenssen, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Question de M. George Lenssen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'introduction de systèmes intelligents de contrôle de la vitesse" (n° B417)

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

Vraag van de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het achterhouden van de studie over de nieuwe HST-terminal in Brussel" (nr. B418)

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

Question de M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réticence de la ministre à communiquer l'étude relative au nouveau terminal du TGV à Bruxelles" (n° B418)

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

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 26 MAART 2003

10:30 uur

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

du

MERCREDI 26 MARS 2003

10:30 heures

De vergadering wordt geopend om 10.42 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 10.42 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

De **voorzitter**: Mevrouw de vice-eerste minister, collega's, ik wens u een goede morgen en ik dank de leden van het personeel. Zij zijn ten minste talrijk aanwezig. Ik wens hen hiervoor te feliciteren. Dat is een voorbeeld voor het Parlement.

01 Vraag van mevrouw Joke Schauvliege aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de planning van de aanleg van spoorlijn 55" (nr. B251)

01 Question de Mme Joke Schauvliege à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la planification de l'aménagement de la ligne de chemin de fer 55" (n° B251)

01.01 Joke Schauvliege (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik stelde al een aantal vragen over de aanleg van spoorlijn 55. Zes maanden geleden ongeveer stelde ik nog een vraag in verband met de timing van de aanleg van die spoorlijn.

Het beroert werkelijk onze contreien dat er sedert oktober van vorige jaar eigenlijk niets meer is gebeurd. Er werd een grote bedding aangelegd en er werden bomen gerooid, maar de werkzaamheden vorderen nergens meer. Nochtans, op mijn vraag over de timing, ongeveer zes maanden geleden, antwoordde u dat op 15 oktober 2002 de bedding zou rijp zijn en dat de werkzaamheden tegen het einde van 2003 zouden klaar zijn.

In de buurt waar alle werkzaamheden vorig jaar met spoed werden aangevat, maakt men zich thans zorgen over het verdere verloop ervan. Men vraagt zich bijvoorbeeld af of die zandberg zal blijven liggen.

Mevrouw de minister, is het tracé inderdaad bouwrijp? Wanneer zullen de werkzaamheden worden voortgezet? Welke zijn de volgende stappen? Wordt de timing van eind 2003, waarop de werkzaamheden zouden moeten klaar zijn, nog steeds gehandhaafd, of werd er een andere timing vooropgesteld? Wat is de reden van een eventuele vertraging en hoe zal dit op termijn worden opgevangen?

01.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega, over

01.01 Joke Schauvliege (CD&V): L'aménagement de la ligne ferroviaire 55 à Evergem a démarré sur les chapeaux de roues. Cinq mille arbres ont été abattus et le terrain a été rehaussé. La viabilisation du tracé était prévue pour la fin février 2003, l'achèvement définitif pour fin 2003. Cependant, les travaux sont interrompus depuis octobre 2002, ce qui engendre des nuisances pour les riverains.

Le tracé est-il viabilisé ou non? Pourquoi les travaux sont-ils suspendus depuis octobre 2002? Quelles sont les étapes suivantes du projet? Le calendrier initial sera-t-il respecté?

01.02 Isabelle Durant, ministre:

lijn 55 heb ik reeds in eerdere commissievergaderingen uitgelegd dat de planning en het bouwen van de bedding en de dragende structuren van de omlegging worden uitgevoerd op initiatief en kosten van het Vlaams Gewest. De omlegging van de spoorlijn Wondelgem-Zelzate staat dus onder het beheer en de leiding van de Administratie van de Waterwegen en Zeewezen, afdeling Zeeschelde. De planning wordt niet door de NMBS bepaald. Voor de vragen over de planning, de voortgang en het tijdelijk bouwrijp zijn van de bedding verwijs ik bijgevolg naar mijn Vlaamse collega van Mobiliteit.

De NMBS kan pas met de werken aan de sporen beginnen als de werken aan de bedding voltooid zijn. De enige info waarover de NMBS momenteel beschikt, is dat men zich mag beginnen voorbereiden op het starten van de werken aan de sporen. De voorbereiding is dus lopende.

01.03 Joke Schauvliege (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord. Het antwoord is evenwel bijzonder summier. Ik ben er niet veel wijzer van geworden.

Ik ben ook geschrokken van het antwoord. U heeft gezegd dat de werkzaamheden ook deels door AWZ worden beheerd. Het is toch een spoorlijn die wordt aangelegd? Er zal toch een trein over de sporen moeten rijden? U moet bijgevolg ook een zicht hebben op de timing en op het verdere verloop van de werken. De Kluizendokken rukken ook op. Het is net de bedoeling dat voor deze dokken de spoorlijn wordt omgelegd. Ik begrijp niet dat de NMBS er niet meer werk van maakt. Waarom dringt de NMBS niet aan op de finalisering op korte termijn?

Het is ongehoord hoe alles er nu bijligt. Het is ondertussen drie weken geleden dat het heeft geregend. Ik kan u zeggen dat onze gebieden worden geteisterd door zandstormen, veroorzaakt door de hopen zand die op de werken liggen. Niet alleen in Irak zijn er dus zandstormen. Wij worden er ook op plaatselijk vlak door geteisterd. Ik zou er bijgevolg op willen aandringen dat de NMBS ook zijn verantwoordelijkheid neemt. De NMBS moet erop aandringen dat de zaak zo snel mogelijk kan worden afgehandeld.

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

02 Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de bevoegdheden van de gemachtigde opzichters" (nr. B331)

02 Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les compétences des surveillants habilités" (n° B331)

02.01 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik denk dat de meeste van ons die regelmatig een schoolomgeving passeren als de school net begint of net uit is, al dikwijls de gemachtigde opzichters hebben zien staan die de kinderen helpen – meestal aan het zebrapad vlak voor de school – om op een veilige manier over te steken en aan de wagens kenbaar maken dat er zal worden overgestoken. Het is goed dat dit aan veel scholen al gebeurt, maar op juridisch vlak is mij iets onduidelijk, mevrouw de minister.

J'ai déjà indiqué précédemment que ces travaux sont effectués à l'initiative de la Région flamande. Le planning et le timing des travaux ne sont pas déterminés par la SNCB. Je dois donc vous renvoyer, pour ce qui est des réponses à ces questions, à mon collègue flamand de la Mobilité.

01.03 Joke Schauvliege (CD&V): Je remercie la ministre pour sa réponse sommaire. Il est étonnant que la SNCB n'ait aucune idée du timing des travaux dans la mesure où il s'agit tout de même de l'aménagement d'une ligne ferroviaire. Il est incompréhensible qu'un chantier soit abandonné dans cet état. J'espère que les travaux seront rapidement achevés.

02.01 Daan Schalck (SP.A): Il est recouru à des surveillants habilités pour aider les enfants à traverser en toute sécurité aux abords des écoles et cette mesure porte ses fruits. Selon la circulaire de 1999, les surveillants ne doivent aider que les piétons, alors qu'à la sortie des écoles, des enfants à vélo ont

Er is daarover op 5 juli 1999 een ministeriele omzendbrief gepubliceerd. Het blijkt ook wel te werken en meer en meer scholen maken daarvan gebruik, maar in de omzendbrief is alleen sprake van het helpen oversteken van voetgangers, wat mij juridisch ook wel logisch lijkt aan een zebrapad. De praktijk toont echter aan dat heel veel kinderen zowel te voet als met de fiets naar school gaan en eigenlijk al fietsend dat zebrapad oversteken. Ik heb daarbij twee opmerkingen, tenzij mijn interpretatie fout is. Als ik de omzendbrief heel strikt interpreteer, hebben die gemachtigde opzichters eigenlijk niet de bevoegdheid om fietsers over te helpen, maar alleen voetgangers. Bovendien is een zebrapad een oversteekplaats voor voetgangers en niet voor fietsers. Ik denk dat we op die manier vele jonge fietsers een vals gevoel van bescherming geven als zij door zo'n gemachtigd opzichter worden geholpen bij het oversteken. Als er een ongeval gebeurt en mijn interpretatie de juiste is, zouden zowel de gemachtigde opzichter als het zebrapad geen bescherming bieden aan die fietsers.

Is die omzendbrief bij uitbreiding van toepassing op fietsers? Zullen stappen in die zin worden ondernomen? Wat is de juridische consequentie als er een ongeval met een fietser zou gebeuren? Kan die omzendbrief eventueel worden aangepast?

Ten slotte, wordt de rol van de gemachtigde opzichters eventueel in het ontwerp van straatcode opgenomen?

02.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega, de reglementering voor de gemachtigde opzichters die dateert van 1987 is zoals u weet het laatst gewijzigd in 1999 toen de bevoegdheid van de gemachtigde opzichters is uitgebreid naar groepen voetgangers bestaande uit bejaarden en personen met een handicap. Daarvoor was de bevoegdheid beperkt tot kinderen en scholieren. Artikel 40bis van het algemeen verkeersreglement zegt momenteel dat de gemachtigde opzichter alleen mag optreden om het oversteken te beveiligen van welbepaalde groepen voetgangers, namelijk kinderen, bejaarden en personen met een handicap.

Een rondzendbrief kan een bevoegdheid die is vastgelegd bij koninklijk besluit niet wijzigingen. Fietsers vallen dus niet buiten deze regeling. Ik begrijp uw vraag. Het is een realiteit op het terrein. Ik wil er toch op wijzen dat gemachtigde opzichters doorgaans actief zijn bij oversteekplaatsen voor voetgangers, vooral bij zebrapaden. Dit is ook zo in de omgeving van scholen. Zoals u weet mag een fietser een oversteekplaats voor voetgangers niet al fietsend gebruiken. Hij moet afstappen en met de fiets aan de hand oversteken. Ik weet dat deze regel in de praktijk soms wordt genegeerd, maar hij blijft toch nodig voor de veiligheid en het comfort van de voetgangers. Als er fietsen rijden op de zebrapaden kan dat ook gevaarlijk zijn voor de voetgangers. Deze regel moet volgens mij niet worden gewijzigd. De tijdswinst voor een fietser bij het oversteken is overigens miniem.

Ik kom tot uw vraag naar de juridische consequenties bij een ongeval. In geval een fietser al fietsend gevolg geeft aan een signaal dat wordt gegeven door een gemachtigde opzichter en er gebeurt een ongeval dan is er in elk geval sprake van een bevoegdheidsoverschrijding van de gemachtigde opzichter.

également besoin d'aide pour traverser. Quelles sont les conséquences juridiques d'un accident impliquant un cycliste? Le rôle du surveillant va-t-il être inscrit dans le projet relatif au Code de la rue?

02.02 **Isabelle Durant**, ministre: La circulaire de 1999 a élargi les compétences des surveillants habilités aux groupes, aux personnes âgées et aux personnes souffrant d'un handicap. Les cyclistes ne relèvent donc pas de leurs compétences.

Je comprends la question de M. Schalck, mais le Code de la route stipule que les cyclistes doivent obligatoirement mettre pied à terre pour emprunter un passage pour piétons. Dans la pratique, cette règle est fréquemment enfreinte. Mais au moment crucial, elle est utile. Je n'estime dès lors pas qu'elle doit être modifiée.

Si un accident implique un cycliste qui a réagi au signal d'un surveillant habilité, il est question de transgression de compétence. Si le cycliste se déplace la bicyclette à la main, il est considéré comme un piéton et le problème ne se pose pas.

Indien de fietser samen met een groep voetgangers oversteekt, dan kan er sprake zijn van een misverstand en zal de rechter hier rekening mee houden. Het moet benadrukt worden dat een fietser op een oversteekplaats van voetgangers, steeds moet afstappen.

De werkgroepen straatcode, waar ook vertegenwoordigers van de zachte weggebruikers in zetelen, hebben geen voorstellen geformuleerd om de reglementering opnieuw te wijzigen. De rol van de gemachtigde opzichter maakt dus geen deel uit van het ontwerp van koninklijk besluit straatcode, maar de reflectie over de problematiek moet worden verdergezet, want ik deel uiteraard uw bekommernis om de rechten van de fietser. Tot nu toe is vanuit de werkgroep straatcode geen aanbeveling of richtlijn gekomen. Dit moet goed bestudeerd worden. De voetgangers moeten in de toekomst beschermd worden als ze dezelfde rechten hebben als een fietser op een fiets. De problematiek moet dus verder bestudeerd worden.

02.03 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor het duidelijke antwoord. Het geeft voorlopig klaarheid. Het toont ook twee zaken aan. Er is nood - en we zijn het daar over eens - om te bekijken of oversteekplaatsen voor fietsers ook een oplossing kunnen bieden in bepaalde situaties. Dit is weliswaar slechts op langere termijn te realiseren.

Het is ook zinvol om aan die gemachtigde opzichters die informatie goed en duidelijk door te geven. Het gaat toch meestal om vrijwilligers of personeel van de school dat dit doet na de uren.

Ik denk dat zij heel vaak vol goodwill zaken doen waar ze niet alleen het kind maar ook zichzelf mee in het gedrang kunnen brengen. Ze doen dat omdat ze denken dat ze de kinderen op die manier veilig laten oversteken. Ze brengen de veiligheid van het kind, maar ook de verantwoordelijkheid van zichzelf in het gedrang. Ik denk dat op korte termijn goede informatie daar nog eens bijkomende duidelijkheid zou kunnen geven.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Simonne Creyf is weerhouden in de commissie voor het Bedrijfsleven. Vraag B404 wordt dus niet gesteld.

03 Samengevoegde vragen van

- de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nieuwe routes over de Noordrand en Brussel, over de isolatiezones en over belangrijke mensen" (nr. B361)
- de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitvoering van het akkoord van 24 januari 2003 voor de invoering van nieuwe routes voor de nachtvluchten" (nr. B409)

03 Questions jointes de

- M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nouveaux itinéraires au-dessus de la périphérie nord et de Bruxelles, sur les zones d'isolation et sur la présence de personnes importantes" (n° B361)
- M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mise en oeuvre de l'accord du 24 janvier 2003 concernant l'introduction de nouvelles routes pour les vols de nuit" (n° B409)

Le rôle du surveillant habilité n'est pas revu dans le projet de code de la rue. Si l'on envisage un jour d'étendre la compétence du surveillant aux cyclistes, il faudra étudier très précisément les conséquences de cette extension pour les piétons.

02.03 Daan Schalck (SP.A): En tout cas, il faut des passages sûrs pour les enfants cyclistes. De plus, il serait opportun que les surveillants habilités reçoivent des informations claires à propos de leurs compétences précises.

03.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, u weet uiteraard dat wij vorige week een interpellatiedebat hebben gehad en nadien hebben we op donderdag vragen aan u kunnen stellen. Ik stel mijn vragen in verschillende delen.

Ten eerste, de eerste minister heeft vorige week gezegd en u hebt het bevestigd dat de routes boven de Noordrand intussen vastliggen en spoedig zouden gepubliceerd worden. Vanaf 15 mei zouden ze dan in werking treden. Dat is drie dagen voor de verkiezingen. Ik heb daarover enkele vragen. Mevrouw de minister, ik heb het u reeds herhaaldelijk gevraagd, kan u ons eindelijk inzage verlenen in die nieuwe routes? Kan u die kaarten laten zien? Kan u ook zeggen wat de frequentie op elke route zal zijn? Op welke basis zijn die diverse routes tot stand gekomen? Welke criteria zijn hiervoor gehanteerd? Ik heb het in het verleden reeds gezegd. Die uitwaaiing binnen de Noordrand vinden wij volstrekt onvoldoende. Dat is geen echte billijke spreiding zoals wij die hadden gewild. Wij zouden echter minstens zicht willen hebben op de uiteindelijke routes. Ik denk dat wij daar als parlamentslid recht op hebben.

Ten tweede, en heel belangrijk punt. Mevrouw de minister, ik heb ook begrepen dat men niet onmiddellijk uitwaaiert naar de startbaan. Men blijft wel degelijk concentreren. Men doet dat zelfs tot voorbij Grimbergen, tot in Meise. Mevrouw de minister, ik had graag geweten waarom dat zo is. Kan u daarvan bevestiging geven? Kan u de kaarten tot waar er zal geconcentreerd worden geven? Is het de bedoeling dat men zou isoleren tot in Meise of bijgevolg de concentratie zou betonnen boven de route van Grimbergen en Meise?

Ten derde, kan u eindelijk een zicht geven op de isolatiecontouren? Hoe ver staat het met de timing daarvan en met de informatie aan de gemeentebesturen en aan de bevolking?

Mevrouw de minister, ik heb dan nog vragen over de routes over Brussel. De eerste minister heeft aanvankelijk gezegd dat men nog enkele dagen uitstel zou verlenen. Zijn die dagen inmiddels voorbij? We hebben vrijdag begrepen dat u bericht heeft gekregen over het voorstel van Belgocontrol.

Ik zou willen weten of u ons daar inzage in kan geven. Merkwaaardig genoeg, mevrouw de minister, hebben sommigen van de meerderheid daaruit geconcludeerd dat u uw handtekening geplaatst zou hebben onder die nieuwe routes.

Volgens De Morgen van gisteren werd dit evenwel tegengesproken door uw eigen kabinet. Daar heeft mijnheer Benoit Lechat – die u wel bekend zal zijn, die misschien momenteel naast u zit – gezegd dat u het volledig wil uitvoeren voor 12 juni, maar nog wacht op het advies van het Brussels Gewest. U had inderdaad zelf gezegd dat u dat advies zou vragen. Ondertussen heeft het Brussels Gewest de bal echter teruggekaatst en gezegd dat zij er niets meer mee te maken wil hebben. Het akkoord is er en dus moet u het volgens hen dan ook uitvoeren.

Mijn vraag is of er effectief overleg is geweest met het Brussels

03.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Le 18 mars, le premier ministre a laissé entendre au sein de cette commission que les routes survolant la banlieue nord avaient été définies et qu'elles seraient rapidement publiées. Les membres du Parlement peuvent-ils enfin consulter ce dossier?

Jusqu'à quel endroit les vols sont-ils concentrés et quelle en est la raison? Combien d'habitations seront-elles isolées? Quand la campagne d'information annoncée sera-t-elle lancée?

Aux dires du premier ministre, les routes survolant Bruxelles auraient dû être disponibles dans les jours suivants. C'est ce qu'il a déclaré le 18 mars. Qu'en est-il de ces routes? Quand seront-elles mises en service? Pourquoi fallait-il une concertation avec la Région bruxelloise et qu'en est-il ressorti?

Selon un rapport du groupe de travail ProBru, aucun vol de nuit ne pourrait emprunter la piste de décollage n° 20 parce que des "personnes importantes" vivent à proximité. Qui a tenu pareils propos? De quelles personnes s'agit-il?

Gewest. Zal uw handtekening eindelijk geplaatst worden? Of zal er tegen 12 juni geen definitieve wijziging zijn? Ik hoop dat u vandaag klaarheid kan geven. Iedereen vraagt er immers om. Het lijkt er echter op dat u de zaak telkens opnieuw voor u wil uitschuiven met de bedoeling om tot een uitstel te komen.

Tenslotte lezen we in een Engelstalig verslag van de werkgroep Probru de echte reden waarom er volgens de regering aanvankelijk geen nachtvluchten meer mochten gaan via startbaan 20. Aan het begin van deze route wonen namelijk "belangrijke mensen". Het verslag, dat in het Engels is, heeft het over "important people". Ik heb het verslag van Probru van 9 juli bij. Ik had dus graag vernomen wie deze verklaring geuit heeft. Was dat een kabinetsmedewerker van u of van de eerste minister? Wie zijn belangrijke mensen? Op welke grond is men tegenwoordig een belangrijk mens? Op welke grond is men dan een minder belangrijk mens? Waarom zijn de mensen in de Noordrand minder belangrijk? Ik had daar toch graag verduidelijking bij gekregen.

03.02 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mijn vraag is een logisch gevolg van het debat dat wij gehad hebben met eerste minister Verhofstadt vorige week. Wat ik wil, als logische consequentie van wat de eerste minister gezegd heeft, is aan de minister van Verkeer vragen hoever het staat met de uitvoering van het akkoord van 24 januari 2003.

03.02 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Je serai très bref: où en est la ministre dans la mise en oeuvre de l'accord du 24 janvier?

De **voorzitter**: Mijnheer Vanoost, mag ik u feliciteren met de kortste vraag die ik hier de afgelopen vier jaar gehoord heb?

03.03 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Ik kan niet garanderen dat mijn repliek straks even kort zal zijn.

De **voorzitter**: Dat heb ik ook niet gevraagd. Mevrouw Creyf is er niet. Dus geef ik onmiddellijk het woord aan de vice-eerste minister voor haar antwoord.

03.04 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, op de vragen van de heer Laeremans en de heer Vanoost wil ik antwoorden dat de criteria die werden gekozen om de nieuwe routes te bepalen verduidelijkt worden in het akkoord van het Overlegcomité van 2 januari 2003. Vertrekkend vanuit het criterium van 55 dBA LAeq, dat in het kader van het akkoord van 16 juli 2002 toeliet de hinder te bepalen, hebben wij immers rekening gehouden met de frequentie van de overvliegende vliegtuigen die volgens de vaststellingen problemen veroorzaakten. De verdeling zal dus gebeuren volgens het geluidsniveau van de vliegtuigen en hun bestemming. Op die manier hebben wij de door sommigen in de Noordrand gewenste spreiding verkregen.

Inzake Grimbergen kan niet langer worden gesproken over bijkomende hinder omdat het uit dienst nemen van de laatste B727 leidde tot een aanzienlijke daling van de hinder in de Noordrand. Dat was ook de these van mevrouw Creyf de jongste week.

Wij blijven werken aan de uitvoering van het isolatieprogramma. BIAC werd belast met de voorlichting van de bevolking en de gemeenten. Het is echter duidelijk dat de exacte contouren pas bekend zullen zijn als de routes bekend zijn.

03.04 Isabelle Durant, ministre: Les critères pour les nouvelles routes sont mentionnés dans l'accord du Comité de concertation du 2 janvier 2003. Ils tiennent compte de la fréquence des nuisances sonores.

La répartition sera opérée en fonction du niveau sonore des avions et de leur destination. De la sorte, nous obtiendrons la dispersion telle que certains la souhaitaient dans la périphérie nord.

Grimbergen ne subit plus de nuisances supplémentaires depuis le retrait des derniers Boeing 727.

Nous continuons à travailler sur le projet d'isolation. BIAC va lancer une campagne d'information à ce sujet. L'ampleur du projet ne sera déterminée que lorsque les routes

De keuze om startbaan 20 te gebruiken voor vertrekkende vluchten heeft uitsluitend te maken met de omvang van deze baan. Zij is korter dan baan 25R en is dus niet geschikt voor het vertrek van alle vliegtuigtypes.

Voor mij bestaan er geen mensen die belangrijker zijn dan anderen. De enige logica die ik in dit dossier kan toelaten, is dat zo weinig mogelijk mensen moeten worden overvlogen en dat zij die worden overvlogen zo weinig mogelijk hinder mogen ondervinden.

Wat de route over het Brussels Gewest betreft, kan ik u meedelen dat ik eind vorige week mijn goedkeuring heb verleend voor de redactie en het afdrukken ervan met een voorziene uitvoering op 12 juli. In tegenstelling tot het eerste ontwerp van Belgocontrol zullen de vliegtuigen rechtdoor opstijgen om de gevaarlijke opslagplaats van Shell maximaal te kunnen ontwijken en in een latere fase de bocht naar links in te zetten richting zuiden. Dit houdt echter in dat dichtbevolkte zones in het verlengde van de startbanen zullen worden overvlogen. Ik heb daarom hierover het standpunt van de Brusselse regering gevraagd vóór het einde van deze week. De instructies werden echter gegeven om een uitvoering te garanderen op 12 juli.

De spreiding van de routes over de Noordrand zal zoals reeds eerder gemeld effectief zijn vanaf 15 mei.

03.05 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord. Zij heeft een kleine tip van de sluier opgelicht, maar absoluut niet voldoende.

Ik vraag kaarten. Ik meen dat ik, als parlements lid, en de media ook, het recht hebben te zien waar de nieuwe routes zullen liggen. U zegt dat zij met zekerheid op 15 mei zullen vliegen. Ik vind het dan nogal elementair dat u in het Parlement visueel kan aantonen waar die routes precies liggen. Het is de zoveelste keer dat ik daarom vraag en nog steeds krijgen wij hier geen kaarten. Ik heb in het verleden nog beloftes gekregen dat er nadien iets zou worden opgestuurd. Ik zal u trouwens straks nog iets gelijkaardigs vragen in verband met de HST. Ik vrees dat we die kaarten niet meer vóór het einde van de legislatuur zullen zien. Mevrouw de minister, op die manier speelt u met de voeten van de parlementsleden en van de bevolking.

U zegt dat er voor Grimbergen niet echt een probleem bestaat. De hinder is daar immers sterk verminderd door het wegnemen van de B727. Als u die logica doortrekt, bestaat er nergens nog een probleem en kan er in heel de Noordrand opnieuw worden geconcentreerd. Het probleem is echter dat u weerom geen rekening houdt met de frequentie. Blijkbaar zal tot voorbij Grimbergen worden geconcentreerd en nadien geïsoleerd. De mensen die daaronder wonen, zijn de dupe. Zij zijn degenen die een startbaan boven hun hoofd gebetonneerd krijgen. Met de frequentie en de hinder die daardoor wordt veroorzaakt, wordt helemaal geen rekening gehouden. Mevrouw de minister, volgens mij zal u dat in Grimbergen, Meise en Vilvoorde helemaal niet in dank worden

seront connues.

Le choix éventuel de la piste 20 est lié à la distance nécessaire aux avions. La piste 20 est plus courte que la piste 25R et ne convient donc pas pour le décollage de tous les types d'appareils.

Il est faux d'affirmer qu'on accorderait plus d'importance à certaines personnes qu'à d'autres. Ma seule logique veut qu'un nombre aussi réduit que possible de personnes subissent aussi peu de nuisances que possible.

J'ai marqué mon accord, la semaine dernière, sur la route au-dessus de Bruxelles. En évitant des entrepôts de Shell, la route survole plusieurs zones d'habitation. C'est pourquoi j'ai demandé au gouvernement bruxellois de me faire connaître son point de vue pour la fin de cette semaine. Cette route doit être opérationnelle à partir du 12 juillet. La dispersion des vols au-dessus de la périphérie nord doit être une réalité le 15 mai.

03.05 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Vous n'avez soulevé qu'un infime coin du voile. Le Parlement a le droit de prendre connaissances des cartes des routes aériennes, mais il ne pourra probablement plus l'exercer avant la fin de la législature. La ministre se moque des riverains.

Si nous suivons la logique de la ministre - le problème de Grimbergen étant résolu, selon elle, parce que les Boeing 727 ont été retirés - il n'y a, en réalité, plus de problème nulle part. En outre, la ministre ne tient pas compte, pour Grimbergen, de la fréquence des vols.

En quoi la réponse du gouvernement bruxellois est-elle encore pertinente si l'accord est tout de même mis en oeuvre? Que se passera-t-il en cas de refus? S'agit-il pour le gouvernement bruxellois d'un

afgenomen.

Wat het Brussels Gewest betreft, noteer ik dat het in principe vanaf 12 juli ingaat. Toch blijft u echter voor onduidelijkheid zorgen. U zegt dat u de mening van het Brussels Gewest hebt gevraagd en dat daarop pas deze week antwoord kan komen. Dit is dus ná de cruciale stemming van morgen. U mag mijn volgende vraag als een bijkomende vraag beschouwen waarop ik graag antwoord zou krijgen. Wat als het Brussels Gewest zegt: "Neen, njet, dit gaat niet door"? Heeft u dan een nieuw argument om te zeggen dat we geen enkele vlucht over Brussel zullen laten gaan? Wat is de relevantie van het antwoord dat u nog verwacht van het Brussels Gewest? Op die manier kunt u alles opnieuw op de helling zetten. U kunt dan de stemming van morgen omzeilen om opnieuw hetzelfde te doen als hetgeen u oorspronkelijk van plan was, namelijk heel Brussel en uw eigen electoraat ontzien. Dat blijkt nog maar eens uit de hele teneur van het artikel in Le Soir van 22 maart. Daarin geeft u nog altijd blijk niet akkoord te gaan met het akkoord van 24 januari. Ik hoop dat u toch nog op deze vraag antwoordt.

03.06 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik heb inderdaad een aantal kritische bemerkingen bij heel dit dossier, maar ik zou mij eerst en vooral willen distantiëren van de commentaren van vorige spreker wat dat betreft. Ik heb daar een andere kijk op. Om te beginnen houd ik mij al veel langer met dat dossier bezig, ook van in de oppositie. Dat de oplossing die nu op tafel ligt niet ideaal is, dat weet iedereen. Hoe dan ook, het zijn wij en niet andere partijen die van dit thema een belangrijk thema hebben gemaakt. Trouwens, het stond niet alleen in 1999, maar ook in 1995 reeds in ons verkiezingsprogramma. Het staat niet eens in het uwe.

Mevrouw de minister, wat nu wordt gedaan, is voor niemand ideaal. Dat weten wij ook. Niemand is daar gelukkig mee. De uiteindelijke oplossing blijft nog altijd dat de nachtvluchten zouden verdwijnen. Uiteraard besef ik zeer goed dat daar op de luchthaven mensen werken die er hun boterham verdienen en men kan dat niet zo maar ineens doen. Men moet goed beseffen dat als wij enkel en alleen maar technische verbeteringen doen aan de nachtvluchten en ondertussen die sector zelf ongebreideld laten uitbreiden, men dan zelfs in het geval van maximale spreiding binnen x aantal jaren met hetzelfde probleem zou zitten, omdat er dan zoveel nachtvluchten bijgekomen zullen zijn. Ik blijf pleiten voor een Europees verbod op nachtvluchten voor luchthavens die dicht bij bewoonde centra liggen. Ik kan begrijpen dat men daarvan bijvoorbeeld in Finland niet wakker ligt, als ik die omschrijving mag gebruiken. Dat blijft uiteindelijk de enige echte oplossing. Hoe dan ook, of men nu het aantal nachtvluchten beperkt of de frequentie vermindert, 's nachts is 's nachts en 's nachts willen de mensen slapen. De uiteindelijke oplossing is volgens mij nog altijd niet voorhanden en daaraan zal dus ook in de volgende jaren moeten worden gewerkt.

03.07 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik had nog graag concreet geweten wat de relevantie is van het antwoord van het Brussels Gewest.

De **voorzitter**: Ik kan alleen maar kijken naar de vice-eerste minister en ik mag niet aan haar oren gaan

prétexte supplémentaire pour faire capoter un accord qu'il ne souhaite pas?

03.06 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Cette réponse appelle quelques observations critiques, mais je tiens à prendre mes distances par rapport à l'orateur précédent. En effet, nous nous penchons sur ce dossier depuis bien plus longtemps que lui.

En fait, la solution actuelle n'est pas idéale. La véritable solution consisterait à interdire totalement les vols de nuit. Mais adopter brutalement une telle mesure serait évidemment préjudiciable à l'emploi dans la région. C'est la raison pour laquelle je préconise l'instauration d'une interdiction européenne des vols de nuit à proximité des villes. C'est la piste de réflexion que nous privilégierons au cours des prochaines années.

03.07 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Qu'en est-il de la réponse à mes autres questions?

trekken om te zeggen dat ze moet antwoorden. Zij antwoordt niet, mijnheer Laeremans.

03.08 Minister **Isabelle Durant**: Einde mei. 12 juli. Het is niet mogelijk nog duidelijker te zijn. De instructies zijn gegeven.

03.08 **Isabelle Durant**, ministre: Le 15 mai et le 12 juillet. C'est pourtant clair!
Je considère comme un signal la réponse du gouvernement bruxellois.

03.09 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Het antwoord van Brussel is dus eigenlijk niet meer relevant.

03.10 Minister **Isabelle Durant**: Het is een signaal dat gevraagd is. Punt.

De **voorzitter**: Alvorens dit incident te sluiten, moet ik toch nog medelen dat de afwezigheid van mevrouw Creyf te wijten is aan de agenda van de commissie voor het Bedrijfsleven. Zij heeft op dit ogenblik een interpellatie die als punt 2 staat geagendeerd op de vergadering van deze voormiddag.

De meerderheid is aan het woord geweest; de heer Vanoost heeft de meerderheid, of de regering, verdedigd. De heer Laeremans heeft de oppositierol gespeeld. De verschillende standpunten zijn dus min of meer aan bod gekomen.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

04 **Vraag van mevrouw Greta D'hondt aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het sluiten van loketten in Belgische stations" (nr. B385)**

04 **Question de Mme Greta D'hondt à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la fermeture de guichets dans des gares belges" (n° B385)**

04.01 **Greta D'hondt** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, enkele dagen geleden vernamen wij – zoals zo dikwijls - via de pers dat de NMBS zou overwegen om de loketten te sluiten in een vijftigtal stations over het land verspreid. Oost-Vlaanderen krijgt op dat vlak ruim zijn deel, althans via de pers, want aldaar zou het gaan om de sluiting van de loketten in de stations van Appelterre, Gavere-Asper, Idegem, Lebbeke, Munkzwalm, Schoonaarde en Zingem.

04.01 **Greta D'hondt** (CD&V): La SNCB envisagerait de fermer les guichets d'une cinquantaine de gares. La Flandre orientale ne serait pas épargnée par cette décision. Pour le voyageur occasionnel, prendre un billet à bord du train n'est pas aussi évident qu'il y paraît.

Men zou kunnen zeggen dat dit allemaal niet zo erg is aangezien de spoorreizigers bijvoorbeeld een ticket kunnen kopen op de trein, maar dan ziet men over het hoofd dat het voor degenen die niet dagelijks of zeer onregelmatig de trein nemen, die geplogenheden niet evident zijn en dat het niet risicool is om op de trein te stappen zonder geldig vervoerbewijs.

Ce n'est pas la première fois que l'on décide de fermer les guichets de certaines gares en Flandre orientale. La ministre avait expliqué la dernière fois qu'il s'agissait de régler un problème temporaire. Il semble aujourd'hui que le problème soit devenu structurel.

Het is niet de eerste keer dat Oost-Vlaanderen en de streek waarvan ik afkomstig ben, te maken krijgen met de sluiting van loketten. Ik had reeds de gelegenheid u daarover in de loop van de voorbije vragen enkele vragen te stellen, mevrouw de minister, en toen verwees u naar het feit dat ingevolge afwezigheid door ziekte en dergelijke, er verschuivingen gebeurden van het personeel van minder druk bezette loketten naar drukker bezette loketten. Belangrijk is evenwel dat u mij toen antwoordde dat het ging om een tijdelijke situatie aangezien samen met de NMBS werd gewerkt aan de opleiding van heel wat personeel. Zodra het personeel zou zijn opgeleid, zou dat probleem van de baan zijn.

Des guichets vont-ils effectivement être fermés? Le cas échéant, sur la base de quels critères? Il est à espérer qu'il s'agit de critères objectifs prenant en compte les besoins des

Van dat tijdelijk probleem waarvoor destijds een aanvaardbare uitleg kon worden gegeven, zou men thans overstappen naar een structureel probleem, met name de keuze om de loketten in voornoemde stations definitief te sluiten.

Mevrouw de minister, is dit bericht inderdaad juist of gaat het slechts om geruchten? Graag kreeg ik hierop een affirmatief antwoord.

Voorts had ik graag geweten op basis van welke gegevens de NMBS beslist om bepaalde loketten al dan niet te sluiten. Uit deze gegevens hoop ik immers twee zaken te mogen afleiden. Ten eerste, dat dit gebeurt op basis van objectieve criteria. Ten tweede, dat het niet louter gebeurt op basis van een apparaat dat het aantal reizigers telt die aan het loket verschijnen, maar dat men ook rekening houdt met het "soortelijk gewicht" als het ware van de gebruikers, in die zin dat men zich afvraagt wie zij zijn, waarom zij daar het openbaar vervoer nemen en waar de dichtstbijzijnde stations zijn gelegen.

Mochten alle voornoemde loketten worden gesloten, welke zijn dan de gevolgen voor de personeelsleden van de NMBS die deze loketten bevolken en zorgen voor de nodige service voor de reizigers? Eenieder die een beetje dicht bij de mensen staat weet dat de servicerol van het personeel in een station niet mag worden onderschat.

Vervolgens wijs ik u erop, mevrouw de minister, dat als in mijn gemeente in het station er geen loketbediende meer is, de gehandicapten de trein niet meer kunnen nemen. Immers, wij beschikken nog steeds niet over een aangepast perron voor gehandicapten. Bovendien vraag ik mij af wie de gehandicapten dan nog op de trein zal helpen. Thans moeten alle personeelsleden van het station – welgeteld twee personen – de gehandicapten op de trein helpen.

Voorzitter: Liliane De Cock.
Présidente: Liliane De Cock.

Het is meer dan het loket sluiten. Het gaat ook over de zwakke groepen in de samenleving die niet langer de kans krijgen om met het openbaar vervoer te rijden. Deel maar gratis tickets uit! Die mensen moeten wel de trein op geraken! Ten derde, mochten deze geruchten waar zijn binnen welke timing zullen terzake beslissingen worden genomen?

04.02 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw D'hondt deze problematiek is de twee voorbije commissievergaderingen reeds ter sprake gekomen naar aanleiding van andere vragen. Ik zal mijn antwoord dat ik op dat ogenblik heb verstrekt voor u kort samenvatten.

Ten eerste, er zijn nog geen beslissingen genomen inzake de sluiting van sommige stations. De NMBS heeft terzake nog geen beslissing genomen in het kader van haar ondernemingsplan dat overeenkomstig het beheerscontract moet zijn. Ik wijs er nogmaals op dat de kwestieuze studie niet over de sluiting van stations handelt maar over de aanwezigheid van personeel aan de loketten. Dat is een verschil. Mijn standpunt sluit nauw aan bij het uwe, mevrouw. De

voyageurs.

Quelles seraient les conséquences d'une telle décision pour le personnel des gares? La ministre se rend-elle compte que, dans certaines gares, le personnel aide les personnes handicapées à monter à bord du train? Quand une décision en la matière devrait-elle être prise?

04.02 **Isabelle Durant**, ministre: Aucune décision définitive n'a encore été prise en ce qui concerne la fermeture des gares. D'ailleurs, cette étude ne concerne pas la fermeture de gares mais la présence de personnel dans certaines gares. La présence de personnel de la SNCB est bénéfique pour le sentiment de sécurité, pour le service à la clientèle et pour l'aide aux moins-valides. Le contrat de gestion

aanwezigheid van personeel voor het onthaal draagt zonder twijfel bij tot de klantvriendelijkheid en het veiligheidsgevoel, zeker voor zwakke gebruikers of personen met een handicap die de trein willen gebruiken.

Het huidige beheerscontract dat werd gesloten tijdens de vorige legislatuur bevat echter geen bepalingen inzake de bediening van de stations. Ik stel een nieuw contract aan de NMBS voor met garanties inzake de dienstverlening en aanwezigheid in de stations. Deze dienstverlening en aanwezigheid kan volgens de noodwendigheden en de belangrijkheid van de stopplaatsen op een creatieve manier gebeuren in partnership met de lokale autoriteiten en De Post. Doel is een goede dienstverlening aan de spoorklanten te verzekeren.

Wat de gevolgen voor de werkgelegenheid betreft, moet ik beklemtonen dat dit een aangelegenheid van de NMBS is. Ik wijs er echter op dat het statutair personeel van de NMBS beschermd is door hun statuut. Voor een meer uitvoerig antwoord verwijs ik naar het antwoord dat ik eerder heb gegeven.

Ik vat samen. Er is geen beslissing. Er is alleen een studie. Die studie heeft niets te maken met de sluiting van stations maar met het probleem van de loketten en het personeel dat nodig is om deze loketten te bemannen. Ik steun uw argument dat de aanwezigheid van personeel belangrijk is voor de klantvriendelijkheid, het veiligheidsgevoel en de hulpverlening aan zwakkere groepen treingebruikers. Ik hoop dat de NMBS die terzake nog geen beslissing heeft genomen op het niveau van het directiecomité of de raad van bestuur, de sluiting van de loketten niet zal overwegen omwille van de klantvriendelijkheid en de veiligheid.

04.03 Greta D'hondt (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister voor het antwoord. Mevrouw de minister, mijn vraag handelde wel duidelijk over de loketten en niet over de sluiting van stations. Het zou er nog aan mankeren, zou ik zeggen, dat de NMBS sluiting van stations overweegt!

Het verheugt me te vernemen dat er nog geen beslissing gevallen is. De problematiek van de loketten heeft betrekking op de openbare dienstverlening. Daarom moet de regering en de voogdijminister, mijns inziens, deze zaak op de voet volgen. Het is niet louter een zaak van de NMBS. Het verheugt me eveneens dat u mijn standpunt deelt. Ik hoop echter dat het meer is en dat u voldoende druk zult uitoefenen en de NMBS voldoende hulpmiddelen zult verlenen opdat de loketten over voldoende man/vrouwkracht kunnen beschikken om de dienstverlening aan de gebruikers te kunnen garanderen.

Mevrouw de minister, u verwijst in uw antwoord onder meer naar De Post en de gemeenten. Ik ben daar zeer voorzichtig in. Ik denk dat dit niet kan. Het is te gek om de gemeenten financieel mee te laten opdraaien voor een dienstverlening van de NMBS. De voorbije jaren werden reeds heel wat rekeningen doorgeschoven naar de gemeenten, voor een deel een cadeaupolitiek van de federale en de Vlaamse regering. Finaal moeten echter de gemeenten opdraaien voor de kosten.

Als de gemeenten moeten betalen, dan is het opnieuw de burger die betaalt. Die is stilaan toch wel slimmer dat hij dit niet zou beseffen. Ik

actuel ne fait pas mention de la prestation de service ni de la présence du personnel. Il convient dès lors d'élaborer un nouveau contrat de gestion, permettant également d'impliquer de nouveaux partenaires tels que les communes et La Poste dans le fonctionnement de la SNCB. Le personnel de la SNCB est occupé sous un régime statutaire et ne peut donc pas être congédié aussi facilement.

04.03 Greta D'hondt (CD&V): Ma question concernait le personnel des guichets. Je me réjouis qu'aucune décision n'ait encore été prise à ce sujet. Il est important que le gouvernement et la ministre de tutelle suivent ces questions et ne laissent pas la SNCB prendre des décisions unilatéralement.

J'espère que le gouvernement mettra suffisamment de moyens à la disposition de la SNCB pour que la société puisse continuer à engager des effectifs en suffisance. La ministre évoque un partenariat éventuel avec les communes. L'initiative ne me semble guère opportune. Elle consisterait à répercuter la facture sur les communes et, en fin de compte, c'est le citoyen qui écoperait.

Il est exact que les travailleurs sont nommés à titre définitif et

wil mij dus heel erg verzetten tegen het feit dat men zou overwegen bepaalde kosten mee te doen betalen door de gemeenten.

Ten slotte, ik heb nog een opmerking over de werknemers. Mevrouw de minister, ik weet natuurlijk ook dat het hier gaat over vastbenoemden en dat men die niet kan ontslaan. Als men mensen niet vervangt en het kader niet aanvult, dan wordt de werkdruk voor degenen die overblijven natuurlijk onmenselijk. Dat heeft natuurlijk ook gevolgen voor de dienstverlening en voor andere beroepscategorieën bij de spoorwegen wat de veiligheid betreft. Ik denk dan men zich daarover zeer goed zal moeten bezinnen.

Vermits er nog niet beslist is, zullen wij het dossier met de nodige aandacht volgen. Mevrouw de minister, voor zover ik weet zijn er 10 provincies in ons land. Het is slechts een voorstel. Mocht iedere provincie zo zwaar getroffen worden als Oost-Vlaanderen, dan zou er eigenlijk sprake zijn van de sluiting van meer dan 50 stations. Ik denk dus dat men toch wel de spreiding over de provincies zal moeten bekijken wanneer er nood is aan herstructureringen bij de NMBS.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken en aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de logistieke steun door burgervliegtuigen aan het Amerikaanse leger" (nr. B407)

- de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gebruik van de luchthaven van Oostende voor burgervliegtuigen gecharterd door het Amerikaans leger" (nr. B412)

05 **Questions jointes de**

- M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères et à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le soutien logistique de l'armée américaine par des avions civils" (n° B407)

- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'utilisation de l'aéroport d'Ostende pour des vols civils affrétés par l'armée américaine" (n° B412)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer.)

(La réponse sera fournie par la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports.)

05.01 **Francis Van den Eynde** (VLAAMS BLOK): Mevrouw de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb de indruk dat de regeringspolitiek over het conflict in Irak op twee, heel uiteenlopende snelheden wordt gevoerd.

Eenzijds is er de officiële politiek. Bij die politiek staan wij pal naast Frankrijk en Duitsland. Wij pleiten hierbij telkens opnieuw voor vreedzame oplossingen. Ik neem aan dat deze politiek voornamelijk steunt op een aantal componenten in de regering. Men kan ze bij naam noemen: PS, SP.A, Ecolo-Agalev. Ik weet bij deze laatste nooit of men ze al dan niet samen moet vernoemen. Ze vormen immers één fractie, die toch uit twee partijen bestaat. Ten minste drie partijen steunen dus à fond het officiële standpunt. We kunnen misschien spreken van drieëneuhalf tot vier partijen. Dat is de ene versnelling.

Over de andere versnelling vertelt men echter weinig. We vernemen

qu'il n'est pas aussi facile de s'en séparer. Mais si le personnel n'est pas remplacé, la charge de travail atteindra un niveau déraisonnable, avec toutes les conséquences que cela implique sur le plan de la sécurité et du service.

Enfin, je suis persuadée que la province de Flandre orientale est particulièrement touchée. Je voudrais, dès lors, insister sur la nécessité d'être plus attentif à la répartition entre les différentes provinces lors de la conclusion du prochain contrat de gestion.

05.01 **Francis Van den Eynde** (VLAAMS BLOK): Cette majorité mène une politique à deux vitesses. D'une part, une partie du gouvernement - il s'agit d'au moins trois partis - soutient la coalition franco-allemande qui est opposée à la guerre et, d'autre part, certains partis de la majorité n'ont jamais fait connaître leur position à propos de la guerre.

Un certain nombre de partis de la majorité mènent une croisade contre la guerre. Nous lisons dans *Stars and Stripes*, le magazine des forces armées américaines,

er als het ware accidenteel iets over. We voeren bijvoorbeeld sinds een paar maanden bij onder andere de Verenigde Naties een ware kruistocht tegen de Amerikaanse oorlogspolitiek. In het weekblad van de Amerikaanse strijdkrachten, Stars and Stripes, en ook op internet verschijnt dan plots een mededeling. De Amerikanen zouden al een tijdje bezig zijn om hun troepen en materiaal voor de oorlog in Irak via de haven van Antwerpen te verschepen. Ik kreeg toen trouwens de indruk dat de Amerikanen lachten met onze regering. Wanneer een leger immers bekendmaakt langs welke route het zijn troepen verstuurt, is dat militair gezien onorthodox. Wij vernemen dus het voornoemde. Er wordt zwaar tegen dat feit geprotesteerd. Er worden allerlei zaken verteld. Er wordt door bepaalde regeringspartijen zelfs met ontslag bedreigd. Daarbij blijft het echter. We vernemen een tijdje later dan opnieuw bijna accidenteel dat de logistieke steun aan de Amerikaanse oorlogsvoering in Irak met Amerikaanse burgervliegtuigen via de luchthaven van Oostende gebeurt. Opnieuw komt er veel geblaat. Er komt protest. De PS protesteert, Ecolo protesteert, Agalev protesteert. Een lid van de Agalev-fractie zegt zelfs dat de partij ontslag moet nemen uit de regering. In het partijbureau van de groenen zegt men dat men de vluchten zal tegenhouden. In feite gebeurt er echter opnieuw niets.

Ik wil u specifiek over de luchthaven van Oostende ondervragen. De luchthaven is immers uw bevoegdheid.

U hebt af en toe reeds duidelijk gemaakt dat u kunt ingrijpen. Ik herinner u aan het feit dat de eerste minister achter uw rug met Belgocontrol afspraken had gemaakt of misschien opdrachten had gegeven in verband met de nachtvluchten die zopas met veel vuur door de heer Vanoost werden verdedigd. U bent toen onmiddellijk tussenbeide gekomen en hebt de eerste minister teruggefloten. U had daartoe naar mijn mening het recht. U hebt toen aangetoond dat u haar op uw tanden had en dat u uw bevoegdheden kon verdedigen.

U bent een groene minister. U betoogt mee. Ik heb u op de televisie gezien in grote demonstraties in Brussel, samen met, onder anderen, Jahjah. Die betoging was vrij eigenaardig samengesteld. Ik geloof zelfs dat Jahjah op kop liep. U hebt mee betoogd en bent een overtuigde pacifiste. Uw partij zegt dat hulp aan de Amerikaanse oorlogsvoering niet kan. U bent bevoegd voor de luchthavens. Welke maatregelen hebt u in dat verband getroffen? U begrijpt dat dit een nieuwsgierige vraag van de oppositie is die nu eindelijk wil weten wat de regeringspolitiek is met betrekking tot het conflict in het Midden-Oosten.

05.02 Yves Leterme (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik feliciteer u met uw tijdelijk voorzitterschap.

De **voorzitter**: Mijnheer Leterme, alles is bij mij zeer tijdelijk, maar ik geniet ervan.

05.03 Yves Leterme (CD&V): Wij maken allemaal deel uit van een bijzonder tijdelijk kader. Het is goed ons daarvan bewust te zijn.

Mevrouw de vice-eerste minister, collega's, wat wij nu meemaken, is dat in een coalitie met liberalen, socialisten en groenen, men niet de moed heeft ten aanzien van de publieke opinie de zaken te zeggen zoals ze zijn.

que du matériel militaire américain transite par le port d'Anvers. Au sein de la majorité, on proteste violemment contre cette situation mais en fait aucune action concrète n'est entreprise.

On apprend ensuite qu'un appui logistique est également fourni à l'effort de guerre dans la mesure où des avions civils font escale à l'aéroport d'Ostende. Certains partis de la majorité protestent à nouveau avec virulence. Un parlementaire Agalev menace même de quitter son parti. Mais en fin de compte, il ne se passe à nouveau rien.

Mme Durant est compétente pour l'aéroport d'Ostende. Elle a déjà démontré, dans d'autres dossiers, qu'elle a du répondant. Elle est par ailleurs une pacifiste convaincue, à l'image de son parti. Quel est en définitive le point de vue du gouvernement en ce qui concerne l'appui logistique fourni aux forces militaires en Irak par des avions civils qui transitent par l'aéroport d'Ostende?

05.03 Yves Leterme (CD&V): La coalition au pouvoir n'a pas le courage de dire la vérité à la population. Certains politiciens de la majorité, comme M. Chevalier, se profilent à l'égard des transports de matériel militaire

Dit leidt ertoe dat, enerzijds, een aantal politici zich profileert rond de problematiek van Oostende. Ik denk daarbij aan de heer Chevalier die gisterenavond en vanochtend te zien was op onze regionale zender. Anderzijds, profileert een aantal groene mandatarissen zich ook op de kap van het menselijk leed in Irak. Zij proberen – weliswaar niet consequent – campagne te voeren met die oorlog.

Het is het zeer cynisch dat zij zeggen tegen die transporten en die oorlog te zijn, maar dat zij hem uiteraard niet zullen tegenhouden. Er ontstaat dan een soort kinderachtig gedrag in de aard van “Het is niet onze schuld, het is de schuld van de anderen.” Jef Tavernier zat er echter wel bij toen er werd beslist.

Het is de schuld van de anderen of “Meester, ik kan er niets aan doen want hij is begonnen, hij is verantwoordelijk”. Ik vind dat de kans moet worden gegeven aan u en vooral ook aan de volksvertegenwoordiging om de verantwoordelijkheden van eenieder in het reine te trekken.

Vandaar dat ik u met betrekking tot de transporten in Oostende een vraag stel. Ik zal schetsen hoe ik de dingen zie in verband met de bevoegdheidsverdeling ten aanzien van de transporten die in Oostende gebeuren.

Ten eerste, wat de luchthaven van Oostende betreft, is de exploitatie als gevolg van de staatsstructuur een Vlaamse bevoegdheid. De heer Bossuyt werd volgens mijn inzicht gisteren ten onrechte aangepakt in het Vlaams Parlement tenzij hij rond de bedrijfsvoering van de luchthaven specifiek een aantal maatregelen naar aanleiding van die transporten zou hebben genomen.

Ten tweede, wat de federale bevoegdheid betreft, bent u eigenlijk verantwoordelijk voor de federale overheid als regulator van het luchtverkeer. Evenwel is uw verantwoordelijkheid niet om telkens als er een vliegtuig passeert of wil landen in ons land de toestemming te geven. Daarvoor zijn er internationale akkoorden. Als ik goed ben ingelicht, vallen de Amerikaanse vluchten die nu in Oostende landen – en die gebeuren met burgervliegtuigen die gecharterd werden – onder de toepassing van het verdrag van Chicago. Men noemt dat de supplementals bij het verdrag van Chicago. Dat is een verdrag dat voorziet dat landen die aansluiten bij het verdrag van Chicago hun luchtruim en hun luchthavens openstellen voor burgerluchtvaart over heel de wereld. Mocht dat niet op die wijze georganiseerd zijn, dan zou de burgerluchtvaart zich uiteraard niet kunnen ontwikkelen.

Dit soort van bijakkoorden bij het verdrag van Chicago kan, als ik mij niet vergis, opgezegd worden met een opzegtermijn van zes maanden of één jaar. Ik denk dat dit de situatie is. U bent verantwoordelijk als regulator. Het gaat in deze om burgerluchtvaart, vliegtuigen die gecharterd worden door het Amerikaans leger om materiaal te leveren aan de troepen in Irak. Tot bewijs van het tegendeel gaat het over goederen die niet militair zijn en die geen ioniserende stralingen uitoefenen. In die gevallen zou u wel toelating moeten geven. Het gaat over normale proviand en ravitaillement voor de troepen in Irak.

Voor mij is de situatie dus klaar. U bent weliswaar verantwoordelijk

depuis Ostende, alors que des membres du groupe écologiste se profilent au détriment de la population irakienne qui souffre. Voilà un bel exemple de cynisme.

L'exploitation de l'aéroport d'Ostende est une compétence flamande. Le ministre, M. Bossuyt, a toutefois été erronément pris à partie, hier, au Parlement flamand. En effet, Mme Durant est responsable de la régulation du trafic aérien, même si ce dernier est régi par des traités internationaux. Les transports américains qui sont actuellement effectués au moyens d'avions civils affrétés relèvent de la Convention de Chicago. Il s'agit en quelque sorte d'accords additionnels qui disposent que les adhérents à la Convention de Chicago ouvrent leur espace aérien et leurs aéroports aux avions civils du monde entier. Ces accords sont résiliables mais le préavis doit être, je crois, de six mois à un an.

Tant que les transports se font au moyen d'avions civils affrétés et que les cargaisons se composent de biens non ionisants, Mme Durant ne peut guère intervenir unilatéralement, à moins que les autorités belges dénoncent la convention. Mais des représailles commerciales seraient alors à craindre de la part des Etats-Unis.

Cette présentation des compétences de la ministre est-elle correcte? C'est certes regrettable pour ceux qui se sont répandus en déclarations tonitruantes sur les responsabilités dans ce dossier.

Quoi qu'il en soit, la Belgique est devenue le lieu de transit des transports logistiques entre les Etats-Unis et l'Irak. Est-il exact que quelques centaines de transports ont déjà transité par l'aéroport d'Ostende? Ces mouvements respectent-ils le quota imposé pour les vols de nuit

voor het toezicht op de correcte naleving van het verdrag van Chicago maar u kunt in deze bijzonder moeilijk eenzijdig optreden tenzij u het verdrag van Chicago natuurlijk gewoon naast u zou leggen. Ik veronderstel dat u ons land dan zou blootstellen aan commerciële represailles vanuit de Verenigde Staten ten voordele van hun luchtvaartmaatschappijen om druk uit te oefenen teneinde dat verdrag van Chicago wel te laten doorgaan.

et des mesures de sécurité appropriées sont-elles prises?

Mijn vraag aan u is dus ten eerste of u de situering van uw bevoegdheid terzake bevestigt. Indien dat het geval is, dan is dat natuurlijk een klap in het gezicht van een aantal politici die op dit moment gesticuleren en met de spierballen rollen om te zeggen wiens verantwoordelijkheid het is. De heer Chevalier zegt dat u verantwoordelijk bent en Vanhoutte zegt dat zij die transporten gaan tegenhouden.

Ik denk dat conform het Verdrag van Chicago inzake die transporten in Oostende, zolang het gaat om burgervliegtuigen en niet om militaire goederen of goederen die ioniserende stralingen kunnen uitzenden, er voor u geen mogelijkheid bestaat te zeggen dat die transittransporten niet langer via Oostende of een andere luchthaven bij ons mogen gebeuren.

Natuurlijk, dat doet niets af aan de vaststelling dat ons land – de heer Van den Eynde heeft ernaar verwezen – ondanks de retoriek vanuit regeringskringen eigenlijk dé doorvoersluis aan het worden is voor de transporten van het Amerikaanse leger naar de Golfregio en Irak. Ik denk dat dit het bevoegdheidskader is.

Ten eerste, wil ik u dus bevestiging vragen van mijn visie terzake. Ik veronderstel dat het de juiste visie is maar misschien zult u mij straks tegenspreken. Ten tweede, wil ik u vragen te bevestigen dat er intussen via de luchthaven van Oostende een paar honderd transporten zijn gebeurd. Ten derde, kunt u bevestigen dat die transporten – die meestal 's nachts gebeurden – meegerekend worden in het quotum van de nachtvluchten in Oostende en dat het quotum daardoor niet overschreden wordt?

Ten vierde, wil ik u vragen wie verantwoordelijk is voor de veiligheidsvoorzieningen? Dat is een heel precieze vraag die valt buiten de discussie over het Verdrag van Chicago en uw bevoegdheid terzake. Zijn er veiligheidsvoorzieningen getroffen wat die transporten betreft? Want die worden intussen gecontesteerd, onder meer door het toedoen van uw politieke familie maar ook door andere actiegroepen. Zijn er veiligheidsmaatregelen getroffen? Wordt er toezicht gehouden op de veiligheid van de luchthaventerreinen in Oostende en het correct verloop van de afhandeling van die transporten ter plekke?

Ten vijfde en ten slotte, mevrouw de minister, wil ik u vragen of u dienaangaande informatie bezorgd hebt – het is een beetje cynische bedoeld – aan uw collega's en aan uw vrienden mandatarissen van groene partijen – Agalev onder meer – teneinde ervoor te zorgen dat zij met wat meer kennis van zaken of wat meer oprechtheid aan politiek zouden doen in plaats van de mensen in de maling te nemen, zoals ik het gevoel heb dat momenteel gebeurt?

05.04 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw de voorzitter, ik dank de

05.04 **Isabelle Durant**, ministre:

heer Leterme voor zijn vraag want ze geeft mij de gelegenheid de zaken te verduidelijken. Mijnheer Leterme, ik bevestig het eerste deel van uw vraag.

La Convention de Chicago, qui s'impose à tous les Etats qui y adhèrent, garantit la libre circulation pour les avions des compagnies des Etats adhérents. Cette convention vaut donc pour les survols. Au-dessous de 5.000 pieds, comme pour tous les avions qui circulent, c'est Belgocontrol qui prend en charge leur survol, voire leur atterrissage.

Je dois aussi vous préciser que l'article 5 de la Convention de Chicago, que vous aurez sans doute relue, spécifie que chaque Etat contractant convient que tous les aéronefs des autres Etats contractants qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers ont le droit, à condition que soient respectés les termes de la Convention de Chicago, de pénétrer sur son territoire, de le traverser en transit sans escale et d'y faire des escales non commerciales, sans avoir à obtenir une autorisation préalable. C'est bien de cela qu'il s'agit à Ostende puisque, comme vous le disiez, ce sont des avions civils de compagnies charters, essentiellement américaines, qui effectuent des escales techniques de "refueling" et, éventuellement, selon les cas, de changement d'équipage, qui ne durent pas plus de deux heures. En vertu de l'article 5 de ladite Convention, il n'y pas d'autorisation à donner à cet égard.

Par ailleurs, en ce qui concerne votre deuxième remarque relative essentiellement à la question de la sécurité, je suis compétente pour vérifier que la Convention de Chicago soit appliquée convenablement et respectée. Je viens de rappeler les règles en vigueur en cette matière, qu'il s'agisse du survol ou de l'escale purement technique, ce qui est le cas ici.

Wat betreft de veiligheid op het luchthaventerrein ben ik verantwoordelijk voor het toezien op de correcte toepassing van de vereiste maatregelen door de luchthaveninspectie op het terrein, in Oostende, in Bierset of in andere luchthavens. De luchtvaartinspectie is een federale bevoegdheid, de luchthaveninspectie is een gewestelijke bevoegdheid. Ik heb vernomen wat de omvang van die transporten was. Ik kan u enkel informatie geven wat betreft een vraag aan mijn administratie, die de vraag heeft gesteld aan de gewestelijke administratie.

Des mesures additionnelles ont en effet été prises par les autorités aéroportuaires de la Région flamande. Elles concernent des patrouilles orientées de la police fédérale, des patrouilles de l'inspection aéronautique, une supervision de la sûreté de l'Armée belge. De plus, lors de chaque atterrissage de l'un de ces avions charters américains, les contrôles d'accès pour les voitures se font en utilisant les portes au lieu des barrières, dans un souci d'une meilleure sécurité sur l'aéroport.

Je confirme les éléments avancés par M. Leterme dans la première partie de sa question.

Het Verdrag van Chicago waarborgt het vrij verkeer voor de vliegtuigen van de maatschappijen van de landen die tot het verdrag zijn toegetreden. Het Verdrag geldt voor vluchten over elkaars grondgebied. Op een hoogte lager dan 5000 voet staat Belgocontrol in voor de vluchten over ons grondgebied en voor het landen. Krachtens artikel 5 van het Verdrag stemt elke verdragsluitende Staat ermee in dat de luchtvaartuigen van de andere verdragsluitende Staten die geen geregelde internationale luchtvaartdiensten verzekeren, het recht hebben binnen te dringen op zijn grondgebied, het zonder tussenlanding te overvliegen en er niet-commerciële tussenlandingen te maken, zonder dat daartoe een voorafgaande toestemming vereist is. Daarover gaat het wel degelijk in Oostende.

Wat daarnaast de veiligheid betreft, ben ik bevoegd voor de controle op de naleving van het Verdrag. Ik heb zo-even de regels in herinnering gebracht die ter zake van toepassing zijn.

Je veille à ce que les mesures de sécurité nécessaires soient prises. Je rappellerai à M. Leterme que l'Inspection aéronautique ressortit à la compétence des autorités fédérales, mais que l'Inspection aéroportuaire relève de la compétence des Régions. Mon administration s'est, dès lors, renseignée auprès de la Région flamande.

De luchthavenautoriteiten van het Vlaams Gewest hebben inderdaad bijkomende maatregelen genomen. Bovendien wordt bij de toegangscontrole voor de wagens gebruik gemaakt van de poorten en niet van de slagbomen, telkens een van die Amerikaanse chartervliegtuigen landt.

Les autorités aéroportuaires sont évidemment, par définition, informées chaque jour des vols prévus puisqu'elles doivent garantir leur atterrissage et, par ailleurs, l'activité visant à faire le plein d'essence – si je puis m'exprimer ainsi.

Tels sont mes éléments de réponse. Je confirme également votre interprétation.

Pour le reste, je n'ai rien à dire sur l'exécution des quotas de nuit à l'aéroport d'Ostende. J'ai d'ailleurs déjà assez – si je peux me permettre – avec les quotas à Bruxelles National. Je n'ai pas la compétence d'identifier si oui ou non les quotas de nuit seraient dépassés ou utilisés pour partie. Il s'agit là d'une compétence de la Région flamande.

05.05 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mevrouw de voorzitter, ik zou de regering willen feliciteren voor de in deze materie toegepaste methodiek en dialectiek. Wij zijn tegen die oorlog – officieel standpunt – maar wij kunnen niet beletten dat Amerikaanse troepen en Amerikaans legermateriaal door Vlaanderen transiteren via de haven van Antwerpen, omwille van een geheim akkoord uit 1971. Wij zijn tegen die oorlog, maar we kunnen niet beletten dat logistieke steun aan het Amerikaanse frontleger aangebracht wordt en dit op basis van de Conventie van Chicago. Dat is prachtig.

Het eerste argument over de legertransporten kunnen wij niet tegenspreken, vermits dat gebaseerd is op een geheim akkoord. Hier is het wat moeilijker voor de regering naar mijn mening, want de heer Leterme heeft op voorhand gezegd dat het de Conventie van Chicago is, waar wij niet van tussen kunnen. Het lijkt ook zo te zijn, maar ik stel daar toch een paar vraagtekens bij. Eerst en vooral gaat het over wat men logistieke steun noemt. De heer Leterme weet ongetwijfeld dat logistieke steun iets meer is dan wat blikjes corned beef. Logistieke steun kan alles zijn waar een leger nood aan heeft wanneer het te velde is. Ik verwijs naar de logistieke eenheden – de naam wordt ook als dusdanig gebruikt – van het Belgisch leger, waar men pantser herstelt, zware wapens, artillerie, lichte wapens... Dat is allemaal logistiek. Met andere woorden, geen oorlog zonder logistiek. Natuurlijk, het vervoer gebeurt via burgerluchtvaart. Daar stel ik mij de vraag of wij er ons voortaan kunnen aan verwachten dat ongeveer alle legers van de wereld via ons land kunnen transiteren, of ten minste hun materiaal, vermits zij burgervliegtuigen gebruiken? Ik denk dat er op dat vlak – indien men tenminste de wens zou hebben om de zaak te betwisten – wel wat argumenten zijn om te gebruiken. Mijn conclusie is dat men wel doet alsof men zich aan de kant schaaft van wat men dan de vredesbeweging noemt, maar dat het zich daartoe beperkt.

Men is maar al te blij dat er zoiets bestaat als de Conventie van Chicago of dat geheim akkoord van 1971. Want indien er een echte politieke wil was om terzake tussenbeide te komen, dan had men de nodige argumenten wel gevonden. Het verhaal van de Noordrand is terzake tekenend.

Ten slotte wil ik het volgende nog zeggen, mevrouw de vice-eerste minister. Vermits u dat argument zo handig gebruikt, zou ik u toch durven voorstellen om dat argument zo breed en zo degelijk mogelijk

De luchthavenautoriteiten worden op de hoogte gebracht van de geplande vluchten, want ze moeten instaan voor de landing en voor het tanken.

Ik bevestig uw interpretatie. Over de toepassing van de quota voor nachtvluchten in de luchthaven van Oostende heb ik niets te zeggen, want het gaat hier om een bevoegdheid van het Vlaams Gewest.

05.05 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Je félicite le gouvernement pour cette perle de dialectique: "Nous sommes bel et bien contre la guerre mais nous ne pouvons empêcher les transports de l'armée américaine en raison d'un accord secret de 1971 et de la Convention de Chicago". Il va de soi que le Parlement est incapable de contrôler des assertions relatives à un accord secret.

J'émet également des doutes au sujet de la référence à la Convention de Chicago. En effet, les convois apportent un appui logistique, ce qui est autre chose que du simple *corned beef*. "Appui logistique" comprend tout ce dont a besoin une armée opérationnelle, entre autres du matériel de réparation pour les armes et les blindés. Les convois militaires utilisent effectivement des avions civils mais s'il s'agit là d'un argument, toutes les armées au monde pourraient utiliser la Belgique comme plate-forme logistique.

Le gouvernement approuve pour la forme les mouvements pour la paix mais il ne va pas plus loin, trop heureux de pouvoir se réfugier derrière quelques vieux accords. S'il avait vraiment la moindre volonté politique de mettre fin aux convois, il aurait trouvé des arguments – songez aux vols de nuit au-dessus de la périphérie nord.

door te spelen aan uw eigen fracties en aan de zogenaamde socialistische fracties van de regering, want zij zijn blijkbaar niet op de hoogte van die redenering. Het zou interessant zijn, zeker voor hen, dat zij weten waarom die vluchten voort zullen plaatsvinden, ook al schreeuwen zij heel luid dat dat niet kan.

05.06 Yves Leterme (CD&V): Mevrouw de voorzitter, wat dat laatste betreft, moet ik aan de groene en de socialistische collega's het volgende zeggen. Indien zij niet via hun minister geïnformeerd worden, ben ik graag bereid om hun de stukken te overhandigen en desnoods wat pedagogische toelichting erbij te geven. Ik heb straks misschien nog een kwartiertje vrij, mijnheer Vanoost, nu u zich ermee bemoeit om die informatie te verkrijgen.

Mevrouw de minister, ik wil drie elementen van reactie geven.

Ten eerste, de uitleg klopt. Ik moet zeggen dat ik u bedank voor het antwoord, dat volgens mij uitermate correct is. Dat heeft echter tot gevolg dat, indien men de transporten in Oostende wenst tegen te houden, dit enkel via een politieke beslissing of via een politieke onderhandeling mogelijk is. Juridisch kan dat niet. Ik wil, ten eerste, toch de aandacht vestigen op het feit dat onze regering zich de jongste weken niet in de beste uitgangshouding heeft gemanoeuvreerd om met de Amerikanen terzake tot afspraken te komen. Ten tweede, als men de Conventie van Chicago inhoudsloos wil maken wat betreft die transporten, dan denk ik dat men moet waken voor precedenteren die ook voor onze commerciële luchtvaart wel eens problemen zouden kunnen opleveren.

Ten tweede, eigenlijk wilde ik nog een bijkomende vraag stellen met betrekking tot de inhoud van die vliegtuigen. U hebt mijn standpunt bevestigd. Natuurlijk, mijn standpunt gaat op tot bewijs van het tegendeel wat betreft de inhoud van die vliegtuigen. Indien zou blijken – ik verwijs een beetje naar de uiteenzetting van collega Van den Eynde – dat er niet alleen rantsoenen of dekens in zitten, maar ook wisselstukken, dan vraag ik mij af of er toch geen reden is tot optreden. Aan de heer Vanhoutte wil ik aanraden om voor dat spoor te kiezen in zijn acties en in zijn gesticulaties. Is er geen reden om na te gaan of de Belgische wetgeving in verband met de invoer, uitvoer en doorvoer van wapens niet van toepassing is?

Ik wil u vandaag vragen of minstens voldoende wordt gecontroleerd of de inhoud van die vliegtuigen niet van aard is om de Belgische wapenwet toe te passen.

Ten slotte, mevrouw de minister, hebt u hier een zeer belangrijke verklaring afgelegd – met heel groot politiek belang – over het verdrag van Chicago, maar nog meer met betrekking tot de medewerking van de Belgische regering aan de beveiliging van deze vluchten en aan het ordentelijk verloop op de luchthaven van Oostende. Ik heb u letterlijk horen zeggen dat bijkomende maatregelen zijn genomen, door de politie en ook door de militaire autoriteiten. Er zijn extra beveiligingsmaatregelen genomen. Dit is een actieve wilsdaad van de Belgische regering om deze transporten ordentelijk te laten verlopen. Aan die beslissing hangt natuurlijk wel een politieke verantwoordelijkheid vast, want die is niet noodzakelijkerwijze normaal. U hebt hier vandaag bevestigd – ik

J'espère que la ministre Durant informera les groupes écologistes et socialistes de ces éléments afin qu'ils sachent pourquoi les transports se poursuivront.

05.06 Yves Leterme (CD&V): Et si la ministre Durant n'a pas de temps à y consacrer, je trouverai bien un moment de libre dans mon emploi du temps.

La réponse de la ministre confirme mes suppositions. Seule une décision politique permettra de mettre un terme aux transports via Ostende. Aucun fondement juridique ne permet de prendre une telle décision. Enfreindre la Convention de Chicago constituerait un dangereux précédent et pourrait porter préjudice à l'aviation commerciale.

Tout dépend évidemment du contenu des transports. La présence de pièces de rechange pour des armes pourrait être constitutive d'une infraction à la loi sur les armes, ce qui justifierait une intervention. Les cargaisons font-elles actuellement l'objet de contrôles? En tout état de cause, il s'agit d'un dossier que M. Vanhoutte ferait mieux de tenir à l'œil!

La ministre a fait une déclaration importante et il a admis que la Belgique contribue à la protection des vols. Ainsi, des mesures supplémentaires impliquant l'intervention de la police et des autorités militaires ont été prises. En prenant cette décision, le gouvernement facilite le déroulement des vols, de sorte qu'il doit également en assumer la responsabilité politique.

dank u daarvoor – dat de Belgische regering en uzelf eigenlijk meehelpen aan het ordentelijk verloop van die transporten in Oostende. U hebt uitdrukkelijk bevestigd dat ons leger en onze politie extra maatregelen hebben genomen inzake de beveiliging van de luchthaven en van wat zich daar afspeelt. Dit maakt het soortelijk gewicht van de verklaringen van de heren Geysels, Vanhoutte en andere pipo's nog minder achtenswaardig.

05.07 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer Leterme, ik wil in het kader van uw repliek zeggen dat de veiligheidsmaatregelen genomen en beslist zijn door het Vlaams Gewest. Dat is de beslissing van de Luchthaveninspectie.

05.07 **Isabelle Durant**, ministre: Cette décision, qui concerne les mesures de sécurité, a été prise par la Région flamande et l'inspection de l'aéroport.

05.08 **Yves Leterme** (CD&V): Mevrouw de minister, ik zal uiteraard de handelingen nalezen. Ik zal de cassettes ook opvragen. U hebt hier echter het woord militair laten vallen. U hebt de woorden politie en militair laten vallen. U zal nu van heel ver moeten komen, mevrouw Durant.

05.09 Minister **Isabelle Durant**: Ik heb dat gedaan op vraag van ...

05.10 **Yves Leterme** (CD&V): Een momentje, ik heb u ook niet onderbroken. Een vraag kan ingewilligd of geweigerd worden. Ik ben vrij zeker van mijn standpunt. Tot bewijs van het tegendeel heeft het Vlaams Gewest geen impact en bevoegdheid inzake de inzet van militaire mankracht voor de beveiliging van transporten en luchthavenaccomodaties. De vraag van het Vlaams Gewest is dus mede onder uw politieke verantwoordelijkheid positief beantwoord. U onderstreept dus eigenlijk het belang van het element actieve deelname en actieve inbreng vanuit de federale regering voor het ordentelijke verloop van deze transporten via de luchthaven van Oostende.

05.10 **Yves Leterme** (CD&V): Vous avez admis avoir fait appel à la police et au personnel militaire. La Région flamande est incompétente en la matière et la seule chose qu'elle puisse faire, c'est introduire une demande pour pouvoir recourir à de tels moyens. Il appartient au gouvernement fédéral d'accéder ou non à cette demande. Force est donc de constater que le gouvernement belge prête son concours à l'organisation et au déroulement de ces transports. Dans ces conditions, les critiques émises par MM. Geysels, Wauters et Vanhoutte ne sont donc que des manœuvres visant à exploiter à des fins électorales la tragédie humaine qui se déroule actuellement en Irak.

U geeft mij dus extra argumenten. U zegt immers dat het gebeurde op vraag van het Vlaams Gewest. Die vraag is beantwoord. U had vanuit de federale regering negatief kunnen antwoorden op die vraag. U hebt dat niet gedaan. Ik heb daar begrip voor. Dit bewijst echter dat de Belgische regering deze transporten ter ondersteuning van de militaire acties in Irak meehelpt op ordentelijke wijze organiseren via de luchthaven van Oostende. Ik herhaal dat dit nog eens onderstreept dat het spierballengerol van de heren Geysels, Wauters en Vanhoutte in ogeschouw moet genomen worden met camions zout. Het is in elk geval volksverlakkerij. Mijnheer Vanoost, het is des te meer cynisch omdat dit electorale exploitatie is van een menselijk drama dat zich afspeelt in Irak.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

Président: Francis Van den Eynde.

06 Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le maintien des licences des pilotes Sabena" (n° B408)

06 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het behoud van de licenties van de Sabenapiloten" (nr. B408)

06.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, madame la ministre, ma question porte effectivement sur le maintien des licences des pilotes.

L'arrêté royal du 13 mars 2002 concernant les licences des pilotes contient, selon un certain nombre d'entre eux, des problèmes, notamment liés au maintien de leur licence. Ces personnes évoquent différents problèmes comme le fait que cet arrêté royal ne soit applicable qu'aux pilotes chômeurs indemnisés, ce qui signifie qu'un pilote ayant trouvé un emploi dans une fonction différente, autre que celle de navigant de maîtrise, ne peut bénéficier de cette indemnité pour le simulateur. Le deuxième problème est le coût du simulateur qui a considérablement augmenté depuis le 1er juin 2002, en fonction du paiement des instructeurs. En plus de ces coûts, et ce n'est pas prévu par les arrêtés royaux, les pilotes doivent payer certains montants en rapport avec le maintien de leur licence.

La question que je vous ai envoyée par écrit précise les deux augmentations des montants, notamment pour la licence papier.

En troisième lieu, aucune aide n'est prévue pour les jeunes pilotes issus par exemple de la SFA, vu qu'ils n'ont aucune qualification de type "avion multi-pilotes".

Un autre problème concerne les instructeurs. Afin de maintenir leurs qualifications d'instructeurs, ces derniers doivent payer un certain montant et certains d'entre eux sont dépourvus de revenus.

Face à ces différents problèmes, les pilotes ont pris contact avec votre cabinet à plusieurs reprises, tout au long de cette année. Ils ont un certain nombre de revendications.

L'arrêté royal du 13 mars 2002, dans son article 1er, ne prévoit qu'une allocation unique. Ceci accentue le problème des pilotes qui sont toujours aujourd'hui sans emploi de type pilote et qui doivent prolonger leur qualification de type.

Pour le premier, l'échéance est tombée le 7 novembre 2002. Une prolongation de cet arrêté royal serait évidemment souhaitable, avec si possible, un certain nombre d'améliorations, puisque ces pilotes ont mis en lumière certains problèmes. En premier lieu, le remboursement du coût de l'examen ainsi que de l'entraînement pour le maintien de la licence et de la qualification de type. Deuxièmement, la suppression de la restriction chômeur indemnisé avec effet rétroactif. Troisièmement, l'introduction des coûts de l'instructeur simulateur, avec effet rétroactif au moment où il a augmenté, le 1er juin 2002. Quatrièmement, l'introduction du remboursement des frais médicaux. Cinquièmement, l'introduction du remboursement auprès de l'administration de l'aéronautique du renouvellement de la licence papier pour les pilotes chômeurs.

La sixième revendication est l'introduction d'une aide financière pour les instructeurs chômeurs.

Enfin, la dernière revendication est l'introduction d'une aide financière pour les jeunes pilotes sans qualification, de type "multi-pilotes". Toutes ces revendications font évidemment suite aux

06.01 Olivier Chastel (MR): Het koninklijk besluit van 13 maart 2002 betreffende de vliegvergunningen doet volgens sommige piloten problemen rijzen met betrekking tot het behoud van hun vergunning. De vergoeding voor de simulator waarin het voorzien is alleen van toepassing op uitkeringsgerechtigde werkloze piloten. Een piloot die werk heeft gevonden in een andere sector, heeft er dus geen recht op. Bovendien is de simulator sedert 1 juni 2002 veel duurder geworden. Voor de jonge piloten bestaat geen enkele steun want ze hebben geen typekwalificatie voor een "meerpilootvliegtuig".

Een ander probleem betreft de instructeurs, die een bepaald bedrag moeten betalen om hun typekwalificatie te behouden, terwijl sommigen geen inkomen hebben.

Vanwege al deze problemen hebben de piloten herhaaldelijk contact opgenomen met uw kabinet. Ze hebben een aantal eisen geformuleerd. Een verlenging van dit koninklijk besluit zou wenselijk zijn met indien mogelijk een bepaald aantal verbeteringen: ten eerste, terugbetaling van de kostprijs van de opleiding en het examen voor het behoud van de vergunning en de typekwalificatie; ten tweede, afschaffing met terugwerkende kracht van de beperking van uitkeringsgerechtigde werkloze; ten derde, inbreng van de kosten van de simulator met terugwerkende kracht vanaf het moment dat de prijs op 1 juni 2002 is gestegen; ten vierde, terugbetaling van de medische kosten; ten vijfde, terugbetaling voor werkloze piloten van de verlenging van de vergunning door het Bestuur der Luchtvaart.

De zesde eis is de toekenning van financiële hulp aan de werkloze instructeurs. Tot slot wordt

problèmes relevés par les pilotes eux-mêmes dans l'arrêté royal du 13 mars 2002. J'aurais voulu connaître la position de la ministre par rapport à ces revendications bien connues de son cabinet.

06.02 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, chers collègues, le but de l'arrêté royal du 13 mars 2002 était d'octroyer aux pilotes de la Sabena et de CityBird au chômage une prolongation unique de leur qualification de type pendant un an, pour leur faciliter la recherche d'un emploi ou plus exactement pour ne pas les pénaliser une seconde fois pendant cette période de recherche d'emploi.

Je vous donne d'abord quelques éléments chiffrés. En ce moment, 263 pilotes sur 650 environ ont eu recours à cette mesure, c'est-à-dire un peu moins de la moitié des pilotes concernés. La mesure court jusqu'au 31 mai 2003 inclus. Il est donc encore possible de recourir à cette mesure, dans les quelques mois qui viennent.

Ensuite, bien que je ne dispose pas des chiffres exacts et précis les plus récents, il semble qu'une bonne partie des pilotes concernés, ceux de Sabena et de CityBird après la faillite, ont trouvé un autre poste de pilote entre-temps.

Enfin, un certain nombre de pilotes ont cessé leurs activités dans le secteur aéronautique et ont, dès lors, fait le choix - certainement contre-cœur, j'en conviens -, de se diriger vers d'autres activités. En ce qui concerne les jeunes, une piste a été trouvée, certes pas miraculeuse ou magique. Il s'agit d'entrer en service dans la force aérienne, ce qui signifie pour certains d'entre eux qu'ils peuvent ainsi continuer à voler et exercer leur licence. D'autres ont été recrutés par la SNBA. Voilà quelques éléments chiffrés qui cernent la manière dont l'arrêté du 13 mars 2002 a été utilisé.

Par ailleurs, être titulaire en permanence d'une qualification de type en cours de validité sur sa licence n'est pas une condition pour qu'un pilote puisse poser sa candidature. La réglementation actuelle est telle qu'une qualification de type échue peut être très rapidement renouvelée quand un pilote trouve un nouvel emploi.

Comme vous le disiez, j'ai reçu à plusieurs reprises, moi ou mon cabinet, des pilotes au sujet de revendications supplémentaires dont j'avais d'ailleurs déjà pris connaissance. En fonction de cet état des lieux chiffré, que je vous ai donné sur les possibilités qu'offre encore l'arrêté royal du 13 mars 2002, vous avez quelques éléments factuels. Si une amélioration est possible, je suis évidemment prête à trouver des solutions.

On a toujours essayé de ne pas pénaliser ceux qui avaient déjà été pénalisés une première fois en raison de la faillite. Les pilotes font des propositions d'amélioration du texte. D'ailleurs, des aspects budgétaires se posent également dans ce cadre puisque, par définition, cela touche à des montants que vous avez vous-même énumérés et qui, à ce stade-ci, n'ont pas été retenus dans le contrôle budgétaire. Mais je ne suis pas opposée à l'idée d'essayer d'améliorer quelque peu l'outil qu'on a mis à leur disposition pour

financière steun gevraagd voor jonge piloten zonder kwalificatie van het type "meerpilootvliegtuigen". Ik zou graag het standpunt van de minister daarover kennen.

06.02 Minister Isabelle Durant: Doel van het koninklijk besluit van 13 maart 2002 was de werkloze piloten van Sabena en CityBird een eenmalige verlenging met één jaar toe te kennen van hun typekwalificatie, om hen niet nogmaals te straffen gedurende de periode waarin ze werk zoeken.

Tot nu toe hebben 263 van de ongeveer 650 piloten een beroep gedaan op die maatregel, die loopt tot 31 mei 2003 inbegrepen. Een groot aantal van die piloten heeft intussen een andere betrekking gevonden als piloot. Een aantal piloten heeft voor een andere job gekozen. Ook voor de jongeren werd een oplossing gevonden, weliswaar geen mirakeloplossing. Zij kunnen in dienst treden van de luchtmacht. Anderen werden in dienst genomen door SNBA. Overigens kan een vervallen typekwalificatie krachtens de geldende reglementering zeer snel worden hernieuwd wanneer een piloot een nieuwe job vindt.

Ik heb al meermaals piloten ontvangen in verband met de bijkomende eisen.

De piloten doen voorstellen om de tekst te verbeteren. Er rijzen ook begrotingsproblemen: de desbetreffende bedragen werden niet in aanmerking genomen bij de begrotingscontrole. Ik ben er echter niet tegen gekant dat men zou proberen enige verbeteringen aan dat instrument aan te brengen. Er blijft nog wat ruimte omdat slechts de helft van de betrokken piloten er een beroep op heeft gedaan en een en ander nog tot 31 mei 2003 kan worden aangewend.

éviter une seconde pénalisation.

En tout cas, j'espère que ces quelques éléments factuels vous donnent au moins connaissance de la manière dont on a eu recours à ces mesures et des possibilités qui restent encore puisqu'il n'y a que la moitié des pilotes concernés qui y ont fait appel et qu'ils ont jusqu'au 31 mai 2003 pour y avoir recours.

06.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, je remercie la ministre pour sa réponse. Quand elle dit que certains pilotes se sont dirigés vers d'autres activités, je suis d'accord et c'est tant mieux pour eux. Cela dit, pour la plupart d'entre eux, ils ont gardé l'envie de rester pilotes et de conserver leur licence. Donc, le maintien de cette licence reste financièrement problématique, au-delà du fait qu'ils ont réorienté leur carrière professionnelle. Au-delà de l'aspect budgétaire que je comprends bien, par rapport à toute nouvelle mesure ou adaptation du texte, j'aime vous entendre dire que vous n'êtes pas fermée à la discussion. Toutefois, d'après les derniers contacts que j'ai eus avec les responsables de l'association, il ressort que vous n'êtes effectivement pas fermée à la discussion. Mais cela dure depuis des mois et ils ne voient rien venir par rapport à la concrétisation de mesures complémentaires. C'est bien d'être ouvert à la discussion mais si aucune concrétisation ne voit le jour, cela ne sert pas à grand-chose.

06.03 Olivier Chastel (MR): Sommige piloten zijn inderdaad in een andere sector aan de slag gegaan, maar de meesten onder hen willen piloot blijven. Ze hebben het financieel moeilijk om hun vergunning te behouden. U wil die discussie inderdaad voeren, maar die kwestie sleept al maanden aan. Het is een goede zaak dat u bereid bent de discussie aan te gaan, maar als dat geen concrete resultaten oplevert, is dat een maat voor niets.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het Witboek over het strategisch plan van afgevaardigd-bestuurder Karel Vinck betreffende de NMBS" (nr. B415)

07 Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le Livre blanc sur le plan stratégique de l'administrateur délégué Karel Vinck concernant la SNCB" (n° B415)

07.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, doordat schijnbaar alle mogelijke documenten die circuleren aan de top van de NMBS onmiddellijk de weg vinden naar bepaalde krantenredacties, weten wij ook wat daar gebeurt. Het is heel eigenaardig. Gisteren stond er een in Le Soir en La Libre Belgique, voor 11 uur, dus op tijd om mijn vraag in te dienen.

De **voorzitter**: U leest dus de Franstalige pers?

07.02 Jos Ansoms (CD&V): Natuurlijk. Wanneer het over de NMBS gaat, moet dat kunnen.

De **voorzitter**: De heer Ansoms is een vrij mens. Hij leest wat hij wil, waar hij wil en wanneer hij dat wil.

07.03 Jos Ansoms (CD&V): Ik zal dat preciseren: mijn medewerker leest de Franstalige pers. Gisterenmorgen heeft hij zo, voor 11 uur, de inhoud van een document gelezen, zoals er verschillende gemaakt worden door allerlei consultants en dat wij vandaag trouwens ook in de Vlaamse pers konden lezen. Daaruit bleek dat een van de delen van het strategisch plan gaat over de echte herstructurering van de NMBS.

07.03 Jos Ansoms (CD&V): Nous avons pu lire hier dans la presse francophone que la direction de la SNCB préparait un nouveau plan stratégique. Alors que durant quatre années, il n'a pour ainsi dire pas été question d'une politique quelle qu'elle soit,

Even een kleine opmerking terzijde: het is droevig te moeten vaststellen dat na vier jaar non-beleid op enkele weken voor de verkiezingen nu gewerkt wordt aan het "echte strategische plan van de NMBS". Ik concludeer daaruit natuurlijk, ten eerste, dat de voorbije vier jaar tijd verloren is en ten tweede, dat het strategisch plan pas na 18 mei zal gepresenteerd worden, dat in functie van de eerstvolgende verkiezingen. Het is heel erg voor de NMBS en voor de werknemers en de gebruikers van het openbaar vervoer maar dat is nu eenmaal de tol die men zal moeten betalen voor vier jaar geklungel en non-beleid. Maar dat terzijde.

Wat wij lezen in La Libre Belgique en in Le Soir is dat een van de mogelijke pistes dus inhoudt dat de NMBS als bedrijf opgesplitst wordt in een infrastructuurbedrijf en een exploitatiebedrijf. Eventueel wordt dat exploitatiebedrijf dan nog opgesplitst in drie dochters: binnenlands personenvervoer, internationaal personenvervoer, en goederenvervoer. Wat ik ook lees, zowel gisteren in de Franstalige als vandaag in de Nederlandstalige pers is dat de heer Vinck dat plan niet ongenegen is. Hij ziet wel iets in die piste van de opsplitsing van de NMBS. Het is dus heel belangrijk te weten wat de minister daarvan denkt. Wat is haar standpunt in deze? Hoe motiveert zij eventueel haar standpunt? Tot daar mijn vraag.

07.04 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer Ansoms, in de eerste plaats ben ik verheugd dat u de Franstalige pers leest voor 11 uur.

Ik wil verduidelijken dat het gaat om een verslag dat werd opgesteld op verzoek van Karel Vinck. Ik werd daarvan niet op de hoogte gebracht. Die mogelijkheid bestaat natuurlijk. Desalniettemin kan ik zeer eenvoudig antwoorden op uw vragen, die helemaal niet nieuw zijn.

Ik heb mij altijd verzet tegen de elementen die ik in de pers heb gelezen en ik werd daarbij tot nu toe gevolgd door de regering. Sinds het begin van de regeringsperiode werd geprobeerd het bedrijf op te splitsen; de ene keer gebeurde dit op grond van regionalistische eisen, de andere keer op grond van liberalistische eisen, in de zin van een privatisering van het bedrijf. Zoals u weet, ben ik op dit punt altijd zeer duidelijk geweest. U noemt dit een non-beleid gedurende vier jaar. Ik heb het behoud van de eenheid van het bedrijf verdedigd en verkregen, zowel bij de hervorming van de wet van 1991 als bij de omzetting van de Europese richtlijnen over de liberalisering van het goederenvervoer per spoor.

Daarbij heb ik de Europese regelgeving steeds strikt gevolgd, naar de letter en de geest: een liberalisering binnen een gereguleerd kader, dat geen protectionistische houdingen toelaat. Vergelijk dit met het Franse model dat wel gegrondvest is op de splitsing van exploitatie en infrastructuur, maar waarvan de protectionistische en deregulerende effecten door de Commissie worden aangeklaagd. Dit moet nu leiden tot een privatisering van de spoorwegen en uiteindelijk tot een privatisering van een groot deel van het overheidsbeleid inzake mobiliteit. Aan mijn standpunt is sinds het begin niets veranderd.

De opdrachten van openbare diensten die aan overheidsbedrijven worden toevertrouwd, vormen de bestaansreden ervan en zijn ook de reden voor de financiering, die een zeer aanzienlijk deel van de

on s'active subitement à l'élaboration d'un plan; un plan qui ne sera évidemment présenté qu'après le 18 mai. Il serait question d'une restructuration fondamentale dans le cadre de laquelle la SNCB serait scindée en une composante infrastructure et une composante exploitation.

Il me revient que M. Vinck ne serait pas opposé à une scission. Quelle est la position de la ministre en la matière et comment motive-t-elle cette position?

07.04 **Isabelle Durant**, ministre: Vous faites référence à un rapport rédigé à la demande de M. Vinck et dont je n'ai pas été informée, mais cela est parfaitement possible. Le problème n'est évidemment pas nouveau.

Ma position a toujours été claire: j'ai sans cesse défendu - avec succès jusqu'à présent - le maintien de l'unité de l'entreprise. Je suis dans ce cadre la lettre et l'esprit de la réglementation européenne: une libéralisation dans un cadre clairement réglementé.

Ni une privatisation, ni une libéralisation ne peuvent garantir un service optimal pour chacun. Je voudrais me référer ici à ABX et IFB qui étaient gérées de manière totalement autonome et qui sont menacées de faillite. Pour une entreprise publique, c'est la qualité du service public qui est prioritaire et non pas le bénéfice que l'on peut réaliser. C'est la raison pour laquelle les investissements doivent être axés prioritairement sur les missions essentielles de l'entreprise. Ces objectifs sont plus faciles à atteindre au sein

overheidsbegroting inneemt. Noch een privatisering, noch een regionalisering zullen toelaten voor iedereen een hoogstaande overheidsdienst te garanderen. Degenen die de deugden van liberalisering of privatiseringen aanprijzen als remedie voor de financiële problemen van het bedrijf, wil ik herinneren aan de economische toestand van de filialen van het bedrijf die volledig autonoom werden beheerd. Ik denk hierbij zowel aan ABX als IFB, waar een faillissement dreigt.

Anderzijds is de voornaamste doelstelling van een bedrijf dat openbare diensten verleent niet om zoveel mogelijk financiële winst te maken, ten nadele van opdrachten van openbare dienst of het sociale oogmerk. Een overheidsbedrijf moet ernaar streven de kwaliteit van zijn aanbod te maximaliseren binnen het kader van een boekhoudkundig evenwicht. Dit betekent dat voorrang wordt verleent aan investeringen die voordeel opleveren voor de basisactiviteiten, de kerntaak, en een verhoging van de inkomsten te bewerkstelligen doordat het marktaandeel stijgt.

Het is slechts door het belang van de dienst voor de burger voor ogen te houden dat dit evenwicht tussen dienstkwaliteit en het financieel aspect kan worden bereikt en dit kan niet beter gebeuren in een federaal bedrijf als dit een eenheid vormt. Dit heb ik altijd gezegd.

07.05 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik noteer hier dat mevrouw de minister duidelijk gezegd heeft dat zij hier namens de regering spreekt. Ik leid hieruit af dat de regering in haar totaliteit, dus SP.A en VLD inbegrepen, tegenstander blijft van een opsplitsing van het bedrijf.

Ten tweede vernoemde zij ook een paar keer, ik weet niet of de heer Schalk dit gehoord heeft, de federale NMBS en ze heeft ook af en toe regionalisering vernoemd. Namens de regering zegt mevrouw Durant, zo heb ik het genoteerd, dat deze regering tegen de regionalisering van de NMBS is. Dat zijn twee belangrijke verklaringen die vooral in Vlaanderen met veel aandacht zullen gelezen worden. We zullen er trouwens voor zorgen dat de mensen het kunnen lezen.

Mevrouw de minister, ik heb nog een laatste vraag. U bent op de hoogte van het dossier en u weet dus ook wat er op Europees niveau gebeurt. Hoe lang denkt u dit standpunt te kunnen behouden in het kader van de voortschrijdende liberalisering in Europa?

07.06 Minister Isabelle Durant: ... aan onze modellen, zoals andere Europese landen.

Wij willen dat vergelijken. Er bestaan andere voorbeelden. De commissie heeft zijn fiat gegeven aan ons model wat de omzetting van de Europese richtlijn, eerste pakket betreft. Het tweede pakket van de maatregelen op Europees vlak is nog steeds in discussie in de Europese Raad en het Europees Parlement. Tot nu toe zijn er dus geen beslissingen in dit verband genomen. Wij weten dat het doorgaat. Maar ik heb er absoluut geen probleem mee. De bedoeling van onze omzetting was de garantie van een echte regulatie en een gevecht tegen protectionisme of andere manieren om de macht te beschermen voor bijvoorbeeld operatoren. Dat is natuurlijk gek en

d'une entreprise fédérale formant une entité unique.

07.05 Jos Ansoms (CD&V): Je note que la ministre s'exprime au nom du gouvernement dans son ensemble et qu'elle reste opposée à la scission de la société. Je prends également acte du fait que, toujours au nom du gouvernement, elle s'oppose à la régionalisation de la SNCB. Voilà deux déclarations importantes aux yeux de la Flandre.

Combien de temps Mme Durant pense-t-elle encore pouvoir défendre ce point de vue dans la perspective de la libéralisation progressive en Europe?

07.06 Isabelle Durant, ministre: La Commission européenne a approuvé le premier ensemble de mesures résultant de la transposition de la réglementation européenne. Le deuxième arsenal fait encore l'objet de discussions au sein du Conseil européen et de la Commission européenne. Aucune décision n'a encore été prise à ce sujet.

zou niet aanvaard worden door de Europese instantie die dit model aanvaard heeft.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Vraag van de heer George Lenssen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de invoering van intelligente cruise control systemen" (nr. B417)

08 Question de M. George Lenssen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'introduction de systèmes intelligents de contrôle de la vitesse" (n° B417)

08.01 Georges Lenssen (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, uit een tussentijds verslag van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid blijkt dat vrachtwagens nog veel te vaak betrokken zijn bij zware verkeersongevallen.

De cijfers van het BIVV en van het NIS tonen aan dat er een globale daling is van het aantal verkeersdoden en ernstige gewonden. Niettemin manifesteert de daling van het aantal doden en ernstige gewonden bij vrachtwagens en trekkers zich in veel mindere mate. Het tegendeel is zelfs waar. Sinds 1998 is er terug een stijging in de ongevallen met zwaargewonden, waarbij vrachtwagens en trekkers zijn betrokken. Het aantal dodelijke ongevallen is in het jaar 2000 gestegen van 173 naar 186. Het gaat om ongevallen met minstens één dode, waarbij een vrachtwagen is betrokken. Het aantal slachtoffers van ongevallen met letsels, waarbij minstens één vrachtwagen is betrokken, kende sinds 1998 opnieuw een stijging. Er was namelijk een stijging van 4.350 in 1998 tot 4.486 in 2000.

Het gebruik van de klassieke cruise control, zoals wij die kennen, kan aanleiding geven tot concentratiestoornissen bij vrachtwagenchauffeurs. Het kan ook tot een passief rijgedrag leiden. Men ziet ook vaak chauffeurs bij wijze van spreken met de voeten op het dashboard zitten. Hierdoor reageren zij te traag, wanneer zij naar vertraagd of stilstaand verkeer toerijden. De federatie voor de transportsector is zelf reeds jarenlang gekant tegen het traditionele cruise controlsysteem.

Ondertussen is er een ander systeem, de zogenaamde actieve cruise control. Het gaat om een intelligente snelheidsbegrenzer. Het is een systeem dat de tussenafstand naar een voertuig, dat voor het eigen voertuig rijdt, probeert te behouden. Zo kan men een veilige afstand behouden. Op dit moment doet het systeem zijn intrede op de markt. Dat is de ook de regering niet ontgaan. De Ministerraad heeft in oktober 2001 immers beslist om op Europees vlak stappen te ondernemen om voor autocars de cruise control te laten vervangen door intelligente snelheidsbegrenzers.

Op dat vlak heeft de regering dus reeds stappen ondernomen voor de autocars. Ik vraag me toch af of de regering bereid is om een onderzoek te starten naar de oorzaken van verkeersongevallen, waarbij vrachtwagens betrokken zijn. Is ze in het bijzonder bereid een onderzoek te voeren naar het impact van de cruise control op het rijgedrag van de chauffeurs? Wil ze ook een onderzoek voeren naar de correlatie tussen het gebruik van de cruise control en het aantal ongevallen? Zal de regering nog stappen ondernemen om in overleg met alle betrokken actoren op het veld het klassieke cruise control

08.01 Georges Lenssen (VLD): Le rapport intermédiaire des états généraux de la sécurité routière révèle que les camions restent trop fréquemment impliqués dans des accidents graves. Les données de l'IBSR et de l'INS indiquent une hausse du nombre d'accidents mortels et d'accidents ayant entraîné des lésions dans lesquels un camion au moins est impliqué. L'utilisation des systèmes classiques de contrôle de la vitesse donne lieu à des troubles de la concentration et à une conduite passive. La Fédération belge des transporteurs confirme ces griefs. Entre-temps sont apparus sur le marché des systèmes intelligents qui aident à conserver une distance de sécurité entre le camion et les véhicules qui le précèdent. Le Conseil des ministres a décidé en octobre 2001 d'équiper les autocars de ces systèmes intelligents.

Le gouvernement est-il disposé à lancer une étude pour évaluer l'incidence des systèmes de contrôle de la vitesse sur la conduite des chauffeurs et la corrélation entre système de contrôle de la vitesse et accidents, surtout lorsque des camions sont impliqués?

Le gouvernement va-t-il entreprendre des démarches en vue d'équiper également les camions de ces systèmes de contrôle de la vitesse intelligents?

systeem in vrachtwagens te laten vervangen door de intelligente snelheidsbegrenzers?

08.02 Minister **Isabelle Durant**: Collega, ik ben het eens met de analyse die u maakt van het gevaar van die klassieke cruise controlsystemen. Ik heb inderdaad reeds in het kader van de staten-generaal van verkeersveiligheid en zelfs ervoor een literatuuronderzoek en een analyse van de gegevens van verkeersongevallen met vrachtwagens gevraagd aan het BIVV. In dit verband wordt het inrijden van vrachtwagens op een traag rijdend of stilstaand voertuig als één van de vier ongevaltypes genoemd die kenmerkend zijn voor de problematiek. Het lijkt geen twijfel dat er een verband bestaat tussen het gebruik van de cruise control, de daarmee gepaarde vermindering van de waakzaamheid van de bestuurder en het plaatsvinden van dergelijke ongevallen.

In het rapport van de staten-generaal wordt voor een veiliger vrachtverkeer voorgesteld om het gebruik van intelligente technologie – dat is intelligent transport systems – aan te moedigen. ADAS - advanced driving assistance systems - en actieve cruise control zijn in dit verband beloftevolle systemen voor de toekomst. De uitrusting van voertuigen is echter bij uitstek een Europese aangelegenheid. Verschillende werkgroepen van deskundigen buigen zich over de wenselijkheid om de constructeurs door middel van Europese richtlijnen te verplichten om vrachtwagens van bepaalde veiligheidsuitrusting te voorzien. Dat brengt ons terug tot het probleem van de dode hoek, enzovoort. Ik vind het interessant dat deze maatregel op Europees niveau wordt genomen en moet worden genomen. Omdat België een belangrijk transitland is, is het immers belangrijk dat andere Europese lidstaten vergelijkbare maatregelen nemen met betrekking tot een eigen voertuigenpark. Anders is dat natuurlijk een discriminatie voor de vrachtwagens.

In dit verband mag niet uit het oog verloren worden dat aan deze technische innovaties ook een kostprijs verbonden is. Er wordt voor gewaarschuwd dat voertuigen gevoelig duurder zullen worden en dit terwijl in het wegvervoer veel ondernemingen het economisch moeilijk hebben, vooral in een conjunctuur die gevoeliger ligt voor bedrijven die al moeilijkheden kenden. Ik pleit er in dit verband voor om de aanschaf van veiligheidsuitrusting fiscaal aantrekkelijk te maken om aan te zetten tot het aanschaffen van deze uitrusting.

Tot slot wens ik nog te benadrukken dat ik tijdens deze regeerperiode heb ondervonden dat de vertegenwoordigers van het wegvervoer veel belang hechten aan verkeersveiligheid, zowel op het vlak van de controle op het wegvervoer, het respect voor rij- en rusttijden, als de uitrusting van voertuigen, bijvoorbeeld de dodehoekproblematiek. Terzake zijn er heel belangrijke stappen vooruitgezet.

Het permanente overleg dat ik heb gehad met de federaties is heel belangrijk om te inciteren, te steunen met wettelijke maatregelen. Dit moet in permanent overleg gebeuren om te garanderen dat hun inspanningen in verband met verkeersveiligheid de steun kunnen krijgen van de overheden. Op dit specifieke vlak ben ik het helemaal met u eens, maar dit moet ook verdergaan op Europees vlak. Ook de kostenproblematiek moet worden bestudeerd om geen perverse effecten te hebben voor onze transporteurs.

08.02 **Isabelle Durant**, ministre: Je partage entièrement votre analyse concernant les systèmes électroniques de régulation de la vitesse classiques, et j'ai déjà demandé à l'IBSR de me fournir un état de la question. Les poids lourds qui emboutissent des voitures dans des embouteillages représentent, en effet, l'une des quatre grandes causes d'accidents graves. Différents groupes de travail examinent déjà l'obligation d'installer des systèmes de régulation de la vitesse intelligents sur les poids lourds. Il s'agit d'une matière qui doit être élaborée à l'échelle européenne, mais qui revêt une importance particulière pour la Belgique, en tant que pays de transit. Nous ne devons toutefois pas oublier que cette mesure pourrait entraîner une augmentation sensible des prix dans un secteur qui connaît déjà suffisamment de problèmes économiques. C'est pourquoi je propose de rendre fiscalement attractive l'acquisition de dispositifs de sécurité.

Enfin, j'ai déjà souvent constaté que les fédérations accordent beaucoup d'importance à la sécurité routière. Une concertation permanente avec les fédérations reste toutefois nécessaire pour soutenir légalement leurs initiatives.

08.03 Georges Lenssen (VLD): Mevrouw de minister, ik dank u voor het heel omstandig antwoord. Het is inderdaad zo dat de uitrusting van vrachtwagens tot de Europese richtlijnen behoort. Het zou misschien wel mogelijk zijn om op Belgisch vlak de traditionele cruisecontrole te verbieden. Dat is wel een mogelijkheid die via een koninklijk besluit zou kunnen worden beslist. Indien inderdaad blijkt dat er een correlatie is tussen het gebruik van de traditionele cruisecontrole en het aantal aanrijdingen op stilstaand of vertraagd verkeer door vrachtwagens, dan is het misschien aanbevolen om de traditionele cruisecontrole zoals die nu bestaat te verbieden in vrachtwagens. Dat is een beslissing die u als minister kunt nemen in de vorm van een koninklijk besluit, indien er dus inderdaad een correlatie is tussen het aantal zware ongevallen en het gebruik van die cruisecontrole.

Ten tweede vind ik het een zeer goed initiatief en voorstel dat u bereid bent om een uitrusting van intelligente snelheidsbegrenzers een fiscaal voordeel te geven. Dat is een schitterende voorzet. Ik sta er ook volledig achter wanneer u op die manier eigenlijk actief wil deelnemen om de verkeersveiligheid te bevorderen. Dat is een zeer mooie geste ten overstaan van de bedrijven. Ik ben er vast van overtuigd dat heel wat bedrijven, en zeker transportbedrijven, daarop zullen ingaan. Ik weet uit de contacten die ik heb gehad met Febetra, de organisatie van de vervoersmaatschappijen, dat zij ook graag het imago van het vrachtwagenvervoer willen opkrikken. Zij zijn best wel te vinden om maatregelen te nemen in die richting. Alle actoren kunnen de neus in dezelfde richting steken. Als u inderdaad overweegt om een fiscale stimulans te geven voor zulke installaties dan kan ik dat alleen maar toejuichen.

08.04 Minister Isabelle Durant: Ik ga akkoord met het principe van de afschaffing, via koninklijk besluit, maar er moet op een realistische en pragmatische manier tewerk worden gegaan.

Het verbod op de installatie van cruise controlsystemen in vrachtwagens is moeilijk te realiseren, want ze zijn geïntegreerd in het elektronische motorsysteem. Bovendien is het moeilijk te controleren, zelfs indien wij die beslissing nemen.

De discussie moet worden voortgezet met de federaties. Ik nam reeds contact met Febetra, UPDR en anderen om na te gaan wat mogelijk en wenselijk is en welke de aangepaste instrumenten zijn. Van de ene op de andere dag overgaan tot afschaffing van het koninklijk besluit kan evenwel problemen scheppen in verband met het elektronisch systeem dat volledig is geïntegreerd. Het is ook moeilijk te controleren of de bepalingen van het koninklijk besluit in de praktijk worden uitgevoerd indien wij tot deze beslissing overgaan. Dat is een bijkomend element waarmee rekening moet worden gehouden in de discussie.

08.05 Georges Lenssen (VLD): Mevrouw de minister, de resultaten van de aangevraagde studie moeten worden afgewacht om te zien of er een correlatie is. In bevestigend geval, lijkt het mij raadzaam om een koninklijk besluit in die zin uit te vaardigen. Het is immers perfect mogelijk om via tachografen na te gaan of een vrachtwagen gebruikmaakte van het cruise controlsysteem.

08.03 Georges Lenssen (VLD): Il s'agit en effet d'une matière européenne mais le système classique de contrôle de la vitesse pourrait être interdit au niveau belge par le biais d'un arrêté royal. Si l'étude démontre que ce système de contrôle de la vitesse augmente le risque que des poids-lourds emboutissent des véhicules pris dans un embouteillage, une mesure devra être prise.

L'avantage fiscal octroyé aux entreprises qui équipent leurs poids-lourds de limiteurs de vitesse est une excellente initiative. De nombreuses entreprises de transport franchiront certainement le pas. Ces mêmes entreprises souhaitent également redorer le blason de leur secteur.

08.04 Isabelle Durant, ministre: La suppression du système de contrôle de la vitesse par arrêté royal n'est pas évidente. Ce système est en effet intégré dans une installation électronique complète. Par ailleurs, il est également difficile de contrôler si un véhicule faisait ou non usage du système de contrôle de la vitesse au moment de l'accident.

08.05 Georges Lenssen (VLD): Il est en effet raisonnable d'attendre les conclusions de l'étude qui doit déterminer clairement s'il existe une corrélation entre certains accidents et l'activation du système de contrôle de la vitesse.

Indien men terzake een beslissing neemt, dan is het volgens mij technisch mogelijk om controle uit te voeren.

Si une telle corrélation est établie, une interdiction me semblerait opportune. Par ailleurs, la mise en place d'un contrôle du système n'est pas aussi difficile que vous le prétendez.

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

De **voorzitter**: Mijnheer Laeremans, aangezien de heer Karel Van Hoorebeke zijn twee vragen B425 en B426 wenst uit te stellen, bent u de hekkensluis.

09 **Vraag van de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het achterhouden van de studie over de nieuwe HST-terminal in Brussel" (nr. B418)**

09 **Question de M. Bart Laeremans a la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réticence de la ministre à communiquer l'étude relative au nouveau terminal du TGV à Bruxelles" (n° B418)**

De **voorzitter**: Voor de goede orde moet ik u meedelen dat het betrokken document deze ochtend door het kabinet van de vice-eerste minister aan onze commissiesecretaris werd overhandigd. Ik heb het hier bij mij, maar het is enkel opgesteld in het Frans. Wij zullen het document uiteraard aan u en aan alle commissieleden bezorgen.

09.01 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik ben verrast dat het er dan toch nog van is gekomen. Op 12 februari heb ik erom gevraagd en het werd mij door de minister toegezegd. We zijn een maand en twee weken verder en nu pas, na uw vraag in de commissievergadering en na herhaaldelijke vragen via het secretariaat, is het ervan gekomen. Mevrouw de minister, er bestaat in Groot-Brittannië zo iets als "contempt of court", het beledigen van de rechtbank. Ik beschouw deze behandeling van de Kamer als een "contempt of parliament". De wijze waarop u een document waarvan u de toezegging deed het ter beschikking te willen stellen, zo lang achterhoudt is onbetamelijk. Dit doet heel wat vragen rijzen over ons recht op inzage dat wordt beknot.

09.01 **Bart Laeremans** (VLAAMS BLOK): Voilà qui est fait, enfin. Le ministre nous avait déjà promis ce document le 12 février. Je trouve inadmissible qu'il ait fallu attendre jusqu'à aujourd'hui pour que la ministre le transmette au Parlement. En quoi le contenu de l'étude est-il important au point que celle-ci ait été mise sous embargo aussi longtemps? Le texte de l'étude va-t-il également être fourni en néerlandais?

Ik heb veel vragen. Ik heb uiteindelijk geen concrete vraag meer voor u vermits wij het document nu hebben gekregen. Wat mij echter vooral intrigeert, is wat er zo belangrijk is aan deze studie dat wij de inhoud ervan zo lang niet mogen kennen. Wat wordt er verborgen? Nu het document er is, zal ik het zelf wel merken.

Ik heb er alleen een probleem mee dat het in eentalig Frans werd opgesteld. De enige concrete vraag die ik u wens te stellen, is of deze studie enkel in het Frans beschikbaar is.

09.02 **Minister Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega Laeremans, de reden waarom ik enkele weken heb gewacht om deze studie aan de commissie te geven, was omdat ze niet vertaald was. Ze bestaat tot nu toe enkel in het Frans. Ik heb gevraagd de vertaling ervan te versnellen.

09.02 **Isabelle Durant**, ministre: Si la commission vient seulement de recevoir le texte, c'est qu'il n'avait pas encore été traduit. J'ai transmis le texte dans la seule version française sur l'insistance du Parlement. Si tout va bien, la traduction néerlandaise sera disponible la semaine prochaine.

Ik ben een federaal minister. Als ik een document aan de commissie bezorg, is dat altijd in de twee talen opgesteld. Ik vind dat normaal. Dat is de enige reden. Er werd druk uitgeoefend van uw kant en ik geef u de Franse versie. Zodra ik over een Nederlandse versie

beschik, zal ik deze aan de commissie bezorgen. Ik hoop dat dit zo spoedig mogelijk zal zijn.

09.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Mevrouw de minister, welke deadline kan u ons dan meedelen? Is dat bij urgentie? Zal dat volgende week zijn of zal dat pas over enkele maanden zijn?

09.04 Minister Isabelle Durant: Ik hoop de volgende dagen. Ik heb gevraagd de vertaling zo vlug mogelijk te bezorgen. Ze hadden gezegd dat dit volgende week zou zijn. Ik heb daarop gerepliceerd dat ik vragen heb en dit nu moet bezorgen. Ik heb de Franse versie gegeven om u niet te laten wachten. Ik hoop de commissie volgende week de Nederlandse versie te kunnen bezorgen.

De **voorzitter**: Wij zullen ondertussen de Franse versie bezorgen aan de commissieleden. Zodra we de Nederlandse versie ontvangen, zullen wij dat ook bezorgen.

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

De **voorzitter**: De vragen B354, B364 en B392 van de heren Luc Sevenhans en Jan Eeman en mevrouw Karine Lalieux worden naar een latere datum verschoven.

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.23 uur.
La réunion publique de commission est levée à 12.23 heures.*