



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

23-01-2002

14:00 uur

mercredi

23-01-2002

14:00 heures

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
FN	<i>Front National</i>
PRL FDF MCC	<i>Parti Réformateur libéral – Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
PSC	<i>Parti social-chrétien</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 : alg.zaken@deKamer.be</i>	<i>e-mail : aff.generales@laChambre.be</i>

INHOUD

Vraag van de heer Peter Vanvelthoven aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de voortzetting van het project 'even bijtanken' – verkeerseducatie voor senioren" (nr. 5923)

Sprekers: **Peter Vanvelthoven, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Luc Goutry aan de minister van Landsverdediging over "het bekomen van een zeestrijderskaart" (nr. 6073)

Sprekers: **Luc Goutry, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het afschaffen van sommige Beneluxtreinen" (nr. 6080)

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

Interpellatie van mevrouw Simonne Creyf tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het uitblijven van de maatregelen ten aanzien van de jonge piloten en leerling-piloten" (nr. 1088)

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

Moties

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

Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een gereserveerde rijstrook voor openbaar vervoer en wagens met meer dan drie inzittenden" (nr. 6155)

Sprekers: **Daan Schalck, Isabelle Durant**, 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 kortingen gegeven door de NMBS ten voordele van grote gezinnen" (nr. 6156)

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

Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de Short Sea Shipping" (nr. 6168)

SOMMAIRE

Question de M. Peter Vanvelthoven à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la poursuite du projet 'even bijtanken' – éducation à la sécurité routière pour les seniors" (n° 5923)

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

Question de M. Luc Goutry au ministre de la Défense sur "l'obtention d'une carte des états de service de guerre du combattant marin" (n° 6073)

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

Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression de certains trains Benelux" (n° 6080)

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

Interpellation de Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'absence de mesures à l'égard des jeunes pilotes et des élèves pilotes" (n° 1088)

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

Motions

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

Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "une bande de circulation réservée aux transports publics et aux véhicules transportant plus de trois occupants" (n° 6155)

Orateurs: **Daan Schalck, Isabelle Durant**, 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 réductions accordées par la SNCB aux familles nombreuses" (n° 6156)

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

Question de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le Short Sea Shipping" (n° 6168)

Sprekers: **Karel Van Hoorebeke, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

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

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 23 JANUARI 2002

14:00 uur

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

du

MERCREDI 23 JANVIER 2002

14:00 heures

De vergadering wordt geopend om 14.11 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.11 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Vraag van de heer Peter Vanvelthoven aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de voortzetting van het project 'even bijtanken' – verkeerseducatie voor senioren" (nr. 5923)

01 Question de M. Peter Vanvelthoven à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la poursuite du projet 'even bijtanken' – éducation à la sécurité routière pour les seniors" (n° 5923)

01.01 **Peter Vanvelthoven** (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag is al herhaaldelijk in deze commissie aan bod gekomen en betreft de voortzetting van het project 'even bijtanken'-verkeerseducatie voor senioren. Dat project is een zevental jaar geleden lokaal gegroeid en heeft navolging gekregen in een aantal gemeenten. In 1998 heeft staatssecretaris Peeters eenmalig centen vrijgemaakt om dat project zowel in Vlaanderen als Wallonië op grotere schaal te organiseren.

In een persconferentie aan het begin van de huidige legislatuur hebt u aangekondigd dat u het initiatief erg genegen was en dat u het nodige zou doen om het voort te zetten. Op het Vlaamse niveau werden de cursussen in 1998 gegeven. De Federatie Beroepsrijscholen België moest er een eindverslag van maken. Dat verslag moest op 31 oktober 1999 in uw bezit zijn. Op het Franstalige niveau werden de cursussen in 1999 gegeven. Het eindverslag moest op 28 februari 2000 in uw bezit zijn. De eindverslagen hebben wat op zich laten wachten. Dat blijkt ook uit het antwoord op mijn vorige vragen.

Begin 2001 vernam ik van u dat beide evaluaties voltooid waren en dat ze door uw diensten zouden worden bestudeerd. U zou ook verdere besprekingen voeren. Ik citeer: "In de komende maanden, zal ik, samen met alle betrokken partners in verkeersveiligheid, onderzoeken welke formule zou kunnen worden toegepast opdat progressief en eventueel over meerdere jaren gespreid dergelijke cursussen zouden kunnen plaatsvinden."

Ik heb toen uw redenering gevolgd dat de federale overheid er niet

01.01 **Peter Vanvelthoven** (SP.A): Les cours *Even Bijtanken* ont obtenu un franc succès. La ministre a déclaré vouloir faire le nécessaire pour poursuivre cette initiative.

Des cours d'éducation à la sécurité routière pour les seniors ont été donnés en Flandre en 1998. En 1999, ce fut au tour de la Wallonie. Les rapports finaux devaient être en possession du ministre compétent, l'un le 31 octobre 1999, l'autre le 28 février 2000. Début 2001, la ministre a laissé entendre que ces rapports allaient faire l'objet d'un examen approfondi de la part de ses services et de la FAB.

La ministre comptait examiner la meilleure formule à mettre en œuvre et entamer une concertation avec le secteur.

Respectivement plus de trois ans et deux ans après, selon la partie du pays concernée, les nouveaux

noodzakelijk middelen voor zou blijven vrijmaken. In het begin, toen het nog ging om lokale initiatieven, moesten de deelnemers een inschrijvingssom van 500 Belgische frank betalen. Op een bepaald ogenblik besloten de verzekeringsmaatschappijen, die ook belanghebbenden zijn in deze materie, het bedrag terug te betalen na voorlegging van een attest dat de senioren de rijlessen hadden gevolgd. Ik denk in dezelfde richting als uw toenmalige antwoord.

Mevrouw de minister, de laatste cursussen werden, afhankelijk van het landsgedeelte, twee of drie jaar geleden gegeven. U hebt herhaaldelijk aangekondigd dat u het project in overleg met de verschillende actoren op het vlak van de verkeersveiligheid verder zou zetten. Vandaag stel ik een derde keer een vraag in dit verband. Derde keer goede keer, zegt het spreekwoord. Ik hoop dat ik vandaag een positief antwoord mag ontvangen. Zijn de gesprekken met de betrokken partners inmiddels achter de rug? Wat hebben die opgeleverd? Mogen wij binnenkort nieuws over het project verwachten?

Wij bevinden ons anderhalf jaar voor het einde van de legislatuur. Indien u meent dat er in deze legislatuur nog moet worden nagedacht over een voortzetting van het project, dan wordt het dringend tijd.

01.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik zal niet terugkomen op de initiatieven die mijn voorganger heeft genomen. U bent daarvan waarschijnlijk beter op de hoogte dan ikzelf. Ik had en heb nog steeds de bedoeling dit initiatief voort te zetten, aangezien het kan bijdragen tot een meer preventief rijgedrag bij senioren. Ik kom daar dus niet op terug, aangezien wij akkoord gaan over de uiteengezette argumenten.

Ik heb aan de BIVV de opdracht gegeven een studie te maken over de coördinatie van de huidige acties inzake bijscholing en cursussen voor senioren. Ik wacht nog op enkele elementen die verband houden met de problematiek inzake permanente educatie, consultatieve raden, verenigingen en zo meer. Ik kan u nu reeds verzekeren dat, hoewel ik u nog geen definitief antwoord kan geven over de toekomst van deze cursus, zowel mijn kabinet als het BIVV in 2002 voldoende budgetten hebben vrijgemaakt voor verkeersveiligheid, waardoor de financiering van dit initiatief kan worden gewaarborgd.

Er moet ook nog een klein onderzoek worden verricht over de financiering, de voortzetting – op een structurele manier – van dit experiment. Ik denk hierbij onder meer aan de opdeling in verschillende modules.

Ik pleit alleszins voor de vrijwaring van de sterke punten van dit initiatief, waarbij ik wil opmerken dat het bestaan van negatieve elementen nog moet bewezen worden.

01.03 **Peter Vanvelthoven** (SP.A): Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is wel jammer dat u in het vage blijft. Het is drie jaar geleden dat in Vlaanderen voor het laatst verkeerslessen werden gegeven. In Wallonië dateren de laatste verkeerslessen van voor twee jaar. Al die tijd werden er dus geen verkeerslessen meer gegeven. U hebt gewacht op de adviezen van de beroepsfederatie. Deze zijn al meer dan een jaar binnen en vandaag zegt u dat u nog moet wachten op een aantal elementen en adviezen, onder meer een

projets se font toujours attendre. Je crains donc que l'initiative ne soit condamnée à mourir de sa belle mort.

Où en sont les discussions avec le secteur? Quel résultat ont-elles donné? Quand peut-on espérer de nouvelles initiatives?

01.02 **Isabelle Durant**, ministre: Je continue à soutenir l'initiative *Even Bijtanken*. L'IBSR y joue un rôle de coordination. J'attends plusieurs avis relatifs au recyclage préventif des seniors en matière de conduite automobile. Le financement est inscrit au budget de la sécurité routière de 2002. Lorsque nous aurons reçu les avis, nous tenterons de mettre sur pied un cadre structurel pour cette formation.

01.03 **Peter Vanvelthoven** (SP.A): Je regrette que la ministre reste dans le flou. Cela fait des années que cette formation n'est plus dispensée. Or, on attend toujours des avis et des études. Les seniors sont les premiers à voir leurs compagnies

klein onderzoek inzake de financiering van het project. Het gaat allemaal bijzonder traag.

De enige troost die u ons brengt is dat er in 2002 iets op stapel zou liggen, maar als die adviezen en dat klein onderzoek over een paar maanden nog altijd niet rond zijn, dan vrees ik het ergste voor de senioren die zo enthousiast waren en zo massaal hebben deelgenomen aan die cursussen. Wij hebben ze ondertussen drie of vier jaar lang in de kou laten staan, hoewel zij behoren tot een categorie van verkeersgebruikers waarvan de verzekeringspolis het eerst kan worden opgezegd omdat de houders van deze polissen een risicofactor vormen in het verkeer. Het is belangrijk dat de senioren de gelegenheid krijgen verkeerseducatie te volgen, zodat zij zich kunnen bijscholen en zodat zij zich met meer vertrouwen in het verkeer begeven en minder risico's creëren. Ik zou u dus willen vragen, mevrouw de minister, de komende weken en maanden ernstig werk te maken van dit dossier, opdat dit schitterend project in 2002 kan worden voortgezet.

01.04 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer Vanvelthoven, de regering heeft een beslissing genomen over het principe van het invoeren van een rijbewijs in stappen. Ik hoop dat, wanneer wij in de staten-generaal zullen gaan discussiëren over het rijbewijs in stappen, wij dan ook een beslissing kunnen gaan nemen over de budgettaire aanpak van de cursussen voor senioren.

Er bestaan nu al opleidingscentra die aan senioren en aan andere categorieën bestuurders cursussen geven – inzake defensief sturen en dergelijke – cursussen die niet verplicht zijn. Wij hebben al beslist dat die centra geaggregeerd moeten worden aan de hand van bepaalde criteria. Dat geeft hen de zekerheid dat ze voort kunnen werken.

Samengevat, we zullen tijdens de Staten-Generaal de problematiek van de vorming bespreken, maar we zullen het ook hebben over bestaande initiatieven voor senioren, voor jongeren, of voor andere categorieën bestuurders die een specifieke vrijwillige opleiding willen volgen. Ik wil dat het hele pakket van regels inzake opleidingen opnieuw bekeken wordt. Ik wil de bestaande initiatieven ook in een structuur gieten. Ik acht het moment daarvoor geschikt, temeer daar de betrokkenen daarvoor vragende partij zijn. Ik hoop dat we in de loop van het jaar, misschien nog voor de zomer, over het hele pakket van opleidingen, verplichte en vrijwillige, een globaal akkoord kunnen bereiken, alsook over de budgettaire weerslag van al deze opleidingen.

01.05 **Peter Vanvelthoven** (SP.A): Mijnheer de voorzitter, ik zal proberen om in minder dan dertig seconden te repliceren.

Mevrouw de minister, de problematiek is inderdaad ruimer dan alleen de rijopleiding voor senioren. Ik hoop enkel dat het rijbewijs met stappen er vlug komt, ook al blijft het wat langer uit dan u gepland had.

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

De voorzitter: De vraag nr. 6017 van de heer Jean-Pierre Grafé wordt naar een latere datum verschoven.

d'assurances résilier leur contrat. Nous devons donc leur offrir cette chance.

01.04 **Isabelle Durant**, ministre: Nous avons introduit le principe du permis par étapes, mais nous devons encore lui donner un contenu. J'espère que nous pourrions prendre en même temps une décision à propos de ces cours. Il existe par ailleurs des centres qui donnent également cours aux seniors. Nous devons fixer des critères afin de structurer ces initiatives.

01.05 **Peter Vanvelthoven** (SP.A): J'espère que si le permis de conduire par étapes n'entre pas en vigueur tout de suite, cela n'empêchera pas la reprise plus rapide des cours.

02 Vraag van de heer Luc Goutry aan de minister van Landsverdediging over "het bekomen van een zeestrijderskaart" (nr. 6073)

02 Question de M. Luc Goutry au ministre de la Défense sur "l'obtention d'une carte des états de service de guerre du combattant marin" (n° 6073)

(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.)

02.01 Luc Goutry (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil me verontschuldigen omdat ik de behandeling van mijn vraag meer dan eens heb moeten laten uitstellen wegens het samenvallen ervan met andere commissiewerkzaamheden.

Mevrouw de minister, collega's, "zeestrijderskaart" klinkt misschien eigenaardig, maar het betreft hier eigenlijk een strijd die al gestreden is. Het gaat om vissers die tijdens de tweede wereldoorlog gevaren hebben in opdracht van de Navy, van de koopvaardij, of die hebben meegewerkt aan de landing in Normandië, of aan andere oorlogsoperaties op zee. Vroeger konden de betrokkenen een soort zeestrijderskaart aanvragen, naar analogie met personen die het statuut van dienstweigeraar of weggevoerde konden aanvragen omdat ze op een of andere manier de vijand hadden tegengewerkt. De mensen die als dienstweigeraar of als weggevoerde erkend zijn, hebben een speciaal statuut dat hen hoofdzakelijk twee voordelen biedt. Ten eerste, zij kunnen in bepaalde gevallen een vergoeding krijgen. En ten tweede, wat belangrijker is, zij kunnen een beroep doen op een vorm van kosteloze geneeskundige verzorging.

Sommige van de mensen die voldoen aan de voorwaarden om een zeestrijderskaart te krijgen, hebben die kaart inderdaad vroeger al aangevraagd. Er blijken echter ook nogal wat mensen te zijn die toen niet op de hoogte waren van het systeem, of die omdat ze nog jong waren zich daar niet om bekommerden. Nu ze ouder zijn en geconfronteerd worden met medische kosten, beginnen die mensen zich vragen te stellen of ze niet vooralsnog, na het voorleggen van bewijsstukken, in aanmerking kunnen komen voor een zeestrijderskaart.

Ik beroep me voor mijn vraag op een wet die naar ik meen in 1995 werd goedgekeurd door het Parlement, waarbij aan weggevoerden en werkweigeraars een tweede kans werd gegeven. Wie eerder nog geen aanvraag had gedaan, kon dankzij de nieuwe wet alsnog een tweede kans krijgen. De betrokken dossiers zijn trouwens nog steeds in behandeling.

Mevrouw de minister, mijn vragen zijn duidelijk. Kunnen mensen die eerder de kans gemist hebben om een zeestrijderskaart aan te vragen, alsnog aanspraak maken op het systeem? Bent u bereid desnoods een wetgevend initiatief te lanceren zodat zij nog een aanvraag kunnen indienen? Of bestaat er een eenvoudiger procedure waarop ze een beroep kunnen doen?

02.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega's, de personen die voldoen aan de voorwaarden van het koninklijk besluit van januari 1968, maar nog niet beschikken over een kaart met opgave van hun oorlogsdiensten als zeestrijder tijdens de periode 1940-1945, kunnen zich wenden tot het Bestuur van Maritieme Zaken

02.01 Luc Goutry (CD&V): Les pêcheurs qui, pendant la Seconde Guerre mondiale, ont été au service de la Navy, de la marine marchande ou qui ont collaboré à des opérations de débarquement ou autres, ont pu demander une carte des états de service de guerre du combattant marin. Une telle carte donne droit à la gratuité des soins médicaux dans le cadre de l'Institut national des invalides de guerre, anciens combattants et victimes de guerre. De nombreux pêcheurs ont obtenu cette carte. D'autres n'ont pas introduit de demande ou n'ont jamais reçu de réponse.

De nombreux pêcheurs de l'époque ont maintenant plus de 75 ans et ont besoin de soins médicaux onéreux en raison de leur maladie. Dans ce contexte, les personnes satisfaisant aux conditions et étant en mesure de le prouver peuvent-elles encore demander cette carte?

Vers 1995, une loi a offert aux réfractaires une seconde chance d'obtenir certaines indemnités.

02.02 Isabelle Durant, ministre: Les personnes qui remplissent les conditions de l'arrêté royal du 24 janvier 1968 mais qui n'ont pas encore de carte mentionnant leurs

en Scheepvaart, Dienst Schepenbeheer, Maritiemhuis in de Olijftakstraat in Antwerpen. Er zal een verklaring worden opgesteld, waaruit blijkt dat de titel van zeestrijder wordt verleend in uitvoering van het koninklijk besluit van januari 1968, houdende het statuut van de nationale erkentelijkheid ten gunste van de Belgische zeelieden, die tijdens de oorlog van 1940-1945 in de Belgische Koopvaardij hebben gevaren. Ik kan u de precieze gegevens verstrekken opdat die mensen alsnog de nodige stappen zouden kunnen zetten.

états de service de combattant marin 1940-1945 peuvent s'adresser à l'administration des Affaires maritimes et de la navigation dont les fonctionnaires compétents rédigeront à leur intention une déclaration stipulant que le statut de combattant marin leur est octroyé en exécution de l'arrêté royal précité.

02.03 Luc Goutry (CD&V): Mevrouw de minister, ik zal het even samenvatten om te toetsen of ik het wel heb begrepen. Alle mensen die vooralsnog denken voor de titel in aanmerking te komen en daartoe over bewijsstukken menen te beschikken, kunnen nog altijd, binnen de huidige wetgeving, hun dossier laten openen en, indien zij aan de voorwaarden voldoen, van de rechten genieten die gelden krachtens de wet van 1968.

02.03 Luc Goutry (CD&V): Donc, les personnes qui pensent remplir ces conditions peuvent encore constituer un dossier et exercer éventuellement leurs droits.

02.04 Minister Isabelle Durant: Dat klopt.

02.04 Isabelle Durant, ministre: C'est ça.

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

03 Vraag van mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het afschaffen van sommige Beneluxtreinen" (nr. 6080)

03 Question de Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression de certains trains Benelux" (n° 6080)

03.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb vastgesteld dat de Nederlandse Spoorwegen tijdens de periode van 5, 6 en 7 januari op Teletekst aankondigden dat er slechts een op twee Beneluxtreinen, met name de IC-trein Brussel-Amsterdam, zou rijden als gevolg van materieeluitval. Ik weet echter niet of dit enkel gold voor deze periode. Bij het nakijken op de website van de NMBS, VRT-Teletekst en de radio, werd hierover echter geen gewag gemaakt.

03.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Les chemins de fer néerlandais ont fait savoir via le télétexte des chaînes de télévision hollandaises qu'au cours du week-end du 5 janvier 2002, seul un train Benelux sur deux roulerait en raison "d'un problème matériel". La SNCB, par contre, n'a diffusé aucun communiqué à ce propos.

Is de NMBS op de hoogte van het feit dat er in Nederland op die data slechts een op twee Benelux-treinen hebben gereden? Wat was de precieze oorzaak hiervan? Heeft de NMBS de afgeschafte ritten in Nederland ook afgeschaft op het Belgische grondgebied? Zo neen, hoe hebben die treinen dan gereden? Indien er wel een wijziging is geweest, hoe heeft de NMBS de reizigers dan op de hoogte gebracht van deze storingen? Welke alternatieven heeft de NMBS de reizigers naar Nederland aangeboden? Waren de reizigers in de mogelijkheid om met hun gewoon treinticket ook gebruik te maken van de Thalys-treinen? Hoe vaak is dergelijke situatie reeds in het verleden met de Benelux-treinen voorgevallen?

La SNCB est-elle informée de cette affaire? Quelle en est la cause? Les liaisons supprimées aux Pays-Bas ont-elles également été supprimées chez nous? Quel trajet ces trains empruntaient-ils? Leurs passagers habituels ont-ils été informés? Les voyageurs se rendant aux Pays-Bas se sont-ils vu offrir des solutions de rechange? Des problèmes de cette nature se sont-ils déjà posés dans le passé?

03.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega's, door toedoen van een belangrijke immobilisatie van de locomotieven van het type 11, beslisten de Nederlandse Spoorwegen en de NMBS, in

03.02 Isabelle Durant, ministre: Les chemins de fer néerlandais et la SNCB ont décidé de prévoir un

de loop van vrijdag 4 januari 2002, om een alternatieve treindienst ICB – een op twee Beneluxtreinen - in te zetten vanaf zaterdag 5 januari tot en met maandag 7 januari 2002. Aldus kon er elke twee uur een rechtstreekse verbinding van Brussel tot Amsterdam behouden blijven, terwijl elk net op de andere rijpaden, met eigen binnenlands materieel, de treindienst met overstap in Roosendaal organiseerde. Op 7 januari kon men weer van start gaan met de normale Benelux-treindienst. In enkele gevallen kon de uitgewerkte regeling niet volledig worden toegepast bij gebrek aan vervangingsmaterieel en personeel, om een trein in te leggen tussen Antwerpen en Roosendaal, of omgekeerd. In die gevallen diende de klanten gebruik te maken van een stoptrein of van de volgende Benelux-trein. De klanten werden in de stations steeds punctueel ingelicht met informatie over de regeling die voor hen het meest geschikt was. In het algemeen, in het verleden of zelfs in de toekomst, werd door de NMBS steeds naar een alternatief gezocht bij dergelijke probleemsituaties.

In het verleden werd door de NMBS steeds voor een alternatief gezorgd wanneer problemen met stiptheid leidden tot het schrappen van één enkele trein. In de toekomst zal dat ook gebeuren.

service de substitution à partir du samedi 5 janvier 2001 jusqu'au lundi 7 janvier 2001 inclus. C'est ainsi qu'une liaison directe a pu être assurée toutes les deux heures. Sur les autres trajets, chaque compagnie a assuré ce service avec du matériel lui appartenant en propre en prévoyant une correspondance à Roosendaal. Le 7 janvier, le service Benelux a quasiment pu reprendre normalement. Il n'a pu être assuré une ou deux fois. Dans ces cas-là, les passagers ont dû utiliser un omnibus ou prendre le train Benelux suivant.

Les voyageurs ont été informés en temps opportun dans les gares de l'horaire du train qu'ils devaient prendre.

Quand un train est supprimé, on offre systématiquement une solution de rechange aux voyageurs.

03.03 Frieda Brepoels (VU&ID): Mevrouw de minister, de NMBS heeft haar reizigers buiten de stations daar blijkbaar niet van op de hoogte gebracht. Wij hebben het wel vaker meegemaakt dat de NMBS ervan uitgaat dat de reiziger het maar normaal moet vinden dat hij een uur op de volgende trein moet wachten. Bij de Nederlandse spoorwegen staat heel concreet uitgelegd wat er te gebeuren staat. Ik stel vast dat de NMBS op het ogenblik van de storing daarvan geen melding heeft gemaakt.

03.03 Frieda Brepoels (VU&ID): La SNCB n'en a pas informé ses usagers. Aux Pays-Bas, l'information passe beaucoup mieux.

Le billet de remplacement peut-il être utilisé sur le Thalys?

Ik wou ook nog iets kwijt over de Thalys. Heeft men in dit geval verteld of het ticket mocht worden gebruikt op de Thalys?

03.04 Minister Isabelle Durant: De NMBS heeft geen info over dit punt verstrekt. Over dit geval zegt men mij dat de reizigers een alternatief hebben gekregen. U zegt dat dat niet helemaal het geval is en dat het beter is georganiseerd bij de Nederlands spoorwegen. Het is altijd hetzelfde liedje. De volledige en duidelijke informatieverstrekking, zelfs bij een klein probleem, is in het algemeen een moeilijk punt. Ik hoop dat wij dat in het kader van het derde beheerscontract kunnen verbeteren.

03.04 Isabelle Durant, ministre: L'information correcte demeure un point délicat que nous espérons améliorer dans le troisième contrat de gestion.

03.05 De voorzitter: Mevrouw Brepoels, in sommige gevallen kunt u zelfs een taxi nemen op kosten van de NMBS. Ik verwijs in dit verband naar het Bulletin van Vragen en Antwoorden voor het antwoord van de vice-eerste minister op een vraag die ik heb gesteld.

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

03.06 De voorzitter: Daar de heer Jean-Jacques Viseur niet

aanwezig is, wordt zijn vraag nr. 6212 als ingetrokken beschouwd. De interpellatie nr. 1069 van de heer Yves Leterme wordt ingetrokken en vervangen door de interpellatie nr. 1088 van mevrouw Simonne Creyf.

04 Interpellatie van mevrouw Simonne Creyf tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het uitblijven van de maatregelen ten aanzien van de jonge piloten en leerling-piloten" (nr. 1088)

04 Interpellation de Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'absence de mesures à l'égard des jeunes pilotes et des élèves pilotes" (n° 1088)

04.01 Simonne Creyf (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, naar aanleiding van het bankroet van Sabena zou ik de aandacht willen vragen voor twee categorieën van slachtoffers. Zij kwamen misschien iets minder in beeld, maar de situatie is voor hen problematisch tot dramatisch op professioneel, sociaal en financieel vlak. Ik heb het over de jonge piloten en meer in het bijzonder de leerling-piloten die aan het afstuderen zijn. Heel concreet gaat het om de negende promotie van de Sabena Flight Academy. Aan beide groepen zijn beloftes gedaan.

Mevrouw de minister, de Ministerraad besliste op 11 november 2001 om een aantal maatregelen te nemen om het behoud van de kwalificaties te vergemakkelijken voor piloten die ten gevolge van het faillissement hun baan hadden verloren en ook om de toekomstperspectieven van jonge piloten die aan het afstuderen zijn, te vergemakkelijken. Zo was er sprake van het beperken van de kosten voor het hernieuwen van typekwalificaties via het betalen van instructeurs en examinatoren, op wie piloten zonder arbeidscontract een beroep konden doen. Er was ook sprake van goedkope tarieven voor de huur van vluchtsimulators. Er was sprake van de mogelijkheid tot het afleggen van de noodzakelijke examenvlucht in een vluchtsimulator voor de vernieuwing van de kwalificaties, die nodig is bij een jaar werkloosheid.

Voor jonge piloten, die hun volledige opleiding in het Belgische systeem hebben gevolgd, maar die nog niet aan de voorwaarden voldoen om die opleiding te laten gelden in het pan-Europese systeem omdat ze niet over het nodige aantal vluchten beschikken, deed de regering ook voorstellen. De Luchtmacht zou, uiteraard op vrijwillige basis en mits een bijkomende opleiding, een aantal van de betrokken piloten willen opnemen. Ook de minister van Mobiliteit en Vervoer zou het koninklijk besluit wijzigen dat de licenties van piloten regelt zodat de uiterste datum voor het omzetten van Belgische licenties in Europese licenties met vier jaar wordt uitgesteld.

Mevrouw de minister, ik zou heel concreet willen vragen welke van deze maatregelen reeds worden uitgevoerd. In welke budgetten werd hiervoor voorzien en op welke begroting?

Ik kom nu bij het belangrijkste deel van mijn interpellatie.

Mevrouw de minister, ik vraag voorts uw aandacht voor de jonge piloten die nu aan het afstuderen zijn, inzonderheid de negende promotie Sabena Flight Academy. Die jongens en meisjes zijn in 1998 aan hun opleiding begonnen. Zoals u weet, bestaat de opleiding uit drie fasen. Tijdens de eerste fase krijgen ze theorielessen in Steenokkerzeel. De tweede fase bestaat uit een praktijkopleiding in Arizona. Tijdens de derde fase komen het MCC en de type rating aan

04.01 Simonne Creyf (CD&V): Je voudrais que l'on s'intéresse à deux catégories de victimes de la faillite de la Sabena : les jeunes pilotes et les élèves pilotes qui terminent leurs études.

Le Conseil des ministres a décidé, le 11 novembre 2001, de prendre un certain nombre de mesures facilitant le maintien de la qualification et créant des perspectives d'avenir pour les jeunes pilotes. Un certain nombre de propositions ont été formulées. La force aérienne devrait intégrer un certain nombre de pilotes et l'arrêté royal réglementant la licence devrait être adapté.

Quelles mesures ont-elles déjà été mises en oeuvre? Quels montants a-t-on dégagés à cet effet? Sur quel budget?

Le gouvernement s'est engagé à prendre des mesures supplémentaires en faveur des élèves pilotes de la *Sabena Flight Academy*. Ceux-ci ont contracté des emprunts importants. Si, pour ceux qui travaillent, cela ne pose pas de problème grave, les élèves de la neuvième promotion, en revanche, sont toujours en pleine formation et ne travaillent donc pas encore. Concrètement, cela signifie qu'ils ont toutes les peines du monde à rembourser leur emprunt, sans pouvoir, par ailleurs, bénéficier des mesures sociales.

En Belgique, on travaille encore avec des licences belges. Cependant, à partir de 2005, en Europe, les pilotes ne pourront plus voler qu'avec des licences

bod. Dat behelst meer concreet de teambuilding in de cockpit en de training op het vliegtuigtype dat de piloten later zullen besturen. De kostprijs van het geheel bedraagt ongeveer drieënhalf miljoen frank, door de betrokkene volledig zelf te betalen. De meeste studenten gaan hiervoor een tienjarige lening aan, met uitstel van terugbetaling voor één jaar. De maandelijkse afbetalingen bedragen 20.000, 30.000 tot 40.000 frank. Voor wie werk heeft, is dat geen probleem. Dat is het wel voor wie werkloos is en er geen uitzicht op heeft om als piloot aan de slag te gaan. Dat is niet alleen dramatisch voor de betrokkene, maar ook voor de familie.

De negende promotie – en zij alleen – bevindt zich in een heel aparte en penibele situatie. Dat is niet het geval voor de achtste promotie, omdat die reeds werknemer bij Sabena was, en evenmin voor de tiende en de elfde promotie waarvoor reeds een aantal maatregelen genomen zijn. Wat is nu specifiek aan de negende promotie? Ten eerste, de studenten van de negende promotie zijn nog in opleiding en zijn niet aan het werk. Zij kunnen dus – aldus de regering – geen beroep doen op het sociale pakket voor de ex-Sabéniens. De vraag is of dat niet mogelijk moet worden gemaakt. Zij hebben geen toegang tot het sociaal pakket en kunnen ook niet begeleid worden door de federale en regionale tewerkstellingscellen voor Sabena. Nochtans kunnen de leden van de negende promotie worden beschouwd als toekomstige werknemers. Zij stonden al meer dan een jaar op de waiting list om als piloot aan de slag te kunnen bij ex-Sabena. Zij zijn dus net uit de boot gevallen. Na de achtste promotie werd de weg afgesneden, zodat de negende promotie geen toegang heeft tot het sociale pakket.

Ten tweede, zij zijn nog in opleiding en hebben dus nog geen volledig diploma. Ze moeten de derde fase, meer bepaald de multicrew cockpit-opleiding en de type rating, nog financieren en doorlopen. De kosten blijven oplopen. Ik denk aan alle investeringen nodig om de eenmaal verworven skills te blijven onderhouden, de kosten voor het jaarlijks medisch onderzoek, de kosten voor het weder geldig maken van de licenties – om de zes maanden voor een Belgische licentie –, de kosten voor de verzekering tegen verlies van licentie, de kosten voor de vliegingen enzovoort.

Ten derde, de negende promotie is de laatste promotie met een uitsluitend Belgische licentie. Zij zijn wel opgeleid met het oog op een Europese licentie, maar hebben die Europese licentie niet ontvangen. Zij hebben dus alleen een Belgische licentie. Vanaf 2005 gelden alleen nog Europese licenties, volgens de voorwaarden van het pan-Europese systeem, jar FCL. Wat betekent dat voor hen? Om een Europese licentie te halen, moet een piloot 500 multipilot-vliegingen kunnen bewijzen. Dat haalt een piloot nooit en kan hij nooit zelf financieren als hij geen job heeft. De jonge piloten zitten in een complete patsituatie. Als de 500 vliegingen niet worden gehaald, dreigt bovendien heel de opleiding een maat voor niets geweest te zijn, want de opleiding wordt niet goedgekeurd. Dat wil dus zeggen dat, wanneer een jonge piloot er niet in slaagt die 500 vliegingen te verzamelen, hij of zij nergens staat, ondanks de investering van drieënhalf miljoen frank gedurende drie jaar.

Er wordt inderdaad gesproken van een patsituatie. U wil de termijn voor het behalen van een Europese licentie verlengen met 4 jaar, mevrouw de minister. U wil de periode verlengen tot 2009, dat hebt u

européennes. Pour pouvoir obtenir cette licence européenne, il leur faut effectuer 500 heures de vol supplémentaires. La ministre s'est dite prête à reporter de 4 ans l'instauration des licences européennes mais cela ne change rien à l'impasse dans laquelle se trouvent les élèves de la neuvième promotion.

Les élèves pilotes devaient d'abord commencer par s'inscrire sur la liste d'attente de la Sabena. Les élèves de la 9ème promotion y sont inscrits depuis un an déjà. Cette procédure était obligatoire mais elle n'a plus de sens aujourd'hui. Les pouvoirs publics n'endossent-ils pas une certaine part de responsabilité dans cette affaire? Les élèves ne peuvent apparemment pas être transférés sur la liste d'attente de la DAT. Les parents des jeunes pilotes se sont regroupés et ont créé une association. Ils ont proposé des solutions, des promesses ont été faites mais l'ensemble du dossier est au point mort.

Quelle valeur le gouvernement accorde-t-il à cette liste d'attente? Les jeunes pilotes peuvent-ils bénéficier du plan social? Des mesures pourraient-elles être prises afin qu'ils puissent poursuivre leur formation? Pourquoi nos jeunes pilotes sont-ils systématiquement pénalisés à l'étranger? Cette pratique serait contraire à la législation européenne mais elle est courante. Les investissements peuvent-ils enfin être considérés sur le plan fiscal comme des frais professionnels?

beloofd. De verworvenheden wil u echter niet regulariseren en dat is juist het probleem.

Ten vierde, is er het probleem van de waiting list. Leerling-piloten aan de Sabena Flight Academy kunnen slechts aan de bak komen als piloot bij Sabena via de waiting list, wat recht tegenover de direct entry staat. De direct entry is bij Sabena alleen mogelijk voor buitenlandse piloten. De leerlingen van de 9^{de} promotie staan reeds meer dan een jaar op de waiting list van Sabena. Het was en is een must om piloot bij ex-Sabena te kunnen worden. Wat is nu de waarde van de waiting list? U en de eerste minister hebben het, niet echt duidelijk weliswaar, laten verstaan dat deze lijst eigenlijk waardeloos is. Ontstaat er voor de overheid uit de waiting list niet een zekere morele en zelfs juridische verantwoordelijkheid ten aanzien van de personen die op deze lijst stonden vermeld? Men kan deze mensen en hun ouders wel adviseren om naar de rechtbank te stappen, maar dan kunnen ze hun huis verkopen en zijn ze 10 jaar ouder vooraleer ze een antwoord krijgen. Men zou eventueel kunnen veronderstellen dat ze op de waiting list van DAT terecht kunnen komen. Ook dat blijkt niet te kunnen.

De leerlingen van de 9^{de} promotie en vooral hun ouders hebben zich verenigd en hebben contact opgenomen met u, met minister Daems, met minister Onkelinx, met minister Vande Lanotte, met minister Reynders en met het kabinet van de eerste minister. De ouders hebben oplossingen voorgesteld, hen werden beloften gedaan, maar nu valt alles weer stil. De kabinetten reageren niet meer en de beloften werden niet nagekomen.

Welke waarde wordt door u en door de regering toegekend aan de waiting list van ex-Sabena? Deze waiting list was immers de exclusieve toegangspoort tot de aanwerving. Willen u en de regering de jonge piloten van de 9^{de} promotie, gezien hun statuut van toekomstige werknemer bij de maatschappij en hun verworven positie op de waiting list, aansluiten bij het sociale pakket dat werd uitgewerkt voor het ex-Sabena-personeel? Worden er door u en door de regering, ook voor de jonge werkloze piloten, bijzondere maatregelen getroffen teneinde hun vervagende opleiding te kunnen beëindigen en hun licenties te kunnen behouden? Waarom worden onze jonge piloten in andere Europese lidstaten systematisch achtergesteld op basis van hun in België verkregen licentie en dit door het inbouwen van nationale voorwaarden in de vereisten tot het verkrijgen van de nodige Europese licenties van de lidstaten? Het Bestuur der Luchtvaart deelt ons terzake mee dat dit in strijd is met de Europese wetgeving, hoewel het blijkbaar wel de realiteit is. Kunnen de meer dan aanzienlijk investeringen eindelijk worden ingebracht als beroepskosten en op deze manier tot een zeker fiscaal statuut leiden?

04.02 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw Creyf, ik zal uitleggen welke initiatieven genomen zijn voor de piloten in het algemeen en voor de jonge piloten in het bijzonder.

Op 21 december 2001 werd beslist een bedrag te reserveren voor het uitbetalen van een toelage aan de werkloze piloten van de failliete luchtvaartmaatschappijen, dit met het oog op de hernieuwde erkenning van hun bevoegdheidsverklaring. Omdat piloten die houder zijn van een geldige bevoegdheidsverklaring een betere positie hebben op de arbeidsmarkt, zal de regering eenmalig tussenkomen in

04.02 **Isabelle Durant**, ministre: Le Conseil des ministres du 21 décembre 2001 a décidé de réserver un montant destiné au paiement d'une indemnité aux pilotes qui se sont retrouvés au chômage à la suite de la faillite de leur compagnie aérienne afin de renouveler et de maintenir leurs qualifications. Le gouvernement

de kosten van de vluchtsimulators die de piloten moeten afhuren voor het afleggen van hun periodieke bekwaamheidsproef. Zo kan de geldigheid van hun bevoegdheidsverklaring voor een bijkomend jaar verlengd worden. De praktische modaliteiten van de bedoelde tussenkomst worden momenteel nog uitgewerkt door mijn departement.

Wat de groep van jonge piloten betreft, meer bepaald die waar de 9^{de} promotie van de Sabena Flight Academy of SFA deel van uitmaakt, kan ik u meedelen dat op 19 november 2001 een vergadering heeft plaatsgehad op mijn kabinet. Mijn administratie en afgevaardigden van die groep piloten hebben toen de problematiek besproken. Als gevolg van dat gesprek werd op 30 november 2001 met mijn collega van Landsverdediging overeengekomen dat de piloten die dat wensen, opgenomen kunnen worden in het kader van het vliegend personeel van de voormalige luchtmacht, na een aangepaste opleiding. Met medewerking van de SFA werden alle betrokken piloten hiervan op zeer korte termijn persoonlijk op de hoogte gebracht. Voor de piloten van de 9^{de} promotie gebeurde dat zelfs binnen de 24 uur. Om een maximaal aantal kandidaten de gelegenheid te geven, werd, bij uitzonderingsmaatregel, de uiterste inschrijvingsdatum voor de eerste promotie van 2002 door de luchtcomponent van de Belgische krijgsmacht verschoven naar eind december 2001. Wij moeten helaas vaststellen dat de respons vanwege de piloten heel miniem is.

Een tweede maatregel bestaat uit de verlenging van de periode waarbinnen de Belgische vergunningen omgezet kunnen worden in Europese vergunningen, te weten van 2005 tot 2009. De daartoe nodige aanpassing van het koninklijk besluit van 10 januari 2000 is momenteel in voorbereiding bij het Bestuur van de Luchtvaart.

Aan mijn collega van Financiën heb ik in juli 2001 gevraagd de mogelijkheid te onderzoeken om de BTW-aanslagvoet van 21% - die van toepassing is op de kosten van de pilotenopleidingen - terug te brengen naar 6%. De administratie van Financiën onderzoekt momenteel de zaak.

Wat een eventuele overheidstussenkomst in de kosten van de opleiding zelf betreft, via subsidies, deel ik mee dat het hier niet om een federale bevoegdheid gaat omdat het een onderwijsaangelegenheid betreft. Ik weet wel dat op het niveau van de gemeenschappen verschillende initiatieven worden voorbereid.

Men stelt inderdaad vast dat piloten met een Belgische vliegvergunning moeilijkheden ondervinden die men als discriminatie kan beschouwen wanneer zij in bepaalde lidstaten van de Europese Unie werk zoeken. Het Bestuur der Luchtvaart heeft samen met de BCA - de beroepsvereniging van Belgische piloten - en met de overkoepelende European Cockpit Association of ECA, die problematiek reeds een eerste maal aangekaart bij de Europese Commissie op 20 december 2001.

Er werd overeengekomen dat de beroepsvereniging de gedocumenteerde klachten van hun leden centraliseert zodat een op concrete feiten gebaseerd dossier kan worden samengesteld op grond waarvan de BCA een klacht bij de Europese Commissie kan indienen. Ik zal deze klacht ondersteunen.

interviendra ainsi dans le coût des simulateurs que les pilotes doivent louer pour passer leurs tests périodiques d'aptitude.

En ce qui concerne les jeunes pilotes, dont ceux de la neuvième promotion de la *Sabena Flight Academy*, il a été convenu le 30 novembre 2001 avec mon collègue de la Défense qu'ils pourraient être intégrés, moyennant une formation adaptée, dans le cadre des pilotes de l'ancienne force aérienne. Pour donner une chance au plus grand nombre possible de pilotes, la date de clôture des inscriptions a été reportée à fin décembre 2001. Il n'y a malheureusement pas eu beaucoup de réactions.

Ensuite, la période pendant laquelle les licences belges peuvent être converties en licences européennes a été prolongée de 2005 à 2009. La nécessaire modification de l'arrêté royal du 10 janvier 2000 est actuellement en préparation au sein de l'administration de l'Aéronautique. Il a été demandé le 9 juillet 2001 au ministre Didier Reynders s'il était possible de ramener à 6% le taux de TVA applicable aux frais pour la formation de pilote. Une intervention publique, sous la forme de subsides, dans les frais de formation ne relève pas de la compétence des autorités fédérales. Les pilotes belges éprouvent, en effet, des difficultés lorsqu'ils cherchent du travail dans d'autres Etats membres de l'Union européenne. La Commission européenne a été informée de ce problème le 20 décembre 2001.

Un dossier sera constitué à partir de faits concrets; il servira à étayer la plainte que va déposer, avec mon soutien, la *Belgian Cockpit Association* auprès de la Commission européenne.

Nous cherchons donc à apporter une réponse au drame vécu par

Ik vat de maatregelen samen. De federale overheid heeft beslist om de tests in simulators voor elke piloot die het vraagt, te financieren. Wij werken samen met de piloten om dit systeem op poten te stellen. Wij overleggen met de gewesten hoe zij de trainingen kunnen subsidiëren. Vrijdag zal ik op de vergadering van het overlegcomité vragen welke inspanningen de gewesten kunnen en willen leveren. Ik heb de reglementering gewijzigd waardoor simulator tests kunnen volstaan. Dat is gemakkelijker te organiseren dan tests met reële vluchten.

Dat is de belangrijkste uitwerking van de principiële beslissing van de regering inzake de kwalificatie van de piloten in het algemeen. Daarbij zijn sommige elementen voor de jonge piloten opgenomen. Ik weet dat deze situatie voor hen een groot drama is. Ik heb de elementen toegelicht en heb verklaard welke steun het federaal niveau kan geven. Daarnaast heb ik gewezen op de vraag aan de gewesten om deze mensen niet te laten vallen. Zij behoren tot een andere categorie dan andere personeelsleden die bij het faillissement zijn betrokken. Dat zijn de concrete elementen. Wij betalen de tests van de piloten.

04.03 Simonne Creyf (CD&V): Mevrouw de minister, in uw antwoord hoor ik precies datgene wat de leerling-piloten en de ouders zo wanhopig maakt.

U verwijst naar beslissingen van de Ministerraad. Iedereen kent die beslissingen. Die zijn gepubliceerd, maar daar gaat het niet om. Ik vraag niet wat de Ministerraad heeft beslist, maar wat daarvan in uitvoering is. Wat hebben de betrokkenen daarvan al gezien? Op het terrein is nog niets gebeurd.

In verband met de jonge leerling-piloten hebt u niet geantwoord op mijn punctuele vragen over de waiting-list. Zullen zij voor het sociaal pakket in aanmerking kunnen komen? U antwoordt niet op die vragen. U resumeert uw antwoord. Mag ik het resumeren? De enige maatregel die ten aanzien van de leerling-piloten is genomen, is het feit dat zij ook naar Landsverdediging mogen overstappen. U zegt dat de respons beperkt is, maar ik tel 18 kandidaten. Wie daarvoor kiest, kiest voor een militaire carrière. Zij moeten de opleiding voor een gedeelte herbeginnen en niets zegt dat deze personen ook zullen slagen. Dat is de enige mogelijkheid. Zij kunnen vrij naar het leger overstappen.

In de tweede plaats hebt u de periode van 2005 opgetrokken tot 2009. Als men geen job heeft zijn die 500 vliegers even moeilijk binnen vier of zes jaar te realiseren. Men kan niet vliegen. Dat is de vicieuze cirkel waarin die jongeren zijn terechtgekomen. Zij zitten in het laatste jaar van de opleiding, maar om die opleiding te voltooien en een Europese licentie te krijgen, hebben zij 500 vliegers nodig. Zij kunnen die uren nooit bijeenkrijgen, omdat zij niet kunnen vliegen, want zij kunnen nergens aan de slag. Dit is een vicieuze cirkel. Dit is de patstelling die mensen financieel wanhopig maakt. Sommige gezinnen zullen hun huis moeten verkopen als er geen oplossing wordt gevonden. Dat zijn serieuze aderlatingen voor de gezinnen, zelfs voor ouders van jonge leerling-piloten.

Het is ook een serieuze aderlating voor ouders van jonge leerling-piloten. Zij hebben niet één kind, maar twee of drie, voor wie zij ook

les jeunes pilotes. Nous allons payer les tests à l'ensemble des pilotes.

04.03 Simonne Creyf (CD&V): La ministre se réfère à certaines décisions prises par le Conseil des ministres. J'aimerais savoir lesquelles ont été mises en œuvre.

Les jeunes pilotes pourront-ils prétendre au paquet de mesures sociales? Dix-huit pilotes ont décidé de franchir le pas et de rejoindre la force aérienne. Ce choix d'une carrière militaire n'est pas évident; les parents des jeunes pilotes se trouvent dans une impasse financière et l'armée est un pis-aller.

La vice-première ministre dit vouloir prendre des mesures, mais pas à charge de son budget. Pour l'instant, c'est le calme plat. Les parents ne reçoivent plus de réponse à leurs fax. Il ne s'agit que des pilotes de la neuvième promotion, soit quatre-vingts jeunes pilotes. La seule solution consisterait à les intégrer au groupe pouvant prétendre au paquet de mesures sociales. Le gouvernement doit en outre assumer ses responsabilités morales et peut-être même juridiques en matière de liste d'attente.

moeten zorgen. Men zit dus zowel financieel als sociaal in een patstelling. Men raakt daar niet uit. U zegt dan dat zij naar het leger kunnen gaan. Ik denk dat zo een antwoord belachelijk is! Wat mij nog het meest frustreert, is dat de ouders gesprekken hebben gehad met de kabinetten van alle ministers. Er is aan die mensen uitzicht gegeven op diverse oplossingen.

In een eerste fase wordt er door de regering beloofd. In een tweede fase wordt de zwartepiet doorgeschoven van de ene minister naar de andere. De premier zegt dat mevrouw Durant het moet oplossen met haar eigen begroting. Minister Durant zegt dat ze het wel wil doen, maar niet van haar eigen begroting. Ze wil dus bijkomende middelen. Dat is de huidige situatie. Minister Reynders zegt dat hij wel fiscale maatregelen wil nemen en dat het onderzocht wordt. Zo gaat dat maar door. De ene verwijst naar de andere.

De betrokkenen blijven faxen en brieven sturen. Nu is het echter windstil. Er wordt niet meer gereageerd. Op de laatste 200 faxen van de ouders van de piloten is niet meer gereageerd. Dat is bijzonder frustrerend voor die mensen.

Het gaat niet om alle opleidingen. Het gaat om die ene negende promotie, die is afgesneden van de mogelijkheden die de vroegere promoties hadden, en die niet de mogelijkheden zal krijgen die de tiende en elfde promotie hebben gekregen. Het betreft ongeveer 80 personen. Als ik mij niet vergis, zijn er in 1998 125 met de opleiding gestart. In de loop der jaren zijn er een aantal afgevallen. Het gaat om 80 jonge mensen die zich in een complete patstelling bevinden. Is het niet mogelijk om zonder de zwartepiet door te schuiven in een gezamenlijk overleg van alle ministers een oplossing te zoeken voor die groep?

Er zijn twee zaken essentieel. Ten eerste, moet men ze opnemen in het sociale pakket dat is voorbehouden aan de ex-Sabeniens. Ten tweede, moet de regering als hoofdaandeelhouder van Sabena haar morele verantwoordelijkheid, en misschien zelfs haar juridische verantwoordelijkheid, opnemen tegenover de mensen die op die wachtlijst staan.

04.04 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw Creyf, ik beaam dat het voor deze 800 personen bijzonder moeilijk is, aangezien zij hun vorming niet hebben beëindigd. Ik zou toch willen zeggen dat deze beslissing werd genomen op de Ministerraad van 21 december 2001 en dat we nu nog maar één maand verder zijn. Ik werk met de Belgian Cockpit Association aan een algemeen systeem. Ik weet dat ik voor de jonge piloten, die in een specifieke situatie zitten, geen miraculeuze oplossing heb. Dat is toch ook een zaak van de Gewesten.

Op federaal niveau is de vorming onze bevoegdheid niet. Ik werk zeer hard om een echte oplossing te vinden voor het grootste deel van de piloten, die op de arbeidsmarkt ernstige problemen kunnen ondervinden op het vlak van kwalificatie. Ik heb ook initiatieven genomen met de ouders van de jonge piloten. Maar ik beschik niet over de macht om in dit drama een formele beslissing te nemen of hulp te geven. Deze jonge mensen van de negende promotie bevinden zich in grote moeilijkheden door het faillissement in november. Het is onrechtvaardig in vergelijking met de mensen van

04.04 **Isabelle Durant**, ministre: Il y a un mois à peine, nous avons pris une série de décisions au sein du gouvernement. Entre-temps, nous élaborons des mesures en collaboration avec la *Belgian Cockpit Association*. Il n'y a pas de solution miracle.

Il est important de tout mettre en oeuvre pour offrir aux élèves pilotes de la neuvième promotion la chance d'obtenir une qualification officielle.

het vorige jaar. Ik kan echter onmogelijk een onmiddellijke oplossing bieden, ook al begrijp ik dat het heel moeilijk is. Wij blijven werken aan deze zaak van kwalificatie.

Ik had nog andere antwoorden voor de heer Viseur, maar hij is er niet. Ik wil heel precies zijn voor deze specifieke groep van personeel.

04.05 **Simonne Creyf** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het klinkt hopeloos.

04.05 **Simonne Creyf** (CD&V): La situation est désespérée.

Moties **Motions**

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.
En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door mevrouw Simonne Creyf en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van mevrouw Simonne Creyf
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
verzoekt de regering
- op *snelle en efficiënte wijze* de maatregelen, waartoe beslist werd op 11 november 2001 in de ministerraad ten gunste van de jonge piloten en leerling-piloten, uit te voeren;
- de bijzondere maatregelen te nemen zoals beloofd voor de leerling-piloten van de 9^{de} promotie SFA."

Une motion de recommandation a été déposée par Mme Simonne Creyf et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de Mme Simonne Creyf
et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
demande au gouvernement
- de mettre en oeuvre, *rapidement et efficacement*, les mesures décidées en faveur des jeunes pilotes et élèves pilotes le 11 novembre 2001 en Conseil des ministres;
- de prendre les mesures spéciales auxquelles il s'était engagé à l'égard des élèves pilotes de la 9^e promotion de la SFA."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Marcel Bartholomeeussen, Hugo Philtjens, Daan Schalck en mevrouw Claudine Drion.

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Marcel Bartholomeeussen, Hugo Philtjens, Daan Schalck et Mme Claudine Drion.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.
Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

04.06 **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, u mag het mij niet kwalijk nemen, maar het stoort mij bijzonder dat hier een eenvoudige motie wordt ingediend, nog voor dat er een gewone motie van aanbeveling wordt ingediend en zelfs nog voordat de minister hier geantwoord heeft op de vragen van mevrouw Creyf. Mevrouw de minister was nog bezig met haar antwoord en u laat dan nog een eenvoudige motie ondertekenen door iemand die hier binnenkomt en opgebeld werd door een medewerker van de minister. Dat stoort mij bijzonder en beduidt dat u niet geïnteresseerd bent in wat hier door de minister gezegd wordt, maar dat het uw bedoeling is de minister uit de wind te zetten. Dat is het doel van de vertoning die u hier opvoert.

04.06 **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): Ce qui m'irrite, c'est le fait qu'une motion pure et simple ait été déposée avant même le dépôt de la motion de recommandation et avant que la ministre ait répondu !

04.07 **De voorzitter**: Bedankt, mijnheer Mortelmans, als voorzitter

04.07 **Le président**: Aux termes

blijf ik neutraal in deze aangelegenheid. Alleen nog dit: de waarheid gebiedt mij te zeggen dat het wel kan dat men een motie indient nog tijdens het antwoord van de minister. Of dit ook voor de motie van aanbeveling geldt, is nog iets anders.

du Règlement, une motion peut être déposée pendant qu'un ministre répond.

05 Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "een gereserveerde rijstrook voor openbaar vervoer en wagens met meer dan drie inzittenden" (nr. 6155)

05 Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "une bande de circulation réservée aux transports publics et aux véhicules transportant plus de trois occupants" (n° 6155)

05.01 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, rond de nieuwjaarsperiode heb ik in een krant gelezen dat u met de idee speelt om een wagen met drie inzittenden een gereserveerde rijstrook te gunnen. Op dat ogenblik was mij de zaak niet helemaal duidelijk. Er was sprake van busbanen, maar ik begreep niet of er sprake was van het invoeren van een nieuwe rijstrook. Ging het om het openen van een mogelijkheid, zoals die vandaag al in Nederland bestaat? Er zijn daar op snelwegen experimenten aan de gang om het carpoolen in het woon-werkverkeer te promoten, waardoor chauffeurs worden beloond die geen autosolisten zijn. Wanneer u dit wil doorvoeren gaat u de goede richting uit.

05.01 Daan Schalck (SP.A): Le plan de circulation présenté par la ministre à la fin de l'année dernière évoquait le projet relatif à une bande de circulation réservée aux transports publics et aux véhicules transportant plus de trois occupants. Les bus et les voitures pourraient-ils dès lors utiliser la même bande de circulation ou envisage-t-on l'ajout d'une bande de circulation supplémentaire pour les véhicules transportant plus de trois occupants? L'utilisation, par des véhicules privés, de la bande de circulation réservée aux bus serait une mauvaise chose pour les transports publics. Comment et quand cette mesure sera-t-elle mise en oeuvre?

Het zou natuurlijk ook de bedoeling kunnen zijn – het was mij niet volledig duidelijk – om alle huidige busstroken toegankelijk te maken voor wagens met meer dan drie inzittenden. Dan vrees ik echter dat, op z'n minst in stedelijke omgevingen, deze maatregel voor het openbaar vervoer eerder een stap achteruit betekent, dan wel een stap vooruit. Is het uw bedoeling om bussen en wagens samen op de huidige busstroken toe te laten? Gaat het om een algemene maatregel of opent u gewoon een mogelijkheid, wat een nuance zou zijn? Overweegt u de mogelijkheid om een nieuwe rijstrook te creëren, waar alleen wagens met minimaal drie inzittenden gebruik van mogen maken, of denkt u aan autosnelwegen, waar toch zeer weinig bussen en gemengd verkeer aanwezig zijn?

Ten slotte, hoe en wanneer denkt u deze maatregel bij wijze van experiment of bij wijze van algemene regel in te voeren?

05.02 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, collega's, op 21 december 2001 hechtte de Ministerraad zijn goedkeuring aan mijn ontwerp van koninklijk besluit dat de wegbeheerders in de mogelijkheid stelt om een rijstrook te reserveren voor motorvoertuigen die, naast de bestuurder, minimum twee passagiers vervoeren. Met deze mogelijkheid krijgt de wegbeheerder een instrument in handen waarmee hij het carpoolen kan stimuleren. Voor de signalisatie werd geopteerd voor een nieuw onderbord bij verkeersbord C5. Op het nieuwe onderbord komt de vermelding "Uitgezonderd 3+". Een rijbaan of rijstrook met deze signalisatie is slechts toegankelijk voor voertuigen met ten minste drie inzittenden, evenals voor de voertuigen van de geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer.

05.02 Isabelle Durant, ministre: Le 21 décembre 2001, le Conseil des ministres a adopté un projet d'arrêté royal permettant au gestionnaire de voirie de réserver une bande de circulation aux véhicules motorisés occupés par au moins trois personnes. Le gestionnaire de voirie se voit ainsi doté d'un instrument important pour encourager le co-voiturage.

Het gaat hier dus om nieuwe signalisatie die losstaat van de bestaande aanduiding van busstroken. Begin januari 2002 werd het ontwerp van koninklijk besluit voor advies aan de gewesten overgemaakt, dit in het licht van de betrokkenheidsprocedure.

En ce qui concerne la signalisation, il a été décidé d'opter pour la mise en place d'un panneau additionnel au panneau de signalisation C5 et portant la

Aangezien de gewesten bij de voorbereiding van dit ontwerp van koninklijk besluit werden betrokken, mogen wij de adviezen verwachten binnen een termijn van dertig dagen zoals wij hebben beslist. Ik hoop dat die termijn zal worden gerespecteerd. Ik ben ook geïnteresseerd in de adviezen van de gewesten die de wegbeheerders zijn. Eventueel kan dat dus nog veranderen met de adviezen van de gewesten, al denk ik, gezien de gezamenlijke voorbereiding, dat de veranderingen niet zo groot zullen zijn. Daarna moet nog advies worden gevraagd aan de Raad van State. Ik wil heel precies zijn wat de busstroken betreft. De echte betekenis van dit koninklijk besluit is de wegbeheerders een instrument in handen te geven om te kunnen beslissen waar en hoe deze maatregel mogelijk is zonder daarbij andere problemen te creëren. De wegbeheerder is best geplaatst om daarover te beslissen. Ik geef alleen, net als bij de zone-30 rond de scholen, instrumenten om de wegbeheerders te helpen het carpoolen te stimuleren.

mention "excepté 3+". En l'occurrence, il s'agit d'une nouvelle signalisation. Une bande de circulation équipée de cette nouvelle signalisation est accessible aux seuls véhicules dont les occupants sont au nombre de trois et aux véhicules des transports collectifs réguliers. Le projet d'arrêté royal a été transmis aux Régions au début de l'année 2002. Etant donné qu'elles ont participé à l'élaboration du projet, un délai d'avis d'un mois a été pris en considération. Ensuite, ce projet devra encore être transmis pour avis au Conseil d'Etat.

La décision doit être prise par le gestionnaire de voirie. Il s'agit d'un instrument indépendant des bandes de circulation réservées aux bus.

05.03 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord. Ik was even bang dat wagens op busstroken algemeen zouden worden toegelaten. Dat is niet zo, het apart statuut voor autobussen blijft behouden en dat is aangewezen voor een prioritaire doorstroming van het openbaar vervoer. Op bepaalde plaatsen kan deze maatregel een bijdrage zijn om het carpoolen te stimuleren. Deze maatregel is volgens mij dan ook een goede zaak.

05.03 Daan Schalck (SP.A): Je craignais que l'on adopte une directive générale permettant aux voitures de circuler sur les bandes de circulation réservées aux bus. Je pense que la ministre a pris une initiative positive.

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

06 Vraag van de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de kortingen gegeven door de NMBS ten voordele van grote gezinnen" (nr. 6156)

06 Question de M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les réductions accordées par la SNCB aux familles nombreuses" (n° 6156)

06.01 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het is u zeker bekend dat de NMBS een handleiding heeft voor het aanvragen van een verminderskaart voor grote gezinnen. Ik heb die eens ter hand genomen. Ik denk dat er bij deze handleiding nog best een handleiding zou worden gevoegd om de eerste te begrijpen en om te zetten in menselijke taal. Het zou ook aan mij kunnen liggen, maar mij is toch niet echt duidelijk wat nu juist de kortingen zijn. Nog niet lang geleden werd de ondoorzichtigheid van tarieven van de NMBS aangeklaagd. Dit is daar opnieuw een voorbeeld van. Neem het aantal categorieën van grote gezinnen, dat naargelang het land van herkomst nog eens opnieuw wordt opgesplitst: het is voldoende voor een aparte brochure.

06.01 Daan Schalck (SP.A): La SNCB accorde des réductions aux parents et aux enfants qui composent une famille nombreuse. A cet effet, elle a même publié un manuel incompréhensible.

Vandaag geeft de NMBS deze kortingen aan ouders en kinderen van deze grote gezinnen. Daarvoor moet om het jaar of om de vijf jaar, naargelang het geval, een verminderskaart worden aangevraagd.

Les réductions accordées aux couples mariés équivalent-elles à celles octroyées aux couples cohabitants? Les critères d'évaluation diffèrent-ils lorsque des parents divorcés se remarient ou se remettent en ménage? Dans l'affirmative, quelles sont ces

Sommige kortingen blijven zelfs levenslang geldig, ook al zijn de kinderen ondertussen uithuizig. Wij hebben geen probleem met die kortingen en hun geldigheidsduur.

Wij hebben er in principe geen probleem mee dat de NMBS kortingen geeft die een zekere tijd blijven gelden. Dat kan allemaal meer stimulansen geven om meer gebruik te maken van het openbaar vervoer. Daar ligt het probleem dus helemaal niet. Het is me echter niet helemaal duidelijk of samenwonenden in alle gevallen op gelijke voet behandeld worden.

Ik wil een misschien nog moeilijker probleem aankaarten, te weten dat van gescheiden ouders waarvan de kinderen toegewezen worden aan de moeder. Wanneer zij opnieuw gaat samenwonen met een man, die ook kinderen uit een eerste huwelijk heeft, telt het nieuwe gezin bijvoorbeeld vier kinderen. Voor mij is het moeilijk om af te leiden of zij dan op dezelfde wijze van al die kortingen kunnen genieten. Kunnen zij dat dan levenslang en onder dezelfde voorwaarden doen? Als dat niet zo is, wil ik graag van u vernemen welke verschillen er zijn en hoe de NMBS die verschillen motiveert. De huidige regering probeert – heel terecht – alle samenlevingsvormen zoveel mogelijk op gelijke voet te behandelen. Als er dus al verschillen zouden zijn, vraag ik me af wat de motivatie daarvoor is.

06.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega Schalck, aan samenwonenden worden door de NMBS in principe geen kaarten uitgereikt, behalve in de voorziene gevallen, bijvoorbeeld bij afstamming van ambtswege of bij vonnis. Terzake wil ik u punt 2.7 van het reglement citeren: "Bij afstamming van ambtswege of bij vonnis buiten het huwelijk krijgen de ongehuwde vader of moeder met minstens drie kinderen die de gestelde voorwaarden vervullen, levenslang recht op de kaart. De kinderen krijgen de kaart onder de gewone voorwaarden. Indien de kinderen de familienaam dragen van de vader die de kaarten aanvraagt, moet het formulier de naam, de afstamming, de burgerlijke staat, de geboortedatum en gebeurlijk het adres van ieder kind vermelden. Indien de kinderen niet de familienaam dragen van de aanvrager of indien een kaart voor beide ouders wordt aangevraagd, moet het formulier de naam, de afstamming, de burgerlijke staat, de geboortedatum en gebeurlijk het adres van ieder kind vermelden. Bovendien moet tevens de naam van de verwekker, wiens naam het kind niet draagt, worden aangegeven. De aangifte moet door het gemeentebestuur worden gelegaliseerd."

Collega's, ik wil niet lachen met het reglement van de NMBS. Ik wil enkel zeggen dat wanneer er een regel bestaat, die duidelijk en juist moet zijn inzake de toegankelijk voor alle kinderen of voor alle families, onafhankelijk van hun huwelijks- of gezinssituatie.

Wat de gescheiden ouders betreft, bepaalt het reglement: "De ouders behouden levenslang het recht op de kaart. De kinderen krijgen de kaart onder de normale voorwaarden." Er is ook een regel inzake het hertrouwen van gescheiden personen: Ik citeer: "Na het nieuwe huwelijk tellen de aan een van de partijen toevertrouwde kinderen niet meer mee om het levenslange recht op de kaart van de tegenpartij te bepalen. Alleen de gerechtelijke uitspraak of de notariële akte in verband met het hoederecht komen in aanmerking. Bij het

différences et sur la base de quels critères se justifient-elles?

06.02 **Isabelle Durant**, ministre: La SNCB ne délivre pas de cartes de réduction aux cohabitants, sauf en cas de filiation d'office ou par jugement en dehors du mariage. Dans ce cas, le parent non marié et ayant au moins trois enfants conserve le droit de réduction à vie. Les enfants reçoivent la carte dans les conditions normales. Seule la procédure change, indépendamment du fait que le nom de famille de l'enfant soit ou non identique à celui du demandeur de la carte.

Les parents divorcés conservent à vie leur droit à la carte.

Les enfants à charge des parents reçoivent la carte aux conditions normales. Après un remariage, les enfants dont la garde est attribuée à une des parties ne comptent plus pour l'attribution du droit à la réduction à vie. Seuls les actes notariés et les décisions juridiques relatifs au droit de garde des enfants peuvent être pris en considération. En l'absence de ces documents ou en cas de garde conjointe, les enfants sont considérés comme confiés au

aanvraagformulier moet bijgevolg een uittreksel uit de gerechtelijke uitspraak of uit de notariële akte gevoegd zijn." Tot zover het citaat.

Collega Schalck, ik ben het met u eens dat er een probleem is. Het Bestuur van het Vervoer te Land van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur en de NMBS zijn momenteel aan het bestuderen hoe de huidige reglementering kan worden aangepast, om de verschillen in de toekenningcriteria tussen gehuwden en wettelijk samenwonenden weg te werken. Omdat door de gelijkschakeling het aantal begunstigen wellicht zal stijgen, zal de maatregel wellicht een budgettaire weerslag hebben. U weet echter ook dat wij hebben beslist dat kinderen tussen 0 en 12 jaar gratis mogen reizen wanneer ze begeleid worden door een volwassene, met een maximum van vier kinderen per volwassene. Het saldo kan worden opgemaakt tussen dat voordeel en de kinderen die ouder zijn dan 12 jaar. Een conclusie inzake deze elementen verwacht ik bij de beslissing over het derde beheerscontract van de NMBS. Dat zal de gelegenheid vormen om de bestaande situatie te veranderen en in de reglementen een evenwichtiger antwoord te vinden, aangepast aan de echte gezinssituatie, met of zonder huwelijk.

06.03 Daan Schalck (SP.A): Mevrouw de minister, ik wil nog even kort repliceren. Het is ook onze zorg dat alle samenlevingsvormen op gelijke grond behandeld worden. Uit uw eerste technische antwoord is mij niet helemaal duidelijk geworden of het om alle samenwonenden ging. Ik vermoed van niet. Ik hoop dat men daarmee toch rekening wil gaan houden.

Wat het financiële aspect betreft, heeft de huidige regering inderdaad al een inspanning gedaan voor de kinderen tussen 0 en 12 jaar.

De regering heeft dus twee keer voor de verminderskaart betaald. Bovendien verloopt de demografische evolutie – dat valt te betreuren – in de richting van kleinere gezinnen. Dit reglement bestaat al heel lang. Een paar jaar geleden betaalde men dus al meer dan nu, alleen al door de gezinssamenstelling en de vermindering van het aantal huwelijken.

De absurditeit van de situatie is er vooral voor de gescheiden mensen. Wie vandaag gescheiden is en niet het hoederecht over de kinderen krijgt, krijgt levenslang korting omdat hij of zij ooit vader of moeder van een groot gezin was. Daarentegen, een persoon met twee kinderen die het hoederecht over de kinderen krijgt - en dus blijvend inspanningen voor de opvoeding levert - en daarna een relatie aangaat met iemand met ook twee kinderen, heeft dan een gezin met vier kinderen, maar komt voor de korting toch niet in aanmerking. Dit zijn de kleine kanten van een reglement dat werd opgesteld in een tijd dat iedereen huwde en niemand scheidde. De NMBS evolueert blijkbaar heel traag inzake de nieuwe samenlevingsvormen. Ik breng dit probleem onder de aandacht in de hoop dat daarmee bij de herziening van de tarieven rekening wordt gehouden. Ik hoop dat wij deze vraag volgend jaar – na de herziening van de tarieven van de NMBS - niet opnieuw moeten stellen.

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

parent chez lequel ils sont domiciliés. L'Administration du Transport terrestre du ministère des Communications et de l'Infrastructure et la SNCB examinent en ce moment les modalités d'adaptation de la réglementation actuelle pour résoudre autant que possible les problèmes. Ces changements, qui se traduiront par une augmentation du nombre de bénéficiaires, auront un impact budgétaire. Ce dossier fait partie de la discussion du troisième contrat de gestion.

06.03 Daan Schalck (SP.A): Un des soucis de mon parti est de traiter tous les types de cohabitation sur un même pied. La réponse de la ministre n'est pas définitive à ce niveau.

Le gouvernement a déjà consenti un effort en ce qui concerne les 0-12 ans. Pour les autres catégories, les mesures sont moins claires. L'évolution démographique révèle que les familles sont de moins en moins nombreuses.

Les parents divorcés sont les victimes de la réglementation actuelle. En attirant l'attention sur ce problème, j'espère que la SNCB tiendra compte de ce groupe lors de l'instauration de son nouveau système de tarification.

07 Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en

Vervoer over "de Short Sea Shipping" (nr. 6168)

07 Question de M. Karel Van Hoorebeke à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le Short Sea Shipping" (n° 6168)

07.01 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, u zult zich herinneren dat ik u in januari 2001 ook over Short Sea Shipping ondervroeg. Ik kom hierop terug omdat een aspect van de Short Sea Shipping een belangrijke rol kan spelen in het probleem van de mobiliteit, vooral inzake het goederenvervoer over de weg. Het promotiebureau van Short Sea Shipping heeft de cijfers van het jaar 2000 gepubliceerd waaruit blijkt dat meer dan drie vierde van de trafiekgroei in de Vlaamse havens te danken is aan de ontwikkeling van Short Sea Shipping. Het Europees vervoer kan dus grotendeels via dit havennetwerk gebeuren.

Mevrouw de minister, u hebt toen gezegd dat u in het kader van het Europees voorzitterschap concrete initiatieven inzake Short Sea Shipping zou nemen. Ik weet dat daarover een conferentie werd georganiseerd. Welke concrete initiatieven hebt u terzake genomen? Welke resultaten heeft dat opgeleverd? In het kader van de toenemende mobiliteitsproblematiek moeten alle mogelijke transportmiddelen worden aangegrepen om het goederenvervoer over de weg zoveel mogelijk te beperken. Mevrouw de minister, kunt u de huidige stand van zaken toelichten?

07.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, tijdens het Belgisch voorzitterschap zijn er twee zaken gebeurd. Ten eerste, op de Transportraad van 6 en 7 december 2001 werd een Europese richtlijn goedgekeurd die tot doel heeft verplicht de IMO FAL-documenten te gebruiken indien documentaire procedures vereist zijn.

Zoals reeds eerder werd meegedeeld, is de federale overheid voor de helft tussengekomen in de kosten van een studie die werd uitgevoerd in opdracht van het promotiebureau Shortsea Shipping Vlaanderen. U hebt de elementen van de verhoging van deze trafiek gekregen. De studie had ook tot doel de documentenstroom en de administratieve procedure bij het vervoer per short sea shipping te inventariseren en na te gaan welke knelpunten de ontwikkeling van deze vervoerswijze bemoeilijken. Tevens werden er aanbevelingen gedaan om die knelpunten weg te werken.

Op 21 november 2001 organiseerde ik in samenwerking met de haven van Brussel en de Europese redersorganisatie een workshop. Op basis van de studie werd tijdens deze workshop door drie ad hoc-werkgroepen de problematiek van de documentenstroom in short sea shipping onder de loep genomen. De eerste werkgroep behandelde de douanedocumenten. De tweede werkgroep concentreerde zich op de gevaarlijke goederen en de veterinaire en fytosanitaire controle. De derde werkgroep hield zich bezig met de commerciële documenten en de elektronische informatie-uitwisseling.

De werkgroepen formuleerden conclusies. Reeds volgende maand zullen die worden vertaald in concrete aanbevelingen, die gericht zijn aan de overheid en de betrokken privé-sector.

Op Europees vlak zullen tijdens het Spaanse voorzitterschap maritieme aangelegenheden en short sea shipping een belangrijke

07.01 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): En réponse à ma question du 17 janvier 2001, la ministre a déclaré qu'en ce qui concernait *le Short Sea Shipping*, elle profiterait de la présidence belge de l'UE pour prendre des mesures.

Le *Short Sea Shipping* pourrait contribuer dans une mesure non négligeable à réduire le trafic routier. Il s'agit d'une activité portuaire importante.

A quels résultats ont abouti ces initiatives? Comment seront-elles concrétisées?

07.02 **Isabelle Durant**, ministre: Lors du Conseil des ministres européens des Transports des 6 et 7 décembre 2001, une directive rendant obligatoires les documents IMO FAL a été approuvée.

Les autorités fédérales ont participé, à concurrence de 50 %, à une étude commandée par l'agence de promotion *Short Sea Shipping* Vlaanderen qui avait pour but d'inventorier tous les documents et toutes les procédures administratives, et de déceler les difficultés.

Le 21 novembre 2001, la Présidence belge a organisé un atelier en collaboration avec le Port de Bruxelles et l'association des armateurs européens. Au cours de cet atelier, trois groupes de travail se sont penchés sur les problèmes existants. Le premier groupe était chargé des documents douaniers, le deuxième des marchandises dangereuses et des contrôles et le troisième des documents commerciaux et de l'échange d'informations. Leurs conclusions

plaats innemen. Voor Spanje is dat belangrijk en voor ons natuurlijk ook. Wij zullen proberen gebruik te maken van de beslissing van het Spaanse voorzitterschap om op Europees vlak steun te geven aan de short sea shipping. Ik zal mijn volledige steun geven aan inspanningen op Europees niveau. Short sea shipping is inderdaad zeer belangrijk voor de toekomst, zelfs voor andere modi. Op ecologisch en commercieel vlak en op het vlak van mobiliteit moet het steun krijgen.

Mijn eerste taak tijdens het Belgische voorzitterschap was het uitoefenen van druk om te moeilijke procedures te vereenvoudigen. Er is een echte vraag naar. Wij zetten de vereenvoudiging voort.

seront traduites sous la forme de recommandations concrètes dès le mois prochain.

Le dossier *Short Sea Shipping* fera l'objet d'un suivi aux échelons belge, européen et international.

Un grand intérêt sera porté à cette problématique sous la présidence espagnole. Cette forme de transport est importante du point de vue de la mobilité mais aussi de la protection de l'environnement.

07.03 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Mevrouw de minister, dank u voor uw antwoord. Ik ben er tevreden over.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

07.04 De voorzitter: De vragen nrs. 6208, 6213 en 6214 van de heren Josy Arens en Dirk Van der Maelen en mevrouw Karine Lalieux worden naar een latere datum verschoven.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.27 uur.
La réunion publique de commission est levée à 15.27 heures.