



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

woensdag

12-03-2003

10:19 uur

mercredi

12-03-2003

10:19 heures

INHOUD

Samengevoegde interpellatie en vragen van	1
- de heer Joseph Arens tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het NMBS-investeringsplan 2003 en de lijn 162 Brussel-Luxemburg" (nr. 1600)	1
- de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de investeringen van de NMBS in de haven van Brussel" (nr. B129)	1
- de heer Richard Fournaux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de veiligheid bij de NMBS" (nr. B150)	1
- de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het strategisch plan van de NMBS en de weerslag ervan op het behoud van de loketten in vijftig stations" (nr. B159)	1
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de sluiting van een vijftigtal loketten in de NMBS-stations" (nr. B166)	1
- de heer Jean-Marc Delizée aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de plannen om over het hele land 49 stations te sluiten" (nr. B180)	1
- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de mededeling van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS aan het personeel met betrekking tot de herpositionering van het bedrijf" (nr. B207)	1
- de heer Richard Fournaux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het investeringsplan van de NMBS, en meer bepaald het station van Namen" (nr. B208)	1
- de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het investeringsplan van de NMBS" (nr. B209)	2
- de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de tijdsbeperking op het gebruik van de Go Pass" (nr. B217)	2
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het internationaal goederenvervoer per trein van en naar Duitsland" (nr. B239)	2
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de internationale treinen" (nr. B240)	2
<i>Sprekers: , Lode Vanoost, Olivier Chastel, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer</i>	

Moties

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

6

SOMMAIRE

Interpellation et questions jointes de	1
- M. Joseph Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan d'investissement 2003 et la ligne 162 Bruxelles-Luxembourg" (n° 1600).	1
- M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les investissements de la SNCB dans le port de Bruxelles" (n° B129)	1
- M. Richard Fournaux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité à la SNCB" (n° B150)	1
- M. Joseph Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan stratégique de la SNCB et son incidence sur le maintien des guichets dans cinquante gares" (n° B159)	1
- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la fermeture d'une cinquantaine de guichets dans les gares de la SNCB" (n° B166)	1
- M. Jean-Marc Delizée à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le projet de fermeture de 49 gares réparties dans tout le pays" (n° B180)	1
- Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la communication de l'administrateur délégué de la SNCB au personnel sur le repositionnement de l'entreprise" (n° B207)	1
- M. Richard Fournaux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan d'investissement de la SNCB - Gare de Namur" (n° B208)	1
- M. André Frédéric à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan d'investissement de la SNCB" (n° B209)	1
- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la limitation dans le temps de l'utilisation du Go Pass" (n° B217)	2
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le transport international de marchandises par rail depuis et vers l'Allemagne" (n° B239)	2
- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les trains internationaux" (n° B240)	2
<i>Orateurs: , Lode Vanoost, Olivier Chastel, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports</i>	

Motions

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

6

Vraag van de heer Joos Wauters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de reglementering over fietskarren" (nr. B130)	9	Question de M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réglementation relative aux remorques pour bicyclettes" (n° B130)	9
<i>Sprekers:</i> Joos Wauters, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Joos Wauters, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de invoering van een TÜV-label voor auto-onderdelen" (nr. B124)	10	Question de M. Roel Deseyn à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'instauration d'un label TÜV pour les pièces détachées automobiles" (n° B124)	10
<i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de dienstregeling van de lijn 132 Couvin/Charleroi" (nr. B126)	11	Question de M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la desserte de la ligne 132 Couvin/Charleroi" (n° B126)	11
<i>Sprekers:</i> François Bellot, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> François Bellot, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afschaffing van de dienst bevoegd voor wegverkeer en bebakening van de FOD Mobiliteit en Vervoer" (nr. B139)	12	Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression du service circulation et signalisation du SPF Mobilité et Transports" (n° B139)	12
<i>Sprekers:</i> Olivier Chastel, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Olivier Chastel, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Samengevoegde vragen van	13	Questions jointes de	13
- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de beslissing van het overlegcomité betreffende de nieuwe routes voor de nachtvluchten in de luchthaven van Zaventem" (nr. B156)	13	- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la décision du comité de concertation en ce qui concerne les nouveaux couloirs aériens pour les vols de nuit à l'aéroport de Zaventem" (n° B156)	13
- de heer Willy Cortois aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nachtvluchten" (nr. B188)	13	- M. Willy Cortois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les vols de nuit" (n° B188)	13
- de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de soap inzake de concentratie van nacht- en dagvluchten boven de Noordrand" (nr. B198)	13	- M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les multiples rebondissements en ce qui concerne la concentration des vols de nuit et de jour au-dessus de la périphérie nord" (n° B198)	13
- mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nachtvluchten" (nr. B235)	13	- Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les vols de nuit" (n° B235)	13
- mevrouw Els Van Weert aan de eerste minister over "de uitvoering van het nachtvluchtenakkoord van 24 januari 2003" (nr. B249)	13	- Mme Els Van Weert au premier ministre sur "l'exécution de l'accord sur les vols de nuit conclu le 24 janvier 2003" (n° B249)	13
- de heer Hans Bonte aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitvoering van het luchthavenakkoord van 24 januari 2003" (nr. B258)	13	- M. Hans Bonte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mise en oeuvre de l'accord relatif à l'aéroport du 24 janvier 2003" (n° B258)	13
<i>Sprekers:</i> Frieda Brepoels , voorzitter van de VU&ID-fractie, Willy Cortois, Bart Laeremans, Simonne Creyf, Els Van Weert, Hans Bonte, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Frieda Brepoels , président du groupe VU&ID, Willy Cortois, Bart Laeremans, Simonne Creyf, Els Van Weert, Hans Bonte, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	

Vraag van mevrouw Trees Pieters aan de minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, belast met het Grootstedenbeleid over "de Tricolor" (nr. B023)

Sprekers: **Trees Pieters, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

21

Question de Mme Trees Pieters au ministre de l'Economie et de la Recherche scientifique, chargé de la Politique des grandes villes sur "le Tricolor" (n° B023)

21

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

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 12 MAART 2003

10:19 uur

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

du

MERCREDI 12 MARS 2003

10:19 heures

De vergadering wordt geopend om 10.19 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

La séance est ouverte à 10 h.19 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 **Samengevoegde interpellatie en vragen van**

- de heer Joseph Arens tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het NMBS-investeringsplan 2003 en de lijn 162 Brussel-Luxemburg" (nr. 1600)
- de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de investeringen van de NMBS in de haven van Brussel" (nr. B129)
- de heer Richard Fournaux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de veiligheid bij de NMBS" (nr. B150)
- de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het strategisch plan van de NMBS en de weerslag ervan op het behoud van de loketten in vijftig stations" (nr. B159)
- de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de sluiting van een vijftigtal loketten in de NMBS-stations" (nr. B166)
- de heer Jean-Marc Delizée aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de plannen om over het hele land 49 stations te sluiten" (nr. B180)
- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de mededeling van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS aan het personeel met betrekking tot de herpositionering van het bedrijf" (nr. B207)
- de heer Richard Fournaux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het investeringsplan van de NMBS, en

01 **Interpellation et questions jointes de**

- M. Joseph Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan d'investissement 2003 et la ligne 162 Bruxelles-Luxembourg" (n° 1600).
- M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les investissements de la SNCB dans le port de Bruxelles" (n° B129)
- M. Richard Fournaux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la sécurité à la SNCB" (n° B150)
- M. Joseph Arens à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan stratégique de la SNCB et son incidence sur le maintien des guichets dans cinquante gares" (n° B159)
- M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la fermeture d'une cinquantaine de guichets dans les gares de la SNCB" (n° B166)
- M. Jean-Marc Delizée à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le projet de fermeture de 49 gares réparties dans tout le pays" (n° B180)
- Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la communication de l'administrateur délégué de la SNCB au personnel sur le repositionnement de l'entreprise" (n° B207)
- M. Richard Fournaux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan d'investissement de la SNCB - Gare de Namur" (n° B208)

meer bepaald het station van Namen" (nr. B208)

- de heer André Frédéric aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het investeringsplan van de NMBS" (nr. B209)

- de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de tijdsbeperking op het gebruik van de Go Pass" (nr. B217)

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het internationaal goederenvervoer per trein van en naar Duitsland" (nr. B239)

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de internationale treinen" (nr. B240)

01.01 Joseph Arens (cdH): Lijn 162 Namen-Luxemburg heeft sterk te lijden onder de inkrimpingen in het investeringsplan 2003 van de NMBS. De onderhoudswerken aan de infrastructuur van lijn 162, meer bepaald tussen Namen en Luxemburg, worden uitgesteld. De inkrimping met 4,9 miljoen van het bedrag voor het opdrijven van de snelheid en de inkrimping met 4,1 miljoen van het bedrag voor het traject door Namen zijn onaanvaardbaar, in het licht van de rol van de lijn in het transeuropese spoorwegnet.

Is de minister van mening dat die verlaagde begrotingen te rijmen zijn met de doelstellingen om de bedrijfssnelheid te verhogen en dat ze volstaan om lijn 162 te kunnen aansluiten op het Europees netwerk waarvoor Europese fondsen kunnen worden verkregen? Is zij bereid aan de goedkeuring van het investeringsplan 2003 de voorwaarden te verbinden dat de nodige budgettaire aanpassingen worden aangebracht en dat de NMBS lijn 162 prioritair behandelt? Zijn onderhandelingen met het Groothertogdom Luxemburg, dat zich bereid verklaarde aan de aanpassing van lijn 162 mee te werken, aan de gang?

01.02 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Sinds december 2002 is de haventerminal van Brussel gesloten. Het vervoer van goederen over het water en het spoor is nochtans een duurzaam alternatief voor het vervoer over de dichtslibbende wegen, zeker in het Brussels Gewest.

De NMBS laat de werken in de Brusselse haven die gepland waren in het investeringsplan 2001-2012, niet uitvoeren. Gaat de minister akkoord met deze beleidskeuze van de NMBS? Hoe motiveert de NMBS deze beslissing?

- M. André Frédéric à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le plan d'investissement de la SNCB" (n° B209)

- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la limitation dans le temps de l'utilisation du Go Pass" (n° B217)

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le transport international de marchandises par rail depuis et vers l'Allemagne" (n° B239)

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les trains internationaux" (n° B240)

01.01 Joseph Arens (cdH) : La ligne 162 Namur-Luxembourg a particulièrement à souffrir des réductions figurant au plan d'investissements 2003 de la SNCB. Les travaux de maintien des infrastructures de la ligne 162 seront reportés, notamment entre Namur et Luxembourg, et les réductions de 4,9 millions pour l'augmentation de la vitesse et de 4,1 millions pour la traversée de Namur sont inadmissibles au regard de l'inscription de cette ligne dans le réseau ferroviaire transeuropéen.

La ministre estime-t-elle que ces budgets réduits sont conformes aux objectifs d'augmentation de la vitesse d'exploitation et assez crédibles pour faire inscrire la ligne 162 dans le réseau transeuropéen et ainsi obtenir des fonds européens ? Envisage-t-elle de conditionner son accord au plan d'investissements 2003 aux modifications budgétaires nécessaires et à un engagement de la SNCB à considérer la ligne 162 comme prioritaire ? Des négociations sont-elles en cours avec le Grand-Duché de Luxembourg, qui s'est dit prêt à collaborer à la modification de la ligne 162 ?

01.02 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Depuis décembre 2002, le terminal portuaire de Bruxelles est fermé. Le transport des marchandises par voie fluviale ou par le rail constitue pourtant une alternative durable au transport sur des routes de plus en plus saturées, surtout dans la Région bruxelloise.

La SNCB n'exécute pas les travaux prévus pour le port de Bruxelles dans le plan d'investissement 2001-2012. La ministre se rallie-t-elle à ce choix politique de la SNCB ? Comment la SNCB motive-t-elle cette décision ?

01.03 Olivier Chastel (MR): Kan de minister bevestigen dat de NMBS van plan is, om redenen van centralisatie en automatisering van de verrichtingen, een vijftigtal loketten in zagezegd minder belangrijke stations te sluiten, zoals de pers heeft bericht? Het zou onder meer om Courcelles-Motte, Erquelinnes, Manage, Piéton en Thuin gaan. Hoe verklaart de NMBS die nieuwe beslissing?

01.04 Joseph Arens (cdH): Volgens de pers zou het beheerscomité van de NMBS van plan zijn de loketten van een vijftigtal stations, waar de omzet van de verkoop van de NMBS-producten het laagst is, te sluiten.

In het begin van de regeerperiode verdedigde u een buurtbeleid voor de spoorwegen. Steunt u dit soort voorstellen in het strategisch plan van de NMBS? Ligt die maatregel in de lijn van de toename van het aantal treingebruikers?

Op welke criteria is het cijfer van vijftig stations gebaseerd? Welke besparingen hoopt de NMBS te verwezenlijken?

Staan er in de beheersovereenkomst bepalingen in verband met het criterium "nabijheid"? Denkt u eraan in de derde beheersovereenkomst op te nemen dat de biljettenverkoop in de minst rendabele stations moet worden behouden?

Het bedrijfsplan, dat tegen half maart klaar had moeten zijn, zou worden uitgesteld tot na de verkiezingen. Zijn de maatregelen die het bevat in die mate onpopulair?

01.05 Minister Isabelle Durant (Frans): De bevoegde NMBS-organen hebben nog geen enkele beslissing met betrekking tot de sluiting van bepaalde stations genomen. De pers heeft enkel gewag gemaakt van mogelijkheden die terzake worden overwogen. De heer Arens heeft gelijk wanneer hij zegt dat de kwestie van de loketten in de stations in mijn ogen belangrijk is. De aanwezigheid van personeel voor het onthaal van de reizigers bevordert de klantvriendelijkheid en zelfs de veiligheid. In het kader van het voorstel van beheerscontract, vraag ik garanties met betrekking tot de aanwezigheid in de IC/IR-stations. Dat is een objectief criterium, want het is wel degelijk in die stations dat het grootste reizigerspotentieel aanwezig is. Dat sluit niet uit dat ook in andere stations, onder meer in die waar de inkomsten hoog liggen, loketten worden behouden. Ik heb de NMBS gesuggereerd open te staan voor partnerships. Daarom dring ik er in mijn voorstel van derde

01.03 Olivier Chastel (MR) : La ministre peut-elle confirmer l'intention de la SNCB, annoncée par la presse, de fermer, pour cause de centralisation et d'automatisation des opérations, une cinquantaine de guichets dans des gares dites de moindre importance, dont Courcelles-Motte, Erquelinnes, Manage, Piéton et Thuin? Comment la SNCB expliquerait-elle cette nouvelle disposition?

01.04 Joseph Arens (cdH) : Selon la presse, le comité de gestion de la SNCB envisagerait de fermer les guichets d'une cinquantaine de gares où le chiffre d'affaires de la vente des produits de la SNCB est le plus bas.

Vous défendiez en début de législature une politique ferroviaire de proximité. Soutenez-vous ce type de proposition dans le plan stratégique de la SNCB ? Cette mesure est-elle compatible avec le plan d'accroissement du nombre d'usagers du rail ?

Sur quels critères est établi ce chiffre de cinquante gares ? Quelles économies la SNCB espère-t-elle réaliser ?

Le contrat de gestion contient-il des dispositions relatives au critère de proximité ? Envisagez-vous de prévoir dans le troisième contrat de gestion le maintien du service de vente des billets dans les gares les moins rentables ?

Le plan d'entreprise, qui devait être finalisé pour la mi-mars, serait reporté après les élections. Contient-il des mesures à ce point impopulaires ?

01.05 Isabelle Durant, ministre (en français): Les organes compétents de la SNCB n'ont pris aucune décision concernant la fermeture de certaines gares. Seules des prévisions possibles ont été répercutées par la presse. M. Arens a raison de dire que je considère la question des guichets dans les gares importante. La présence de personnel pour accueillir les clients est un élément de convivialité et même de sécurité. Dans le cadre de la proposition de contrat de gestion, je demande des garanties en matière de présence dans les gares IC/IR. C'est là un critère objectif car c'est bien dans ces gares que l'on trouve le plus grand potentiel de clients. Cela n'exclut pas que des guichets soient maintenus dans d'autres gares, notamment celles où les recettes sont importantes. J'ai suggéré à la SNCB de s'ouvrir à des partenariats. C'est pourquoi, dans ma proposition de troisième contrat de gestion, j'insiste pour que la SNCB se montre plus créative en matière de

beheerscontract op aan dat de NMBS meer creativiteit inzake het beheer van de stations aan de dag zou leggen.

Wat lijn 162 betreft verloopt alles volgens plan. Ik heb op 10 maart het investeringsproject van de NMBS ontvangen. Ik heb 45 dagen tijd om mijn standpunt kenbaar te maken aan de NMBS.

Als de NMBS nog mogelijkheden tot besparen vindt die de vooropgestelde resultaten niet in gevaar brengen, zal ik me niet verzetten tegen maatregelen om verspilling te voorkomen. De begroting voor lijn 162 in 2003 lijkt echter niet tot die categorie te behoren.

Mijn goedkeuring van het investeringsplan 2003 zal van dit overleg met de NMBS afhangen. Ik heb reeds gevraagd dat de nodige sommen voor de normale ontwikkeling van het GEN opnieuw in het begrotingsontwerp zouden worden opgenomen. Dat geldt ook voor de heraanleg van enkele kleine stations die naar men oordeelde moest worden uitgesteld. De Waalse regering deelt mijn standpunt en benadrukte in het bijzonder de noodzaak van de investeringen in lijn 162.

Wat Namen betreft voorziet de planning 2003 in grondwerken en aanpassingen van de perrons en van de wisselcomplexen die de bouw van de tunnelbrug en de onteigeningen voorafgaan. De NMBS geeft toe dat er een vertraging is. Ik zal die beoordelen in het licht van de gevolgen voor de werken aan het station van Namen.

Tot slot, mijnheer Vanoost, ben ik wat de terminal in Brussel betreft een groot voorstander van transport over water.

(Nederlands) De NMBS heeft het project betreffende de Brusselse haven stopgezet wegens het ontbreken van een operator voor de exploitatie van de terminal.

(Frans) De onderhoudswerken zullen worden voortgezet maar het probleem is dat er geen operator is. De resultaten van de inspanningen van de haven van Brussel beantwoordden niet altijd aan de verwachtingen en waren niet altijd in verhouding tot de gedane investeringen. Er hebben gesprekken plaatsgevonden tussen de haven en de NMBS om die operatie nieuw leven in te blazen.

(Nederlands) Het project kan op elk moment weer opstarten wanneer er een nieuwe havenexploitant wordt gevonden. Wat de haven aan spooractiviteit kan genereren, moet nog verder onderzocht worden, maar het ontbreken van een operator is

gestion de son parc de gares.

En ce qui concerne la ligne 162, les choses avancent comme prévu. J'ai reçu le projet d'investissement 2003 de la SNCB ce 10 mars. Je dispose de 45 jours pour faire connaître à la SNCB ma position.

Je ne m'opposerai pas aux mesures que la SNCB pourrait prendre en termes de "chasse au gaspi" si la SNCB découvre des sources d'économies qui ne remettent pas en cause les résultats attendus. Néanmoins, les budgets prévus pour la ligne 162 en 2003 ne me semblent pas répondre à ce critère.

Mon accord sur le budget d'investissement 2003 dépendra de cette concertation avec la SNCB. J'ai déjà demandé de réintroduire dans le projet de budget les montants nécessaires à une poursuite normale du RER ainsi qu'une série d'aménagements pour les petites gares qui avaient été considérés comme devant être reportés. Le gouvernement wallon n'a pas eu une autre position que la mienne et a insisté particulièrement sur les investissements nécessaires sur la ligne 162.

Au sujet des éléments namurois, sont prévus pour 2003 des travaux de génie civil, les aménagements des quais, des complexes d'aiguillages préalables à la construction du pont tube et les expropriations. La SNCB admet un retard que j'apprécierai à la lueur des conséquences que cela peut avoir sur les travaux de la gare de Namur.

Enfin, Monsieur Vanoost, concernant le terminal de Bruxelles, je suis une grande partisane de la voie d'eau.

(En néerlandais) La SNCB a suspendu le projet relatif au port bruxellois étant donné l'absence d'un opérateur chargé de l'exploitation du terminal.

(En français) Les travaux de maintenance seront poursuivis mais le problème est l'absence d'opérateur. Les résultats des efforts du port de Bruxelles n'ont pas toujours été à la mesure des espoirs et des investissements. Des contacts ont eu lieu entre le port et la SNCB en vue de redynamiser cette opération.

(En néerlandais) Dès qu'il y aura un nouvel exploitant du port, le projet pourra être remis sur les rails. L'étude de l'activité ferroviaire qui pourrait être générée par le port doit encore être poursuivie mais l'absence d'exploitant reste le problème majeur.

het grootste probleem. Ik hoop alleszins dat het project snel weer kan worden opgestart.

01.06 Joseph Arens (cdH): Wij moeten alles in het werk stellen om het spoorvervoer verder te ontwikkelen en ervoor te zorgen dat er personeel in de stations aanwezig blijft. Ik geloof niet in partnerships: telkens als men privatiseert, wordt immers een openbare dienst afgeschaft.

Wij interpellieren tevens al jaren over lijn 162 en hebben terzake nog niets verkregen, noch van uw voorganger, noch van uzelf.

01.07 Minister Isabelle Durant (*Frans*): Ter aanvulling van mijn antwoord kan ik u zeggen dat er met Luxemburg wordt samengewerkt om dossiers voor te stellen die in aanmerking komen voor Europese fondsen.

01.08 Joseph Arens (cdH): Lijn 162 is volgens mij prioritair.

01.09 Olivier Chastel (MR): Tijdens de laatste vergadering van de raad van bestuur van de NMBS werd geen enkele beslissing genomen, maar er bestaat wel een studie die besluit dat het aangewezen is een vijftigtal loketten in de stations te doen verdwijnen. Dat onderwerp werd niet aangekaart tijdens de raad van bestuur. We moeten waakzaam blijven voor dit soort specifieke beslissingen, in het licht van de verplichtingen van de beheersovereenkomst. Wat het criterium van de nabijheid betreft, meer bepaald voor de IC/IR-stations, heb ik begrepen dat men per gemeente een station zou behouden.

01.10 Minister Isabelle Durant (*Frans*): Er wordt voor gezorgd dat er in de IC/IR-stations iemand aanwezig is. Voor de kleinere stations kan worden gedacht aan een lokaal partnership op gemeentelijk niveau om ervoor te zorgen dat er iemand aanwezig is, maar dat moet geval per geval worden bekeken.

01.11 Olivier Chastel (MR): Voor een aantal stations is de volgende beheersovereenkomst geruststellend. Het blijft echter mogelijk dat onrendabel geachte loketten, in stations die vooral door reizigers met een abonnement worden aangedaan, verdwijnen. Ze mogen toch niet overhaast worden afgeschaft.

01.12 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Het stimuleren van het multimodale vervoer is en blijft een prioriteit. De resultaten in Brussel vallen tegen, maar wat is oorzaak en wat is gevolg? Vallen de resultaten tegen omdat er niet genoeg

J'espère que le projet pourra rapidement être relancé.

01.06 Joseph Arens (cdH): Nous devons tout mettre en oeuvre pour développer le transport par rail et assurer une présence humaine dans nos gares. J'ai du mal à croire au partenariat : chaque fois que l'on privatise, on s'oriente vers la suppression d'un service public.

A propos de la ligne 162, nous avons fait des interpellations depuis des années et nous n'avons rien obtenu, ni de votre prédécesseur, ni de vous.

01.07 Isabelle Durant, ministre (*en français*) : Je complète ma réponse en vous disant que le travail est en cours avec le Luxembourg en vue de proposer des dossiers éligibles à des fonds européens.

01.08 Joseph Arens (cdH): La ligne 162 me semble une priorité.

01.09 Olivier Chastel (MR) : Aucune décision n'a été prise par le dernier conseil d'administration de la SNCB, mais il existe une étude concluant à supprimer une cinquantaine de guichets dans les gares. Ce sujet n'a pas été évoqué au conseil d'administration. Il faut être vigilant au niveau d'une décision ponctuelle et par rapport au contrat de gestion. En ce qui concerne la garantie de proximité, notamment dans les gares IC/IR, je vous ai entendu dire qu'on conserverait une gare par commune.

01.10 Isabelle Durant, ministre (*en français*) : Pour les gares IC/IR, une présence humaine sera garantie. Pour des gares plus petites, on pourrait envisager un partenariat local au niveau communal pour préserver cette présence humaine, mais il s'agirait de propositions au cas par cas.

01.11 Olivier Chastel (MR) : Le futur contrat de gestion est rassurant pour un certain nombre de gares. Mais cela n'exclut pas la fermeture de guichets jugés non rentables, dans des gares fréquentées surtout par des abonnés. Il ne faudrait quand même pas les supprimer dans la précipitation.

01.12 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): La promotion des transports multimodaux reste une priorité. Les résultats à Bruxelles sont décevants mais quelles en sont les causes et les conséquences ? Les résultats sont-ils mauvais

inspanningen gedaan werden of verflauwden de inspanningen omdat de resultaten tegenvielen? In ieder geval moeten we in de toekomst voldoende aandacht blijven opbrengen voor die multimodale aanpak.

Moties

De **voorzitter**: Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Josy Arens en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Josy Arens en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
vraagt de regering

- 1) snel onderhandelingen aan te knopen met de regering van het Groothertogdom Luxemburg, die verklaart mee te willen werken aan de modernisering van die lijn;
- 2) van de NMBS te eisen dat ze van de modernisering van die lijn een van haar prioriteiten zou maken;
- 3) contact op te nemen met de Europese instanties met het oog op steunmaatregelen voor de modernisering van die lijn, die op Europees niveau de verbindingsas vormt tussen Straatsburg en Brussel."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Olivier Chastel en Lode Vanoost en mevrouw Karine Lalieux.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking van de interpellatie is gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat mevrouw Lalieux haar vraag B207 nu stelt en mevrouw Brepoels haar vragen B239 en B240, die op het programma van het debat over de NMBS vermeld staan.

01.13 Karine Lalieux (PS): Gedelegeerd bestuurder van de NMBS Karel Vinck heeft aan alle personeelsleden van de onderneming een brief gestuurd, waarin hij de mogelijke herpositionering van de onderneming voorstelt. In dat voorstel zet hij de betrekkingen tussen de NMBS en de regering op een laag pitje, omdat hij ervan uitgaat dat er niet meer kan worden onderhandeld. Hij stelt voor een memorandum in te dienen voor de formateur en de nieuwe regering.

Wat houdt die nieuwe structurele hervorming waar hij het over heeft, in? Hij heeft het over voorstellen met betrekking tot de omzetting van Europese richtlijnen. Waar gaat het om? Hij formuleert

parce que les efforts consentis n'étaient pas suffisants ou les efforts ont-ils été relâchés en raison des mauvais résultats ? En tout état de cause, nous devons continuer à prêter une attention suffisante à l'approche multimodale.

Motions

Le **président**: En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par M. Josy Arens et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Josy Arens et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
demande au gouvernement

- 1) d'entamer rapidement des négociations avec le gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg qui se dit prêt à collaborer à cette modernisation;
- 2) d'exiger de l'entreprise SNCB de faire de la modernisation de cette ligne une de ses priorités;
- 3) de contacter les instances européennes afin d'obtenir des aides pour la modernisation de cette ligne qui est au niveau européen l'axe reliant Strasbourg à Bruxelles."

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Olivier Chastel et Lode Vanoost et Mme Karine Lalieux.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion de l'interpellation est close.

Le **président**: Je propose que Mme Lalieux pose maintenant sa question B207 et Mme Brepoels ses questions B239 et B240, qui s'inscrivent dans le débat relatif à la SNCB.

01.13 Karine Lalieux (PS) : L'administrateur délégué de la SNCB, M. Karel Vinck, a écrit à l'ensemble du personnel de la société une lettre dans laquelle il présente le repositionnement qu'il entend faire adopter par l'entreprise. Dans cette communication, il gèle les relations entre la SNCB et le gouvernement car il estime que les négociations ne sont plus possibles. Il propose de déposer un memorandum pour le formateur et le nouveau gouvernement.

Que signifie la nouvelle réforme de structures qu'il évoque ? Il parle de propositions de transposition de directives européennes. Qu'est-ce à dire ? Il suggère aussi une proposition de reprise de la

daarnaast een voorstel tot schuldovername, alsof deze regering op dat vlak zou hebben stilgezeten.

Wat is de invloed van die mededeling op de investeringen, meer bepaald wat het GEN betreft?

De heer Vinck haalt voorts de twee scenario's aan waarover de onderneming zich heeft gebogen, een waarin - met een bijkomende inspanning vanwege de overheid - het aantal reizigers tussen 2003 en 2012 met 50 procent toeneemt, het andere scenario is behoudsgezinder en gaat uit van beperkter middelen. Kan de beoogde toename met 50 procent van het reizigersvervoer in de volgende beheersovereenkomst ter discussie worden gesteld?

01.14 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Die mededeling aan het personeel heeft geen weerslag op de genomen beslissingen. Wat het GEN betreft, werden beslissingen genomen met betrekking tot 2003 en werden er fondsen uitgetrokken. De toename van het reizigers- en goederenvervoer is een doelstelling van de regering om te voorkomen dat de wegen dichtslibben en de NMBS failliet gaat. Ik heb mijn standpunt terzake niet gewijzigd.

De heer Vinck verkeert in een moeilijke positie, aangezien hij niet enkel een financiële maar ook een strategische hervorming moet doorvoeren. Hij moet bijgevolg prioriteiten bepalen en handelen uitgaand van de bestaande diensten. Het is normaal dat hij een memorandum voor de formateur wil opstellen. Daarmee wil hij hem een signaal afgeven.

Wat het beheerscontract betreft, zijn er sinds oktober gesprekken aan de gang over een zeer volledig ontwerp. De NMBS is er echter niet in geslaagd het bedrijfsplan dat terzelfder tijd moest worden afgerond, over te leggen omdat het nog onvoldoende is uitgewerkt. Volgens de gedelegeerd bestuurder beantwoordt het tot dusver nog niet aan mijn ontwerp van derde beheerscontract. Ik betreur dat. De NMBS wil de onderhandelingen niet afronden.

01.15 **Karine Lalieux** (PS): Dit is een verstandige oplossing want ze heeft de weg voor een dialoog geopend. Het getuigt van realisme dat men thans geen bedrijfsplan opstelt.

01.16 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): De goedkeuringsprocedure loopt. Ik heb op 10 maart de officiële tekst ontvangen.

01.17 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Ik vernam dat

dette, comme si votre gouvernement ne s'était pas déjà occupé de ce sujet.

Quel est l'impact de cette communication sur les investissements, notamment en ce qui concerne le RER ?

M. Vinck évoque les deux scénarios étudiés par l'entreprise, l'un avec un effort supplémentaire de l'Etat, de croissance de 50 % des voyageurs entre 2003 et 2012, l'autre plus conservateur avec des moyens limités. L'objectif de croissance de 50 % du trafic des voyageurs peut-il être remis en question dans le prochain contrat de gestion ?

01.14 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*) : Cette communication au personnel n'a pas d'incidence sur les décisions prises. Pour le RER, des décisions ont été prises pour 2003 et des fonds sont prévus. L'augmentation du trafic de voyageurs et de marchandises est un objectif du gouvernement pour éviter le grippage routier et la faillite de la SNCB. Je n'ai pas modifié mon point de vue là-dessus.

Quant à M. Vinck, sa position n'est pas simple, puisqu'il doit s'attaquer à une réforme financière et à une autre, stratégique. Il doit donc fixer des priorités et agir à partir de services existants. Il est normal qu'il veuille faire un memorandum pour le formateur. Il veut ainsi lui donner un signal.

Concernant le contrat de gestion, des discussions sont en cours depuis octobre sur un projet très complet. Mais la SNCB n'a pu fournir le plan d'entreprise qui devait être finalisé en parallèle, car son plan n'est pas assez abouti. Jusqu'à présent, il ne constitue pas, selon l'administrateur délégué, une réponse à mon projet de troisième contrat de gestion. Je le regrette. La SNCB ne souhaite pas conclure les négociations.

01.15 **Karine Lalieux** (PS) : Cette solution est sage parce qu'elle a établi le dialogue. Il est réaliste de ne pas établir maintenant un plan d'entreprise.

01.16 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*) : La procédure d'approbation est en cours. J'ai reçu le document officiel le 10 mars.

01.17 **Frieda Brepoels** (VU&ID): Il me revient

treinreizigers wegens werkzaamheden op de Montzenlijn tussen Antwerpen en Duitsland dit traject zouden willen volgen via Neerpelt/Weert of Essen /Roosendaal. Ik vraag me af welke werkzaamheden er precies aan de gang zijn en hoe lang deze nog zullen duren.

Is het waar dat sommige goederentreinen via Essen/Roosendaal door Nederland van en naar Duitsland rijden? Over hoeveel treinen gaat het hier? Worden de treinen tussen de Antwerpse haven en de Nederlandse grens door de NMBS zelf beheerd of zijn zij in handen van een buitenlandse operator? Hoeveel inkomsten zal de NMBS hierdoor verliezen?

Ook heb ik vernomen dat een vervoerder de vraag heeft gesteld om via de IJzeren Rijn en Sittard te kunnen rijden. Steunt u deze vraag en is dit misschien een gelegenheid om tot heropening van het IJzeren Rijn-traject te komen?

We horen vaak allerlei geruchten over het afschaffen van klassieke internationale treinen, zoals bijvoorbeeld de Eurocity, de nachttreinen en de autotreinen. Welke treinen zullen in de nieuwe dienstregeling van 2003 afgeschaft worden en wat zal er gebeuren met het materieel dat hierdoor vrijkomt?

01.18 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): In verband met het gebruik van de IJzeren Rijn, kan ik zeggen dat de NMBS momenteel een vernieuwing van het viaduct van Moresnet uitvoert. Over een periode van 12 weekends zullen 22 metalen brugdekken worden vervangen. Hierbij zullen beide sporen telkens 24 uren buiten dienst zijn. De weekends waarin de werken worden uitgevoerd, volgen elkaar om de 8 weken op.

In totaal worden 3 treinen via Essen/Roosendaal omgeleid. De klanten zijn hiervan op de hoogte gesteld en de nodige maatregelen zijn getroffen. De commerciële activiteit van de NMBS is echter niet mijn bevoegdheid.

Om tot een heropening van de IJzeren Rijn te komen, moet men eerst een akkoord bereiken met Nederland. De IJzeren Rijn biedt op dit moment echter geen alternatief omdat er reeds werken in uitvoering zijn.

De internationale trein naar Narbonne zal in het zomerseizoen op maandagen, woensdagen en vrijdag rijden. Tijdens de periode van 4 augustus tot 4 september worden de ritten op maandag en

qu'en raison de travaux sur la ligne de Montzen entre Anvers et l'Allemagne, des voyageurs souhaiteraient emprunter la ligne Neerpelt/Weert ou Essen/Roosendaal. Quelle est exactement la nature des travaux et combien de temps dureront-ils encore?

Est-il exact que certains trains de marchandises en provenance ou en direction de l'Allemagne passent par les Pays-Bas via Essen/Roosendaal ? De combien de trains s'agit-il ? La SNCB gère-t-elle elle-même les trains circulant entre le port d'Anvers et la frontière néerlandaise ou bien un opérateur étranger s'en charge-t-il ? A combien s'élèvent en l'espèce les pertes pour la SNCB ?

J'ai également appris qu'un transporteur a demandé de pouvoir circuler sur la ligne du Rhin de fer et de Sittard. Soutenez-vous cette demande et permettrait-elle d'aboutir à la réouverture de la ligne du Rhin de fer ?

Les rumeurs vont bon train en ce qui concerne la suppression des trains internationaux classiques, comme l'Eurocity, les trains de nuit et les autos-trains. Quels trains seront-ils supprimés dans les nouveaux horaires pour 2003 et qu'advient-il du matériel roulant qui ne sera dès lors plus utilisé ?

01.18 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): En ce qui concerne l'utilisation du Rhin de Fer, je puis indiquer que la SNCB procède actuellement à la rénovation du viaduc de Moresnet. Au cours d'une période couvrant 12 week-ends, 22 tabliers métalliques seront remplacés. En raison de ces aménagements, les deux voies seront à chaque fois mises hors service pour une durée de 24 heures. Les week-ends durant lesquels les travaux seront effectués se succéderont à huit semaines d'intervalle.

Au total, trois trains seront déviés via Essen/Roosendaal. Les clients ont été informés de ces perturbations et les mesures nécessaires ont été prises. L'activité commerciale de la SNCB ne relève toutefois pas de ma compétence.

Pour pouvoir réaffecter le Rhin de Fer, il faut d'abord un accord avec les Pays-Bas. Cependant, en ce moment, le Rhin de Fer ne constitue pas une solution de rechange dans la mesure où des travaux sont déjà en cours.

Le train international à destination de Narbonne circulera durant la période estivale les lundi, mercredi et vendredi. Du 4 août au 4 septembre, les services des lundi et mercredi seront

woensdag afgeschaft. De trein naar Avignon rijdt op woensdagen, vrijdagen en zondagen. De ritten van 21 en 24 september zullen worden afgeschaft. Nachttreinen zullen vanaf 14 oktober worden afgeschaft.

De vrijgekomen rijtuigen zullen als reserve beschikbaar worden gehouden tijdens het zomerseizoen.

(Frans) Ik ben niet bevoegd voor internationaal vervoer, maar wil er toch op wijzen dat de NMBS in dat verband geen commerciële visie heeft.

01.19 Frieda Brepoels (VU&ID): U zegt dat de commerciële activiteiten van de NMBS niet uw bevoegdheid zijn. Toch denk ik dat het heropenen van de IJzeren Rijn misschien wel bespreekbaar wordt omdat een deel van het traject tussen Neerpelt en Weert opnieuw wordt gebruikt. Steunt u dit project en tijdens welke periode zal dit traject worden bereden?

01.20 Minister Isabelle Durant (Frans): De onderbrekingen van het spoorverkeer ingevolge de werken in Montzen zijn uiterst beperkt. Het was dus niet nodig een andere oplossing te zoeken.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Joos Wauters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de reglementering over fietskarren" (nr. B130)

02.01 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Tot op heden worden fietskarren in het verkeer wel 'getolereerd', maar hun gebruik is eigenlijk nog altijd niet gereguleerd. Dit houdt bepaalde risico's in bij ongevallen en bij overtredingen van het verkeersreglement. Om problemen te voorkomen is een goede reglementering dus noodzakelijk. Werd er al een reglementering opgesteld? Zo ja, voldoet deze aan de Europese regelgeving?

02.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De regelgeving omtrent fietskarren werd opgenomen in het KB van 18 december 2002 en werd gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 25 december 2002. De wet is in werking getreden op 1 januari 2003. Inhoudelijk stelt deze wet dat het vervoeren van passagiers is toegelaten in voertuigen die aan fietsen worden gekoppeld, mits deze voldoen aan bepaalde voorwaarden. Er mogen maximaal 2 passagiers vervoerd worden die jonger dan 8 jaar moeten zijn. De aanhangwagen moet zo uitgerust zijn dat de passagiers kunnen

supprimés. Le train à destination d'Avignon circule les mercredi, vendredi et dimanche. Les trajets des 21 et 24 septembre seront supprimés. Les trains de nuit seront supprimés à partir du 14 octobre.

Les voitures ainsi libérées constitueront une réserve disponible au cours de la période estivale.

(En français) Je n'ai pas de pouvoir en cette matière de transport international. Je voudrais quand même épingler l'absence de vision commerciale de la SNCB à ce propos.

01.19 Frieda Brepoels (VU&ID): Vous dites que les activités commerciales de la SNCB ne relèvent pas de vos compétences. Selon moi toutefois, la réouverture du Rhin de fer doit peut-être faire l'objet d'une discussion, car une partie du trajet entre Neerpelt et Weert sera réutilisée. Soutenez-vous ce projet et pendant quelle période ce trajet sera-t-il emprunté?

01.20 Isabelle Durant, ministre (en français): Les interruptions de trafic liées aux travaux à Montzen sont des plus limitées. Il n'a donc pas été nécessaire de chercher une alternative.

L'incident est clos.

02 Question de M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réglementation relative aux remorques pour bicyclettes" (n° B130)

02.01 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Les remorques pour bicyclettes sont tolérées jusqu'à présent mais elles ne font pas encore l'objet d'une réglementation. Il en résulte certains risques en cas d'accident ou d'infraction au code de la route. Il conviendrait donc de disposer d'une bonne réglementation pour éviter les problèmes. Quelle est la réglementation prévue par la ministre? Est-elle conforme à la réglementation européenne?

02.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): La réglementation relative aux remorques pour bicyclettes figure dans l'arrêté royal du 18 décembre 2002, publié au *Moniteur belge* du 25 décembre 2002. La loi est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2003. Cette loi autorise le transport de passagers dans des remorques attelées à des bicyclettes, pour autant qu'elles respectent certaines conditions. Le nombre de passagers est limité à deux et leur âge à moins de 8 ans. La remorque doit être aménagée de façon à ce que les passagers puissent s'y tenir assis.

zitten.

De technische criteria waaraan een fietskar moet voldoen zijn de volgende: de massa van het voertuig, passagiers inclusief, moet lager zijn dan 80 kg, de totale breedte van de beladen fiets mag niet meer dan 1 meter bedragen en de maximale lengte 2,5 meter. De lading van de kar mag slechts 0,5 meter uitsteken en de maximale hoogte bedraagt 2,50 meter.

Europa stelt geen specifieke eisen inzake de fietskar. Ik heb mijn reglementering voorgelegd aan de Europese Commissie en er zijn geen bezwaren gekomen binnen de geldende termijn. Wij hebben bijgevolg de Europese regelgeving gerespecteerd.

02.03 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): Die reglementering, die blijkbaar aan mijn aandacht ontsnapt was in de kerstperiode, is zeker een positieve zaak.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de invoering van een TÜV-label voor auto-onderdelen" (nr. B124)

03.01 Roel Deseyn (CD&V): Enkele weken geleden stelde ik reeds een vraag over het *tunen* van auto's. De minister antwoordde toen dat elke verbouwing of elke installatie anders is en dat bijgevolg geen precies antwoord mogelijk is. Zowel de *tuning*-liefhebbers als de keuringsdiensten en de politie vragen echter een duidelijker wetgeving. Ingevolge een recente Europese verordening kunnen Europees goedgekeurde voertuigen uitgerust worden met een vervangend onderdeel van gelijke kwaliteit op voorwaarde dat het onderdeel Europees goedgekeurd is om te worden ingebouwd in het betrokken type voertuig. Welke gevolgen zal dat hebben op het verbouwen van goedgekeurde voertuigen?

In Duitsland bestaat het zogenaamde TÜV-attest. Dit systeem is eenvoudig, doeltreffend, duidelijk en een garantie voor veiligheid. Kan dit ook in België worden ingevoerd? In elk geval is een uniform label nodig en zouden aanbouwkits, die niet mogen worden geplaatst, effectief moeten worden verboden.

03.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Zoals ik u vroeger reeds antwoordde, is de toepassing van het Duitse TÜV-systeem in België

Les spécifications techniques des remorques pour bicyclettes sont les suivantes : le poids total de l'engin ne peut dépasser 80 kg, passagers compris, la largeur totale de la bicyclette chargée ne peut excéder 1 mètre et sa longueur maximale 2,5 mètres. Le chargement de la remorque ne peut dépasser de plus de 0,5 mètre et la hauteur maximale est de 2,5 mètres.

L'Europe n'a pas posé d'exigences particulières à propos de ce projet. J'ai soumis la réglementation à la Commission européenne qui n'a émis aucune objection dans les délais prévus. Nous avons donc respecté la réglementation européenne.

02.03 Joos Wauters (AGALEV-ECOLO): La réglementation, qui a apparemment échappé à ma vigilance pendant les vacances de Noël, est un élément positif.

L'incident est clos.

03 Question de M. Roel Deseyn à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'instauration d'un label TÜV pour les pièces détachées automobiles" (n° B124)

03.01 Roel Deseyn (CD&V): Je vous ai déjà posé, il y a quelques semaines, une question sur le *"tuning"*, c'est-à-dire la personnalisation des voitures. A l'époque, vous aviez répondu que chaque transformation ou installation est différente et qu'il n'était dès lors pas possible de fournir une réponse précise. Les amateurs de *tuning* comme les services d'homologation et la police demandent toutefois une législation plus claire. Un règlement européen récent permet d'équiper les véhicules homologués européens de pièces détachées de remplacement de qualité égale si elles sont agréées en Europe pour être posée sur le type de véhicule concerné. Quelles en seront les conséquences pour la transformation de véhicules agréés?

Il existe en Allemagne le label dit TÜV. Ce système est simple, efficace et clair, et il offre une garantie de sécurité. Pourrait-il également être instauré en Belgique? Quoi qu'il en soit, un label uniforme s'impose, et les kits de transformation, qui ne peuvent être placés, devraient effectivement être interdits.

03.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): Comme je l'ai déjà indiqué dans une réponse précédente, l'application du système allemand TÜV

momenteel onmogelijk. De vervanging van een onderdeel door een ander, dat Europees goedgekeurd is om te worden ingebouwd in het betrokken voertuigtype, wordt wel aanvaard. Het invoeren van het Duits systeem is moeilijk: het belangrijkste probleem is hier de vraag naar de verantwoordelijkheid wanneer een niet-Europees goedgekeurd onderdeel bijvoorbeeld als oorzaak van een ongeval wordt aangeduid.

Over de eventuele invoering van een uniform systeem is overleg mogelijk, maar dit is geen prioriteit. Die zaken worden op Europees niveau geregeld. Is het dan wel aangewezen een Belgisch systeem op punt te stellen? Zo creëert men een parallel systeem. Bovendien is Europese normering interessanter voor Belgen die met hun wagen naar het buitenland reizen.

03.03 Roel Deseyn (CD&V): Alle onderdelen, zowel Europese als niet-Europese, zouden moeten worden gekeurd. Ik hoop dat deze problematiek in een volgende legislatuur kan worden opgelost.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer François Bellot aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de dienstregeling van de lijn 132 Couvin/Charleroi" (nr. B126)

04.01 François Bellot (MR): Sinds 15 december jongstleden is er op lijn 132 heel wat veranderd: er werden comfortabeler treinstellen ingezet, er kwamen bijkomende treinen en de commerciële snelheid werd verbeterd.

Die verbeteringen brengen echter mobiliteitsproblemen mee voor reizigers uit dorpen waar de treinverbinding erop achteruit zijn gegaan, zoals Jamioulx, Ham sur Heure, Yves-Gomezée, enz.

De nieuwe dienstregeling maakt Charleroi moeilijker te bereiken, dit zowel voor de studenten als voor de werknemers.

Een belangencomité verwoordt het ongenoegen van die reizigers en stelt voor van bepaalde IR-treinen L-treinen te maken en op de spitsuren te zorgen voor bijkomende rijtuigen, met het oog op een betere verbinding met de vergeten dorpen op lijn 132.

Op welke objectieve gronden heeft de NMBS beslist de dienstregeling op lijn 132 aan te passen? Hoe reageert de NMBS op het ongenoegen van de reizigers van die lijn, die nu aan alle kwaliteitseisen zou voldoen?

est actuellement impossible en Belgique. Le remplacement d'une pièce par une autre, pour peu qu'elle soit agréée au niveau européen pour le type de véhicule concerné, est toutefois autorisé. L'introduction du système allemand est difficile : le problème principal est celui des responsabilités lorsque, par exemple, une pièce non agréée au niveau européen est désignée comme la cause d'un accident.

En ce qui concerne l'introduction d'un système uniforme, une concertation est possible mais il ne s'agit pas là d'une priorité. Cette matière est réglée à l'échelle européenne. Est-il vraiment indiqué de mettre au point un système belge ? Cela équivaldrait à créer un système parallèle. Par ailleurs, la normalisation européenne est plus intéressante pour les Belges qui se rendent à l'étranger avec leur voiture.

03.03 Roel Deseyn (CD&V): Toutes les pièces de rechange, tant européennes que non européennes, devraient faire l'objet d'un contrôle. J'espère que cette problématique pourra être résolue au cours d'une prochaine législature.

L'incident est clos.

04 Question de M. François Bellot à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la desserte de la ligne 132 Couvin/Charleroi" (n° B126)

04.01 François Bellot (MR): Depuis le 15 décembre dernier, la desserte de la ligne 132 a fait l'objet de nombreuses modifications: des autorails plus confortables ont été mis en service, l'horaire compte des trains supplémentaires et la vitesse commerciale a été améliorée.

Cependant, ces améliorations ont entraîné des problèmes de mobilité pour les usagers habitant les villages dont les gares sont moins bien desservies que par le passé, notamment à Jamioulx, Ham sur Heure, Yves-Gomezée, etc.

Le nouvel horaire rend plus difficile la liaison vers Charleroi, tant pour les étudiants que pour les travailleurs.

Le mécontentement de ces usagers s'exprime dans le cadre d'un comité de défense qui propose de modifier certains trains IR en trains L et de prévoir plus de voitures aux heures de pointe pour mieux desservir les villages oubliés de la ligne 132.

Sur quelles bases objectives, la SNCB a-t-elle modifié l'horaire de la ligne 132?

Quelles sont les réactions de la SNCB au mécontentement des usagers de cette ligne qualifiée de "qualité totale"?

Hoe staat de NMBS ten overstaan van de voorstellen van het belangencomité?

Twee dagen geleden heb ik vernomen dat 15 % van de abonnees met de wagen naar school of naar het werk zullen gaan, omwille van de moeilijkheden veroorzaakt door de invoering van de nieuwe dienstregeling. Daar kunnen we niet aan voorbij gaan: sommige kinderen zullen immers geen gebruik meer kunnen maken van de trein, hoewel ze betaalden voor een jaarabonnement.

04.02 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): Er werden daadwerkelijke verbeteringen doorgevoerd op lijn 132 en de reizigers zijn tevreden, ondanks een aantal beperkingen, dat onder meer te wijten is aan het feit dat op bepaalde plaatsen eenrichtingsverkeer werd ingevoerd. De opmerkingen van het belangencomité werden me overgemaakt. Zij verdienen de nodige aandacht, maar het is erg moeilijk de gulden middenweg te vinden tussen de belangen van een bepaalde groep en het algemeen belang.

Wat de verbinding richting Charleroi betreft is het duidelijk dat een verbetering aangewezen is. We zullen trachten de nodige correcties aan te brengen, maar we moeten voorkomen dat de grote voordelen die sedert de aanpassing van lijn 132 bestaan, in het gedrang komen.

Ik zal alles in het werk stellen om de wijzigingen die beantwoorden aan de verwachtingen van de gebruikers van deze lijn, te steunen.

04.03 **François Bellot** (MR): Tijdens de spitsuren staan er in de richting Charleroi-Couvin meer mensen recht dan er zitten. Het actiecomité heeft concrete voorstellen geformuleerd en is bereid uw medewerkers te ontmoeten. Maar van groter belang is dat ze gehoor krijgen bij de NMBS.

Het incident is gesloten.

05 **Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afschaffing van de dienst bevoegd voor wegverkeer en bebakening van de FOD Mobiliteit en Vervoer" (nr. B139)**

05.01 **Olivier Chastel** (MR): Bevestigt de minister dat de dienst bevoegd voor wegverkeer en bebakening van de FOD Mobiliteit en Vervoer, die ermee belast is de wegenwerken in de gemeenten te controleren en toe te zien op de reglementen inzake de verkeersveiligheid, binnenkort zal worden afgeschaft?

Comment la SNCB réagit-elle aux propositions du comité de défense des usagers?

J'ai appris, il y a deux jours, que 15% des abonnés vont se rendre, soit dans les écoles soit vers leur lieu de travail, en voiture étant donné les perturbations engendrées par les nouveaux horaires. Cette situation est particulièrement interpellante, certains enfants ne pouvant même plus utiliser les trains, alors qu'ils ont payé un abonnement annuel.

04.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Les améliorations de la ligne 132 sont réelles et les usagers en sont satisfaits malgré certaines contraintes dues notamment à la mise en circulation à voie unique à certains endroits. Ceci dit, j'ai reçu les remarques du comité de défense; elles ne sont pas négligeables, mais il est toujours très difficile de trouver un point d'arbitrage entre les intérêts d'un groupe et l'intérêt global.

En ce qui concerne la desserte vers Charleroi, il est évident qu'une correction devrait être apportée. Nous essayerons d'apporter les corrections nécessaires, mais il ne faudrait pas qu'elles diminuent les avantages importants enregistrés suite aux aménagements de la ligne 132.

Je vais tenter d'appuyer les modifications qui répondent aux attentes des usagers de cette ligne.

04.03 **François Bellot** (MR): Dans le sens Charleroi-Couvin, aux heures de pointe, il y a plus de personnes debout qu'assises.

Le comité de défense, qui a formulé des propositions concrètes, est prêt à rencontrer vos collaborateurs, mais il faudrait surtout que la SNCB puisse les entendre.

L'incident est clos.

05 **Question de M. Olivier Chastel à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la suppression du service circulation et signalisation du SPF Mobilité et Transports" (n° B139)**

05.01 **Olivier Chastel** (MR): La ministre confirme-t-elle la suppression prochaine du service circulation et signalisation du SPF Mobilité et Transports, chargé de contrôler les aménagements routiers des communes et de veiller aux règlements en matière de sécurité routière?

Zo ja, aan welk bevoegdheidsniveau zullen die taken worden toevertrouwd?

Wat zal er met het personeel van die dienst gebeuren?

Op welke regelgevende of wettelijke grondslag berust die afschaffing?

Voorzitter: François Bellot

05.02 Minister **Isabelle Durant** (*Frans*): De wet betreffende de verkeersveiligheid, die op 23 januari werd aangenomen en in het Belgisch Staatsblad van 25 februari werd gepubliceerd, voorziet in de afschaffing van het federaal toezicht op de aanvullende gemeentelijke reglementen ten voordele van het gewone toezicht dat door de gewestelijke overheid wordt uitgeoefend.

Het administratief personeel belast met het verstrekken van adviezen aan de minister zal voor andere taken binnen het departement worden ingezet. Dat houdt niet in dat de dienst, die ook nog andere taken uitvoert, wordt afgeschaft.

05.03 **Olivier Chastel** (MR): U bevestigt dus dat de Gewesten bevoegd zullen zijn voor de wegenwerken in de gemeenten?

05.04 Minister **Isabelle Durant** (*Frans* : Ja, in het kader van het gewone toezicht, dat a posteriori en dus niet meer a priori wordt uitgeoefend.

Het incident is gesloten.

06 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Frieda Brepoels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de beslissing van het overlegcomité betreffende de nieuwe routes voor de nachtvluchten in de luchthaven van Zaventem" (nr. B156)
- de heer Willy Cortois aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nachtvluchten" (nr. B188)
- de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de soap inzake de concentratie van nachten dagvluchten boven de Noordrand" (nr. B198)
- mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nachtvluchten" (nr. B235)
- mevrouw Els Van Weert aan de eerste minister over "de uitvoering van het nachtvluchtenakkoord van 24 januari 2003" (nr. B249)

Dans l'affirmative, quel niveau de pouvoir reprendra ces tâches?

Quel est le sort réservé au personnel de ce service?

Quelle est la base réglementaire ou légale de cette suppression?

Président: François Bellot

05.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): La loi relative à la sécurité routière, votée le 23 janvier et publiée au *Moniteur* le 25 février, prévoit la suppression de la tutelle fédérale sur les règlements complémentaires communaux au profit de la tutelle ordinaire exercée par le pouvoir régional.

Le personnel administratif chargé de rendre des avis au ministre sera affecté à d'autres tâches au sein du département. Cela ne signifie pas la suppression du service, dont ce n'était pas là la seule attribution.

05.03 **Olivier Chastel** (MR): Vous confirmez donc que ce qui concerne l'aménagement routier des communes relèvera de la Région?

05.04 **Isabelle Durant**, ministre (*en français*): Oui, dans le cadre de la tutelle ordinaire, qui s'exerce a posteriori et non plus a priori.

L'incident est clos.

06 **Questions jointes de**

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la décision du comité de concertation en ce qui concerne les nouveaux couloirs aériens pour les vols de nuit à l'aéroport de Zaventem" (n° B156)
- M. Willy Cortois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les vols de nuit" (n° B188)
- M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les multiples rebondissements en ce qui concerne la concentration des vols de nuit et de jour au-dessus de la périphérie nord" (n° B198)
- Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les vols de nuit" (n° B235)
- Mme Els Van Weert au premier ministre sur "l'exécution de l'accord sur les vols de nuit conclu le 24 janvier 2003" (n° B249)

- de heer Hans Bonte aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitvoering van het luchthavenakkoord van 24 januari 2003" (nr. B258)

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

06.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Op 28 februari heeft het Overlegcomité een beslissing getroffen over het laatst aangepaste luchthavenakkoord. Ondertussen is het niet gemakkelijk om inzake de nachtvluchten door het bos de bomen nog te kunnen zien. De afspraken die op die vergadering werden gemaakt in verband met de overstap van een concentratiemodel naar een bestemmingsmodel worden blijkbaar niet nagekomen, terwijl de premier tijdens de commissievergadering van 4 februari zich nochtans tot een vurig pleitbezorger ontpopte van de spreiding van de vluchten. Er zijn dan ook al harde woorden gevallen aan het adres van minister Durant: de eerste minister zelf verklaarde dat zij de uitvoering van het aangepaste luchthavenakkoord ronduit belemmert. Als verwijt van de premier aan een van zijn vice-premiers kan dit tellen! Minister Durant zweert blijkbaar nog altijd bij een hindermodel dat de factor frequentie straal blijft negeren, terwijl het akkoord van 24 januari expliciet de vluchtfrequentie als parameter erkent.

Ook werd nog altijd geen oplossing uitgewerkt voor de halvering van de nachtvluchten in de weekends, terwijl de premier zelf dit had aangekondigd voor half februari. Wanneer zal er nu eindelijk ter zake een akkoord met DHL worden afgesloten?

Het is duidelijk dat BIAC en Belgocontrol alle procedures aan hun laars blijven lappen: beide instanties gedragen zich meer en meer als een staat binnen de staat. Welke minister controleert hen eigenlijk inzake de uitvoering van de corridors en de wijze van uitwaaiing?

Werden de nieuwe vliegroutes al uitgewerkt? Ook dit beloofde de eerste minister te realiseren tegen midden februari. Hoe zullen die routes er concreet uitzien?

De Ministerraad van 28 februari keurde koninklijke besluiten goed betreffende de uitvoering van het isolatieprogramma. Hoe ziet dit programma eruit en welke gemeenten vallen eronder?

Tot slot wil ik van minister Durant vernemen of zij van mening is dat de huidige situatie van geluidshinder ten gevolge van nachtvluchten een effectief leefbare hinder betreft op basis van de gehanteerde frequentie?

- M. Hans Bonte à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mise en oeuvre de l'accord relatif à l'aéroport du 24 janvier 2003" (n° B258)

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

06.01 Frieda Brepoels (VU&ID): Le 28 février, le comité de concertation a pris une décision en ce qui concerne la dernière mouture de l'accord aéroportuaire. Entre-temps, la situation en la matière est de plus en plus confuse. Les accords relatifs à l'abandon du modèle de concentration au profit du modèle fondé sur la destination, conclus lors de cette réunion, ne sont apparemment pas respectés alors que le premier ministre s'était mué en ardent défenseur de la répartition des vols lors de la réunion de commission du 4 février. La ministre Durant s'est déjà fait vertement tancer : le premier ministre en personne a déclaré qu'elle entravait ouvertement la mise en oeuvre de la nouvelle version de l'accord. Il s'agit-là d'un grief important formulé par le premier ministre à l'encontre d'un de ses vice-premiers ministres.

La ministre Durant reste apparemment fidèle au modèle de nuisances qui exclut le facteur de fréquence alors que l'accord du 24 janvier reconnaît explicitement la fréquence de vol comme un paramètre.

En outre, une solution visant à réduire de moitié les vols de nuit pendant les week-ends se fait toujours attendre alors que le premier ministre avait lui-même annoncé qu'une solution serait trouvée d'ici à la mi-février. Quand un accord sera-t-il enfin conclu avec DHL?

Il est clair que BIAC et Belgocontrol n'ont cure des procédures : ces deux instances se comportent de plus en plus comme un Etat dans l'Etat. Quel ministre s'assure-t-il que ces instances respectent les couloirs et le mode de répartition ?

Les nouvelles voies aériennes ont-elles été définies? Le premier ministre s'était également engagé à ce que ces routes soient définies à la mi-février. Quelles parties du territoire ces routes survoleront-elles ?

Le 28 février, le Conseil des ministres a approuvé des arrêtés royaux portant exécution du programme d'isolation. En quoi consiste ce programme et quelles communes concerne-t-il ?

Enfin, je souhaiterais que la ministre Durant m'indique si elle estime que la situation actuelle en matière de nuisances sonores provoquées par les vols de nuit est réellement vivable sur la base de la fréquence utilisée ?

06.02 Willy Cortois (VLD): Ik sluit mij aan bij de opmerking van mevrouw Brepoels dat het momenteel niet gemakkelijk is om een duidelijk zicht te krijgen op de problematiek van de nachtvluchten boven de Noordrand. Het implementatieschema van het op 24 januari aangepaste luchthavenakkoord werd op 28 februari goedgekeurd. Is de minister ervan overtuigd dat die implementatie zal leiden tot een billijker spreiding van de nachtvluchten? Is er sprake van uitwaaiering van de vluchten? Werden er al nieuwe kaarten opgesteld? Zo ja, kan de commissie hierover beschikken? Wat denkt de minister over vluchtroutes over het grondgebied van het Brussels gewest?

Welke oplossing zal er worden uitgewerkt betreffende de dagvluchten?

Er zou ook een Vlaamse ombudsman operationeel zijn tegen half februari. Hoe staat het met dit engagement? Uiteindelijk zou ProBru een aantal voorstellen doen betreffende de billijke spreiding van de dagvluchten. Is er vooruitgang in dit initiatief? Zijn er resultaten? Kan de minister een timing vooropstellen inzake de oplossingen? Zal het Parlement nog tijdens deze legislatuur iets vernemen over deze oplossingen?

06.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Ik wil de minister ondervragen over de soap inzake de concentratie van nacht- en dagvluchten boven de Noordrand. Tot op heden bestaat er nog steeds geen akkoord binnen de federale regering over de nieuwe routes voor nachtvluchten vanuit Zaventem. De premier en de minister van Verkeer wagen zich zelfs aan een partijtje armworstelen in het zicht van het publiek, met onzekerheid bij de bevolking tot gevolg. Het vermoeden rijst dat de minister van Verkeer zich enkel bezighoudt met vertragingmanoeuvres.

Klopt het dat de premier Belgocontrol de opdracht heeft gegeven om een route dwars boven Brussel aan te leggen? Wanneer zou deze route operationeel moeten worden? Klopt het dat de minister van Verkeer deze opdracht aan Belgocontrol heeft tegengehouden? Zo ja, waarom? Welk alternatief stelt de minister van Verkeer voor? Vanaf wanneer zal er begonnen worden met de gedeeltelijke deconcentratie? Bestaat er een akkoord over de routes en gaat de discussie enkel nog over het tijdstip van invoering? Kan de minister de routes toelichten aan de hand van gedetailleerde kaarten? Houdt de regering zich

06.02 Willy Cortois (VLD): Mme Brepoels a raison lorsqu'elle affirme que la situation devient vraiment confuse en ce qui concerne les vols de nuit au-dessus de la périphérie nord. Le schéma de mise en œuvre du nouvel accord aéroportuaire conclu le 24 janvier dernier a été adopté le 28 février. La ministre est-elle convaincue du fait que ce nouvel accord conduira à une répartition plus équitable des vols de nuit? Est-il question d'un éparpillement des vols? De nouvelles cartes ont-elles déjà été élaborées? Dans l'affirmative, la commission pourrait-elle en disposer? Que pense la ministre des routes qui passeraient au-dessus du territoire de la Région de Bruxelles-capitale?

Quelle solution sera mise en œuvre en ce qui concerne les vols de jour?

On nous avait également annoncé qu'un médiateur flamand serait opérationnel à partir de la mi-février. Qu'en est-il de cet engagement? Probru allait finalement formuler une série de propositions à propos d'une répartition équitable des vols de jour. Des progrès ont-ils été réalisés en ce qui concerne cette initiative? Des résultats ont-ils été engrangés? La ministre peut-elle nous présenter un calendrier en ce qui concerne les solutions? Le Parlement pourra-t-il encore en apprendre davantage à propos de ces solutions sous la présente législature?

06.03 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Je voudrais interroger la ministre sur le mélodrame de la concentration des vols nocturnes et diurnes survolant la périphérie nord de Bruxelles. A ce jour, aucun accord n'a encore été conclu au sein du gouvernement fédéral en ce qui concerne les nouveaux itinéraires des vols nocturnes décollant de Zaventem. Le premier ministre et la ministre des Transports se livrent à un bras de fer médiatique qui suscite l'inquiétude parmi la population et donne à penser que la ministre Isabelle Durant se livre exclusivement à des manœuvres dilatoires.

Est-il exact que le premier ministre ait chargé Belgocontrol de prévoir un itinéraire qui traverserait le ciel de Bruxelles diagonalement? Quand cet itinéraire devrait-il être opérationnel? Est-il vrai que la ministre des Transports s'est opposée à ce que cette mission soit confiée à Belgocontrol? Dans l'affirmative, pourquoi? Quelle autre solution la ministre propose-t-elle? A partir de quand commencera la déconcentration partielle? Un accord concernant les itinéraires a-t-il été passé et le débat ne porte-t-il plus que sur le moment de son instauration? La ministre peut-elle présenter les itinéraires définis, cartes détaillées à l'appui? Le

aan het plan om bepaalde zones te isoleren? Gaat het enkel om de nabije omgeving van de luchthaven of ook om speciale routes? Zijn hier gedetailleerde kaarten beschikbaar? Klopt het dat de meeste chartervluchten een zodanig hoog geluidsniveau halen dat ze automatisch boven de Noordrand geconcentreerd zullen worden? Werd er al onderhandeld over de deconcentratie van de dagvluchten? Door wie? Zijn er al resultaten? Is er een timing vooropgesteld? De bevolking heeft dringend een perspectief nodig.

gouvernement maintient-il son plan visant à isoler certaines zones? Ces zones se situent-elles seulement dans l'environnement immédiat de l'aéroport ou s'agit-il également de zones survolées par des avions empruntant des itinéraires spéciaux? Des cartes détaillées figurant ces itinéraires sont-elles disponibles? Est-il exact que la plupart des vols par charter atteignent un niveau de nuisance acoustique tel qu'ils seront automatiquement concentrés au-dessus de la périphérie nord? La déconcentration des vols diurnes a-t-elle déjà fait l'objet de négociations? Entre qui? Ces tractations ont-elles déjà abouti à des résultats? Un échéancier a-t-il été défini? La population doit savoir d'urgence comment ce dossier va évoluer.

06.04 Simonne Creyf (CD&V): Ik noem dit geen soap, zoals de heer Laeremans, maar eerder een drama. De premier en de minister van Verkeer gaan publiek met elkaar in de clinch en de bevolking van de Noordrand is de dupe. Dit creëert een gevaarlijke, antipolitieke sfeer.

Op 28 februari zou het Overlegcomité beslissingen hebben genomen betreffende de uitvoering van het laatste luchthavenakkoord van 24 januari 2003 en de spreiding van nachtvluchten. Maar de uitvoering is opnieuw uitgesteld. De premier wilde een spreiding voor 18 mei en had ter zake een opdracht gegeven aan Belgocontrol, maar werd hierbij tegengewerkt door minister Durant. De bevolking is verontwaardigd, ontgoocheld en woest.

Wat is er beslist op 28 februari? Welke opdracht heeft de premier gegeven aan Belgocontrol? Is de minister van Verkeer tussengekomen? Volgen BIAC, Belgocontrol en het directoraat-generaal van de Luchtvaart de lijn van minister Durant? Zullen zij het akkoord uitvoeren? Wanneer wordt de spreiding doorgevoerd? Zijn de nieuwe routes al uitgewerkt? Blijft de regering bij haar isolatieplannen? Zo ja, volgens welk model en in welke gemeenten?

06.04 Simonne Creyf (CD&V): Je n'appelle pas cela un mélodrame, comme le fait M. Laeremans, mais plutôt un drame. Le premier ministre et la ministre des Transports s'affrontent publiquement et les habitants de la périphérie nord sont dupés. Cela crée une atmosphère anti-politique dangereuse.

Le 28 février, le comité de concertation aurait pris des décisions à propos de l'exécution du dernier accord du 24 janvier 2003 concernant les aéroports et la dispersion des vols de nuit. La mise en œuvre de cet accord a une nouvelle fois été reportée. Le premier ministre voulait une dispersion avant le 18 mai et il avait confié cette mission à Belgocontrol mais la ministre Durant y a fait obstacle. La population est indignée, déçue et en colère.

Qu'a-t-on décidé le 28 février? Quelle mission le premier ministre a-t-il confiée à Belgocontrol? La ministre des Transports est-elle intervenue? La BIAC, Belgocontrol et le directeur général de l'aéroport suivent-ils la ligne de la ministre Durant? Vont-ils exécuter l'accord? Quand la dispersion sera-t-elle mise en œuvre? A-t-on déjà défini de nouveaux itinéraires? Le gouvernement s'en tient-il à ses programmes d'isolation? Si oui, selon quel modèle et dans quelles communes?

06.05 Els Van Weert (VU&ID): Waarom laat de technische uitvoering van het nachtvluchtenakkoord zo lang op zich wachten? Klopt het dat u aan de basis ligt van deze vertraging? Bevestigt u dat het akkoord wellicht niet meer tijdens deze regeerperiode zal uitgevoerd worden? Heeft Belgocontrol reeds de details van de nieuwe routes gepubliceerd? Is er reeds een concreet voorstel over de uitwaaiing? Wanneer zal Belgocontrol de effectenstudies over de nieuwe routes bekendmaken?

Hoe ver staat het met de plannen om ook het probleem van de dagvluchten aan te pakken? Is er wat dit betreft reeds een concreet voorstel vanuit de

06.05 Els Van Weert (VU&ID): Pourquoi la mise en œuvre technique de l'accord relatif aux vols de nuit se fait-elle attendre si longtemps? Est-il exact que vous êtes à l'origine de ce retard? Confirmez-vous que l'accord ne pourra peut-être plus être réalisé au cours de cette législature? Belgocontrol a-t-il déjà publié les détails des nouvelles routes? Existe-t-il déjà une proposition concrète en ce qui concerne la dispersion des vols? Quand Belgocontrol publiera-t-il les études d'incidence relatives aux nouvelles routes?

Qu'en est-il des projets visant à résoudre aussi le problème des vols de jour? Le groupe de travail ProBru a-t-il déjà formulé une proposition concrète

werkgroep ProBru? Heeft u reeds een voorstel van DHL ontvangen omtrent de vermindering van nachtvluchten tijdens de weekends? Zo ja : wat houdt dit voorstel in? Zo neen, zult u hierop aandringen? En ten slotte : kloppen de geruchten over een eventuele privatisering en verkoop van BIAC?

06.06 Hans Bonte (SP.A): De hele discussie rond de nachtvluchten is eigenlijk een zaak van politieke betrouwbaarheid. Ik ben zeer ontgoocheld over hoe de minister omgaat met het Parlement: de doorstroming van de informatie is echt onvoldoende. Bovendien is het nog maar de vraag of de minister wel bereid is een akkoord uit te voeren dat overeengekomen werd in de schoot van de regering, maar waar ze zelf niet achter staat. Ook dat is een zaak van politiek vertrouwen.

Ik word ziek van de discussies over of het besluit nu vóór dan wel na 18 mei zal uitgevoerd worden. De situatie is onhoudbaar en dus zeer acuut, er moet nu gehandeld worden.

In welke verdeling van de nachtvluchten voorziet de regering? Over welke routes worden de nachtvluchten gespreid? Wanneer gaan die nieuwe routes effectief in?

Hoe ver staat het met het dossier van de dagvluchten? Heeft ProBru reeds voorstellen uitgewerkt en zo ja, welke?

Hoever staat het met het 'lawaai-armer' maken van het weekend, zoals dat voorzien werd in het akkoord?

Deelt de regering de mening van minister Durant dat het ongeoorloofd is om nog vóór 18 mei over de nieuwe routes te vliegen, goed wetende dat er in het akkoord heel duidelijk een datum vermeld staat?

06.07 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De uitvoering van dit besluit moet in vier fasen gebeuren: eerst moeten de nieuwe routes ontworpen en uitgetekend worden, waarna ze door evaluatie en analyse intensief gecontroleerd worden op het vlak van de veiligheid en de internationale reglementering. Als derde fase moet de minister het traject formeel goedkeuren, en ten slotte volgt dan de publicatie van de nieuwe routes binnen het IKO.

Op het ogenblik zitten we in de fase van de analyse en de evaluatie. Het zoeken naar nieuwe routes is

en la matière ? Avez-vous déjà reçu une proposition de DHL concernant la réduction des vols de nuit durant le week-end ? Dans l'affirmative, quelle en est la teneur ? Dans la négative, comptez-vous demander instamment cette proposition ? Et enfin, les rumeurs concernant une privatisation et une vente éventuelle de BIAC sont-elles fondées ?

06.06 Hans Bonte (SP.A): Toute la discussion sur les vols de nuit est en réalité une affaire de crédibilité politique. Vous me voyez très déçu de la manière dont la ministre se comporte à l'égard du Parlement: la circulation des informations laisse fortement à désirer. Reste à savoir, par ailleurs, si la ministre est effectivement disposée à mettre en oeuvre un accord qui a été pris au sein du gouvernement mais auquel elle ne souscrit pas personnellement. Il s'agit, là aussi, d'une question de confiance politique.

J'en ai assez des discussions sur la question de savoir si l'arrêté va être mis en oeuvre avant ou après le 18 mai: la situation est intenable et donc très urgente. Il faut agir maintenant.

Quelle répartition des vols de nuit le gouvernement prévoit-il? Selon quelles routes se fera la dispersion des vols de nuit? Quand ces nouvelles routes seront-elles empruntées?

Quel est l'état d'avancement du dossier des vols de jour? ProBru a-t-il déjà formulé des propositions? Dans l'affirmative, lesquelles?

Qu'en est-il de la réduction des nuisances sonores pendant le week-end, comme l'accord le prévoyait?

Le gouvernement partage-t-il l'avis de la ministre Durant selon lequel il est inacceptable d'emprunter les nouvelles routes avant le 18 mai, sachant pertinemment qu'une date a été très clairement fixée dans l'accord?

06.07 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): La mise en œuvre de cette décision se fait en quatre étapes: les nouveaux trajets doivent d'abord être conçus et définis, avant de faire l'objet – par la voie d'une évaluation et d'une analyse – à des contrôles intensifs au niveau de la sécurité et de la conformité à la réglementation internationale. Dans une troisième phase, le ministre doit formellement approuver le trajet et, enfin, les nouveaux itinéraires sont publiés par l'ICAO.

Il est actuellement procédé à l'analyse et à l'évaluation. La mise en place de nouvelles routes constitue un travail minutieux.

een zeer minutieus werk.

(Frans): Het blijft mogelijk dat de spreiding van de vluchten boven de Noordrand tegen half mei wordt gerealiseerd. Het is niet de bedoeling half werk te leveren.

Het is niet abnormaal dat de eerste minister, die het overleg voorziet, Belgocontrol vraagt bij het uittekenen van de vliegroutes rekening te houden met het akkoord. Mijn taak bestaat erin de goedkeuringen te geven. Het is volkomen normaal dat er een taakverdeling is.

Aangaande de privatisering van de luchthaven kunt u zich beter tot minister Daems wenden.

De onderhandelingen over de regeling van de weekendvluchten zijn nog aan de gang. Ik zal u hiervan op de hoogte houden evenals van de dagvluchten waarvoor noch ProBru, noch de eerste minister een beslissing hebben genomen.

Het aantal chartervluchten wordt bepaald door het spel van vraag en aanbod. Daardoor is het moeilijk prognoses te maken, tenzij op basis van de ervaring tijdens de jongste jaren. De meeste chartervluchten naar Chièvres hebben een QC van minder dan 4 en zouden volgens de overeenkomst van 24 januari niet over de Noordrand vliegen.

Betreffende de meetstations wordt er inderdaad overleg gepleegd tussen de verschillende bevoegde instellingen, Aminal in Vlaanderen, IBGE en BIAC. De adviescommissie wil de begrijpelijkheid en de operationaliteit van de geluidsmetingen op termijn beter op elkaar afstemmen. Er werden nieuwe meetstations geplaatst: drie door BIAC in Vilvoorde, Machelen, Strombeek-Bever, twee door IBGE in Haren en Neder-Over-Heembeek en drie door Aminal in Diegem, Erps-Kwerps en Meise.

Het koninklijk besluit betreffende de geluidsisolatie voor de omwonenden werd op 28 februari goedgekeurd. In afwachting van de nieuwe procedures kan BIAC alvast met de aanpassingen beginnen.

De wervingsprocedure voor een Vlaamse ombudsman is aan de gang. Hij of zij zal zo snel mogelijk in dienst worden genomen.

06.08 Willy Cortois (VLD) (Frans): Wat betekent 'zo snel mogelijk'?

06.09 Minister Isabelle Durant (Frans): Zo snel

(En français) Il demeure possible que la déconcentration au-dessus du Noordrand ait lieu d'ici la mi-mai. Personne ne tient à bâcler le travail en cours.

Il n'est pas anormal que le premier ministre qui préside la concertation demande à Belgocontrol de faire les trajectoires en fonction de l'accord. Mon rôle est de donner les approbations. Il y a un partage des rôles, c'est normal.

Pour la privatisation de l'aéroport, mieux vaut s'adresser au ministre Daems.

Les modalités de vols, le week-end, sont en discussion. Je vous tiendrai informés, de même que pour les vols de jour, pour lesquels ni ProBru ni le premier ministre n'ont pris de décision.

Le nombre de vols charters évolue selon le marché. Il est donc difficile de faire des prévisions, si ce n'est à partir des expériences des dernières années. La plupart des vols charter avec destination Chièvres ont un QC de moins de 4 et ne devraient pas survoler le Noordrand aux termes de l'accord du 24 janvier.

À propos des postes de mesure, il y a effectivement une concertation entre les différents organismes compétents, Aminal en Flandre, IBGE et BIAC. La commission d'avis veut, à terme, mieux faire correspondre la lisibilité ou l'opérationnalité des mesures sonores. De nouveaux postes de mesure ont été placés: trois par BIAC à Vilvorde, Machelen, Strombeek-Bever, deux par l'IBGE à Haren et Neder-Over-Heembeek, et trois par Aminal à Diegem, Erps-Kwerps et Meise.

L'arrêté royal sur l'isolation acoustique pour les habitations a été approuvé le 28 février.

En attendant les nouvelles procédures, BIAC peut déjà commencer les adaptations.

L'engagement d'un médiateur flamand est en cours. Il aura lieu le plus vite possible.

06.08 Willy Cortois (VLD) (en français): Le plus vite possible?

06.09 Isabelle Durant, ministre (en français): Il

mogelijk en zeker voor 18 mei.

sera engagé le plus rapidement possible: avant le 18 mai, je vous le garantis!

06.10 Frieda Brepoels (VU&ID): Zes collega's stelden hier zeer pertinente vragen over deze zeer verwarde organisatie- en procedurekwestie, en u komt hier doodleuk zeggen dat er niets aan de hand is, dat de procedures lopen, dat we ons geen zorgen hoeven te maken en dat we nu in de tweede fase van de uitvoering zitten. U verantwoordt dit door het feit dat die procedure gewoonweg lang duurt inzake nieuwe routes.

06.10 Frieda Brepoels (VU&ID): Six membres viennent de poser des questions pertinentes à propos de cette organisation et de cette procédure particulièrement confuses et vous vous contentez d'affirmer que tout va pour le mieux, que les procédures fonctionnent, que nous ne devons pas nous faire de soucis et que nous en sommes à la deuxième phase de la mise en oeuvre. Vous justifiez cette situation par le fait que la procédure concernant les nouvelles routes est tout simplement longue.

Ik begrijp niet dat men voor dit onhoudbare en acute probleem zulke lange procedures voor nieuwe routes op het getouw zet en dit zonder er zelfs nog maar zeker van te zijn dat ze het probleem zullen verhelpen.

Je ne comprends pas pourquoi, face à un problème aussi inadmissible et urgent, on met en place des procédures interminables pour l'établissement de nouvelles routes, sans même avoir la certitude qu'elles apporteront une quelconque solution.

Ik vraag me af waar we mee bezig zijn. Het was perfect mogelijk om andere routes in te voeren en deze op het terrein te testen. Op dit moment verdwaalt u in uw theoretische modellen en alles wat werd beloofd is nog steeds niet uitgevoerd.

Mais de quoi parlons-nous enfin? Il était parfaitement possible d'introduire d'autres routes et de les tester sur le terrain. Vous perdez votre temps avec des modèles théoriques et tout ce qui avait été promis n'est toujours pas mis en oeuvre.

De eerste minister had voor 15 februari een oplossing beloofd voor de weekendvluchten maar dit onderwerp interesseert u blijkbaar niet. U doet veel beloftes maar wil deze niet waarmaken. Dit was ook het geval in de zaak omtrent de Vlaamse ombudsman en de spreiding van de dagvluchten. Ik vind dit beneden elk peil en zal ook in de volgende weken u en de eerste minister met deze problematiek confronteren. De huidige werkwijze is in elk geval een Parlement onwaardig.

Le premier ministre avait promis une solution pour les vols du week-end mais ce sujet ne vous intéresse manifestement pas. Vous faites beaucoup de promesses mais n'entendez pas les réaliser. Nous avons également pu constater cela à propos de l'affaire du médiateur flamand et de celle de la répartition des vols de jour. J'estime que tout cela est assez lamentable et dans les prochaines semaines je continuerai à poser des questions à ce sujet au premier ministre ainsi qu'à vous-même. L'actuelle manière de travailler n'est en tout état de cause pas digne d'un parlement.

06.11 Willy Cortois (VLD): U blijft in uw antwoord zeer vaag en wekt de indruk de zaak op zijn beloop te willen laten, wat door de bevolking verkeerd begrepen zal worden.

06.11 Willy Cortois (VLD): Vous restez très vague dans votre réponse et vous donnez l'impression de ne guère vouloir agir, ce qui risque d'être mal interprété par la population.

Er was een voorstel om 4 routes in te voeren met een bijkomende route die over Brussel zou vliegen. Dit voorstel moest zo snel mogelijk worden uitgevoerd, maar nu vraag ik me af of u daar eigenlijk wel achter staat. Het voorstel wordt door mij als een minimale oplossing gezien en men had ons beloofd dat het zou worden uitgevoerd.

Une proposition prévoyait l'introduction de 4 routes avec une route complémentaire passant au-dessus de Bruxelles. Cette proposition devait être mise en oeuvre le plus rapidement possible mais je me demande à présent si vous la soutenez réellement. Je considère qu'il s'agit d'une solution minimale et on nous avait promis qu'elle serait mise en oeuvre.

Als federaal minister moet u de politieke gevolgen dragen van uw beslissingen. Ik besef dat we ons de laatste weken een beetje meer op de regionale belangen richten, maar we moeten toch ook onze verantwoordelijkheid respecteren om federaal

Vous devez, en tant que ministre fédérale, endosser les conséquences politiques de vos décisions. Je me rends bien compte qu'au cours des dernières semaines, nous avons davantage pris en compte les intérêts régionaux mais nous

verantwoordelijkheid respecteren op federaal niveau.

devons également prendre nos responsabilités sur le plan fédéral.

Wil u dit ja dan neen dit akkoord loyaal implementeren?

Avez-vous oui ou non l'intention de mettre loyalement cet accord en œuvre?

06.12 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): De minister omhult iedereen hier in een dikke rookwolk en biedt ons geen enkel perspectief inzake de nachtvluchten, dagvluchten, isolatie of de routeplanning. In plaats van antwoorden te geven, roept u enkel nieuwe vragen in het leven. Uw stilzwijgen duidt erop dat u deloyaal handelt, wat veel onzekerheid creëert. Voor de bevolking zal het nu lijken alsof alles nog mogelijk is in dit dossier.

06.12 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): La ministre répand un vaste écran de fumée opaque et n'offre aucune perspective en ce qui concerne les vols de nuits, les vols de jour, l'isolation et la planification des itinéraires. Au lieu de fournir des réponses elle ne fait que susciter de nouvelles questions. Votre silence prouve que vous n'agissez pas de manière loyale, ce qui engendre l'incertitude. La population aura désormais le sentiment que tous les scénarios sont encore envisageables dans ce dossier.

U zegt dat de isolatiepannen zijn goedgekeurd en dat deze naar de Raad van State zijn gezonden. Wij hebben ze echter niet kunnen inzien en het Parlement heeft dus geen controle kunnen uitvoeren.

Vous avez indiqué que les programmes d'isolation ont été approuvés et transmis au Conseil d'Etat. Nous n'avons cependant pas pu en prendre connaissance et le Parlement n'a donc pas pu exercer sa mission de contrôle.

Via internet kwam ik te weten dat er een route zou uitgewerkt zijn tot voorbij Grimbergen. Ook in deze regeling hebben wij geen inzage gehad. Dit alles is een Parlement onwaardig en ik zal dan ook de eerste minister hierover een vraag stellen.

J'ai appris en consultant internet qu'un itinéraire irait même au-delà de Grimbergen. Nous n'avons pas davantage pu en prendre connaissance. Voilà une attitude indigne à l'égard d'un d'un Parlement. J'interrogerai donc le premier ministre à ce sujet.

06.13 Simonne Creyf (CD&V): Het antwoord dat u gegeven heeft is absoluut nietszeggend. U heeft ons niets gezegd over uw houding in deze zaak, uw relatie tot de eerste minister inzake het dossier of de eventuele spreiding van de routes.

06.13 Simonne Creyf (CD&V): La réponse que vous avez fournie ne rime à rien. Vous ne nous avez rien dit de votre position dans cette affaire ni de vos discussions avec le Premier ministre au sujet de ce dossier, ni de la dispersion éventuelle des itinéraires.

Reeds 3 maanden geleden werd er een vraag gesteld over dit onderwerp. Toen werd ons gezegd dat de procedures om nieuwe routes uit te tekenen 70 tot 90 dagen in beslag zouden nemen. Het einde van deze procedures zou dus zeker voor 18 mei zijn. U beweert echter dat omwille van de veiligheid en vele andere redenen de procedures tegen deze datum niet volbracht zullen zijn, wat veel ellende brengt voor de mensen die leven in de Noordrand.

Il y a trois mois, une question vous avait déjà été adressée à ce sujet. Vous nous aviez dit alors que les procédures visant à tracer de nouveaux itinéraires prendraient entre septante et nonante jours. Par conséquent, ces procédures devraient en tout cas se clôturer avant le 18 mai. Mais vous prétendez que, pour des raisons de sécurité et bien d'autres motifs, ces procédures ne seront pas achevées avant cette date, ce qui sera très dommageable pour les gens qui vivent dans la périphérie nord.

06.14 Els Van Weert (VU&ID): De kern van het probleem werd duidelijk in de vraag die de heer Cortois u heeft gesteld en uw stilzwijgen als antwoord. Ik vrees dat u niet bereid bent het akkoord uit te voeren dat afgesloten werd op 24 januari. Ik zal de eerste minister hierover dan ook interpellieren.

06.14 Els Van Weert (VU&ID): Le fond du problème a été abordé dans la question de M. Cortois, à laquelle vous n'avez pas répondu. Je crains que vous ne soyez pas disposée à mettre en œuvre l'accord du 24 janvier. J'interpellerai donc le Premier ministre à ce sujet.

06.15 Hans Bonte (SP.A): Op 24 januari werd

06.15 Hans Bonte (SP.A): Une date a clairement

duidelijk een datum vooropgesteld. De te volgen procedure is gekend door de regering en het is perfect mogelijk deze te doorlopen. Veiligheidsspecialisten zijn het er trouwens over eens dat het concentreren van vluchten de kans op een ongeval doet toenemen.

Dit dossier stelt de politieke betrouwbaarheid van de minister in vraag. U geeft geen antwoorden op de gestelde vragen, zelfs niet indien deze uit de meerderheid komen. Bovendien negeert u een regeringsbeslissing door het akkoord niet uit te voeren.

De procedure vraagt om een formele goedkeuring van de minister van Mobiliteit, maar kan u die beslissing wel nemen tijdens de volgende periode van lopende zaken?

Voorzitter: Willy Cortois.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Trees Pieters aan de minister van Economie en Wetenschappelijk Onderzoek, belast met het Grootstedenbeleid over "de Tricolor" (nr. B023)

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

07.01 Trees Pieters (CD&V): De ramp met de Tricolor veroorzaakt heel wat economische schade aan de kust. Uit de pers vernamen we dat het wrak ten vroegste tegen de zomer zou geborgen worden. Zal de minister druk uitoefenen opdat de berging van het wrak zo snel mogelijk zou gebeuren? Werden hiertoe al initiatieven genomen?

07.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Economie en toerisme aan de kust zijn Vlaamse bevoegdheden, maar ik kan u wel informatie geven over de geplande berging van de Tricolor. Sinds het ongeval met de Tricolor had ik voortdurend contact met de bevoegde Franse staatssecretaris. Ik drong aan op snelle maatregelen tegen de olievervuiling. Alle brandstof is reeds uit het schip weggepompt, met uitzondering van de olie die zich diep heeft verspreid in het ruim toen het schip verschillende keren werd aangevaren. De inhoud van het wrak vormt dus niet echt meer een gevaar. Zolang het wrak op de huidige plaats blijft liggen, vormt het een risico op ongevallen.

été fixée le 24 janvier. Le gouvernement connaît la procédure à suivre, dont le respect ne pose du reste pas de problèmes. Des spécialistes en matière de sécurité s'accordent pour dire que la concentration des vols augmente le risque d'accidents.

Ce dossier met en cause la fiabilité politique de la ministre. Vous ne répondez pas aux questions, même posées par des membres de la majorité. En omettant d'exécuter l'accord, vous ignorez en outre une décision du gouvernement.

La procédure prévoit l'accord formel de la ministre de la Mobilité. Mais cette décision peut-elle être prise en période d'affaires courantes ?

Président: Willy Cortois.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Trees Pieters au ministre de l'Economie et de la Recherche scientifique, chargé de la Politique des grandes villes sur "le Tricolor" (n° B023)

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

07.01 Trees Pieters (CD&V): Le naufrage du Tricolor entraîne des dommages économiques considérables à la côte. Nous avons appris par la presse que le renflouage de l'épave aurait lieu au plus tôt en été. La ministre exercera-t-elle des pressions pour que l'épave soit renflouée le plus rapidement possible? Des initiatives ont-elles déjà été prises à cet effet?

07.02 Isabelle Durant , ministre (en néerlandais): L'économie et le tourisme à la côte sont des domaines qui ressortissent aux compétences de la Flandre. Je puis néanmoins vous transmettre des informations sur le renflouement du Tricolor. Depuis le naufrage du navire, je suis restée en contact permanent avec le secrétaire d'Etat français compétent. J'ai insisté pour que des mesures soient prises rapidement pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures. Tout le carburant a été pompé du navire, à l'exception du pétrole qui s'est répandu dans la cale après que le navire a été heurté à plusieurs reprises. Le contenu de l'épave ne représente donc plus un véritable danger. Tant que l'épave n'est pas renflouée, elle constitue par contre un risque pour la navigation maritime.

Nog voor het leegpompen en na de aanvaring door de "Vicky", namelijk sinds december 2002, werd de Tricolor voorzien van een betere signalisatie. Twee Franse patrouillevaartuigen en een schip van de Franse zeemacht bewaken de zone. Het Vlaams Gewest zorgde voor betere informatie aan de schepen. Er wordt in aanwezigheid van de reder overlegd tussen de Franse, de Britse en de Belgische overheid.

Drie bedrijven stelden zich kandidaat om het schip te lichten. Over de offertes wordt door de Fransen beslist. Wellicht wordt de volgende dagen duidelijk welke firma het werk zal uitvoeren. De Tricolor zal in stukken gezaagd worden. Volgens de reder zouden de werken in april moeten beginnen en tegen het begin van de herfst zijn afgerond. De zone rond de Tricolor wordt afwisselend bewaakt door een schip van de Franse en de Belgische zeemacht. Een schip van het Vlaams Gewest spoort eventuele nieuwe vervuiling op. Ik dring erop aan dat de berging zo vlug mogelijk wordt afgerond.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.38 uur.

Depuis le mois de décembre 2002, c'est-à-dire avant le pompage et après que le "Vicky" a heurté le Tricolor, une meilleure signalisation a été installée autour de l'épave. Deux navires de patrouille français et un bâtiment de la marine française surveillent la zone. La Région flamande a veillé à fournir des informations de meilleure qualité aux navires. Une concertation est organisée en présence de l'armateur entre les autorités françaises, britanniques et belges.

Trois entreprises se sont portées candidates pour renflouer le navire. La décision en la matière appartient aux Français. Nous connaissons probablement dans les prochains jours le nom de l'entreprise qui effectuera le travail. Le Tricolor sera découpé en morceaux. Selon l'armateur, les travaux devraient commencer en avril et se terminer pour le début de l'automne. La zone autour du Tricolor est alternativement surveillée par un navire de la marine française et de la marine belge. Un navire de la Région flamande est chargé de la recherche d'éventuelles nouvelles pollutions. J'ai insisté pour que les opérations de renflouement soient menées à bien dans les plus brefs délais.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 12.38 heures.