



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

26-03-2003

10:42 uur

mercredi

26-03-2003

10:42 heures

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

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

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

INHOUD

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

Sprekers: Joke Schauvliege, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

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

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

Samengevoegde vragen van

- de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nieuwe routes over de Noordrand en Brussel, over de isolatiezones en over belangrijke mensen" (nr. B361)

- mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitvoering van het akkoord van 24 januari 2003 betreffende de nachtvluchten" (nr. B404)

- de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitvoering van het akkoord van 24 januari 2003 voor de invoering van nieuwe routes voor de nachtvluchten" (nr. B409)

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

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

Sprekers: Greta D'hondt, Isabelle Durant, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde vragen van

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

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

Sprekers: Francis Van den Eynde, Yves

SOMMAIRE

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

Orateurs: Joke Schauvliege, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

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

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

Questions jointes de

- M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nouveaux itinéraires au-dessus de la périphérie nord et de Bruxelles, sur les zones d'isolation et sur la présence de personnes importantes" (n° B361)

- Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'exécution de l'accord du 24 janvier 2003 relatif aux vols de nuit" (n° B404)

- M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mise en oeuvre de l'accord du 24 janvier 2003 concernant l'introduction de nouvelles routes pour les vols de nuit" (n° B409)

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

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

Orateurs: Greta D'hondt, Isabelle Durant, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Questions jointes de

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

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

Orateurs: Francis Van den Eynde, Yves

Leterme, voorzitter van de CD&V-fractie,
Isabelle Durant, vice-eerste minister en
minister van Mobiliteit en Vervoer

Leterme, président du groupe CD&V, **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 "het behoud van de licenties van de
Sabenapiloten" (nr. B408)

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

10

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

10

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

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

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

12

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

12

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

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

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

13

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

13

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

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

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

15

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

15

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

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 26 MAART 2003

1042 uur

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

du

MERCREDI 26 MARS 2003

10:42 heures

De vergadering wordt geopend om 10.42 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

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

01.01 Joke Schauvliege (CD&V): De aanleg van spoorlijn 55 in Evergem is in eerste instantie snel van start gegaan. Er werden 5000 bomen geveld en er werd een verhoging aangelegd. Het bouwrijp maken van het tracé was gepland tegen einde februari 2003, de definitieve afwerking tegen eind 2003. De werken liggen echter stil sinds oktober 2002 en dit zorgt voor overlast in de buurt. Is het tracé al dan niet volledig bouwrijp? Waarom wordt er sinds oktober 2002 niet meer verder gewerkt? Wat zijn de volgende stappen in de planning? Zal de oorspronkelijke timing van de werken gerespecteerd worden?

01.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Ik heb al eerder uitgelegd dat deze werken worden uitgevoerd op initiatief van het Vlaams Gewest. De planning en timing van de werken worden niet door de NMBS bepaald. Ik moet u voor de antwoorden op deze vragen dus verwijzen naar mijn Vlaamse collega van Mobiliteit.

01.03 Joke Schauvliege (CD&V): Ik bedank de minister voor haar summiere antwoord. Het is wel verbazend dat de NMBS geen enkel zicht heeft op de timing van de werken, het gaat uiteindelijk om de aanleg van een spoorlijn. Het is onbegrijpelijk dat een werf in deze toestand wordt achtergelaten. Ik hoop op een snelle beëindiging van de werken.

La séance est ouverte à 10.42 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

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

01.01 Joke Schauvliege (CD&V): L'aménagement de la ligne ferroviaire 55 à Evergem a démarré sur les chapeaux de roues. Cinq mille arbres ont été abattus et le terrain a été rehaussé. La viabilisation du tracé était prévue pour la fin février 2003, l'achèvement définitif pour fin 2003. Cependant, les travaux sont interrompus depuis octobre 2002, ce qui engendre des nuisances pour les riverains. Le tracé est-il viabilisé ou non ? Pourquoi les travaux sont-ils suspendus depuis octobre 2002 ? Quelles sont les étapes suivantes du projet ? Le calendrier initial sera-t-il respecté ?

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

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

rapidement achevés.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

02.01 Daan Schalck (SP.A): Gemachtigde opzichters worden met succes aan scholen ingezet om kinderen veilig te helpen oversteken. Volgens de rondzendbrief van 1999 helpen ze enkel voetgangers, terwijl aan schoolpoorten ook vaak kinderen op de fiets hulp nodig hebben bij het oversteken. Is de rondzendbrief ook van toepassing op fietsers? Wat is de juridische consequentie als zich een ongeval met een fietser voordoet? Wordt de rol van de gemachtigde opzichter opgenomen in het ontwerp inzake de straatcode?

02.01 Daan Schalck (SP.A): Il est recouru à des surveillants habilités pour aider les enfants à traverser en toute sécurité aux abords des écoles et cette mesure porte ses fruits. Selon la circulaire de 1999, les surveillants ne doivent aider que les piétons, alors qu'à la sortie des écoles, des enfants à vélo ont également besoin d'aide pour traverser. Quelles sont les conséquences juridiques d'un accident impliquant un cycliste? Le rôle du surveillant va-t-il être inscrit dans le projet relatif au Code de la rue?

02.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Met de rondzendbrief van 1999 werd de bevoegdheid van de gemachtigde opzichters uitgebreid naar groepen, naar bejaarden en naar personen met een handicap. Hun bevoegdheid geldt dus niet voor fietsers.

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

Ik begrijp de vraag van de heer Schalk, maar het verkeersreglement zegt dat fietsers een oversteekplaats voor voetgangers niet fietsend mogen betreden. In de praktijk wordt die regel vaak geschonden, maar als puntje bij paaltje komt is de regel wel nuttig. Ik denk dan ook niet dat hij gewijzigd moet worden.

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

Als er een ongeval gebeurt met een fietser die gereageerd heeft op een signaal van een gemachtigd opzichter, dan is er sprake van een bevoegdheidsoverschrijding. Als de fietser met de fiets aan de hand stapt, is hij een voetganger en dan stelt zich dus geen probleem.

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

De rol van de gemachtigd opzichter wordt niet opnieuw bekeken in het ontwerp straatcode. Mocht er ooit worden overwogen om zijn bevoegdheid uit te breiden naar fietsers, dan moet heel goed worden bestudeerd wat de gevolgen voor voetgangers zouden zijn.

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

02.03 Daan Schalck (SP.A): In elk geval blijft er nood aan veilige oversteekplaatsen voor fietsende kinderen. Verder zou het goed zijn als gemachtigde opzichters duidelijke informatie zouden krijgen over hun precieze bevoegdheid.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Samengevoegde vragen van

03 Questions jointes de

- de heer Bart Laeremans aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nieuwe routes over de Noordrand en Brussel, over de isolatiezones en over belangrijke mensen" (nr. B361)

- mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitvoering van het akkoord van 24 januari 2003 betreffende de nachtvluchten" (nr. B404)

- de heer Lode Vanoost aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de uitvoering van het akkoord van 24 januari 2003 voor de invoering van nieuwe routes voor de nachtvluchten" (nr. B409)

- M. Bart Laeremans à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les nouveaux itinéraires au-dessus de la périphérie nord et de Bruxelles, sur les zones d'isolation et sur la présence de personnes importantes" (n° B361)

- Mme Simonne Creyf à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'exécution de l'accord du 24 janvier 2003 relatif aux vols de nuit" (n° B404)

- M. Lode Vanoost à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la mise en oeuvre de l'accord du 24 janvier 2003 concernant l'introduction de nouvelles routes pour les vols de nuit" (n° B409)

03.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Op 18 maart liet de premier in deze commissie verstaan dat de routes over de Noordrand vastliggen en spoedig gepubliceerd zouden worden. Kunnen de parlementsleden eindelijk inzage krijgen in het dossier?

Tot op welke plaats wordt er geconcentreerd en waarom is dat zo? Hoeveel woningen zullen er geïsoleerd worden? Wanneer start de aangekondigde informatiecampagne?

De routes over Brussel zouden volgens de premier "binnen de paar dagen" beschikbaar zijn? Hij zei dit op 18 maart. Waar blijven ze? Wanneer worden ze ingevoerd? Waarom was overleg met het Brussels Gewest nodig en wat heeft het opgeleverd?

Volgens een verslag van de werkgroep Probru zouden geen nachtvluchten over startbaan 20 mogen gaan, omdat er in de buurt 'belangrijke mensen' wonen. Wie heeft die uitspraak gedaan? Over welke mensen gaat het?

03.02 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Ik kan heel kort zijn: hoever staat de minister met de uitvoering van het akkoord van 24 januari?

De **voorzitter:** Mijn felicitaties: dit is de kortste vraag in jaren in deze commissie.

03.03 Minister Isabelle Durant (Nederlands): De criteria voor de nieuwe routes staan in het akkoord van het Overlegcomité van 2 januari 2003. Daarin wordt rekening gehouden met de frequentie van de lawaaihinder.

De verdeling zal gebeuren naargelang van het geluidsniveau van de vliegtuigen en hun bestemming. Op die manier wordt de spreiding bekomen zoals sommigen in de Noordrand die

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

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

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

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

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

Le **président:** Mes félicitations: c'est la question la plus brève depuis des années dans cette commission.

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

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

wensten.

Grimbergen kent geen bijkomende hinder sinds het verdwijnen van de laatste Boeing 727.

Wij blijven werken aan het isolatieproject. BIAC zal hierover een informatiecampagne opstarten. De omvang van het project zal pas worden bepaald als routes bekend zijn.

De eventuele keuze voor baan 20 hangt samen met de lengte die vliegtuigen nodig hebben. Baan 20 is korter dan baan 25R en dus niet geschikt voor het vertrek van alle vliegtuigtypes.

Het is niet zo dat sommige mensen belangrijker zijn dan anderen. Mijn enige logica is dat zo weinig mogelijk mensen zo weinig mogelijk hinder mogen ondervinden.

Ik heb vorige week mijn akkoord gegeven voor het uittekenen en het afdrukken van de route boven Brussel. Door opslagplaatsen van Shell te vermijden loopt de route boven een paar woonzones. Ik heb daarom het standpunt gevraagd van de Brusselse regering voor het einde van deze week. Deze route moet operationeel worden vanaf 12 juli, de spreiding van de vluchten boven de Noordrand moet op 15 mei een feit zijn.

03.04 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Dit is een te klein tipje van de sluier. Het Parlement heeft recht op inzage van de routekaarten, maar zal deze waarschijnlijk niet meer krijgen voor het einde van de regeerperiode. De minister neemt een loopje met de omwonenden.

Als we de logica van de minister volgen - in Grimbergen is volgens haar het probleem opgelost omdat de 727's weg zijn - is er eigenlijk nergens een probleem meer. Bovendien houdt de minister voor Grimbergen geen rekening met de frequentie van de vluchten.

Wat is nog de relevantie van het antwoord van de Brusselse regering als het akkoord toch wordt uitgevoerd? Wat als het *niet* is? Is dat een aanleiding te meer om het door haar niet gewenste akkoord op te blazen?

03.05 Lode Vanoost (AGALEV-ECOLO): Ik heb ook een paar kritische opmerkingen bij dit antwoord, maar distantieer me van de vorige spreker, die zich veel later dan wij met dit dossier is gaan bezig houden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De huidige oplossing is inderdaad niet ideaal. De echte oplossing is een totaal verbod op nachtvluchten. Zoiets ineens doen, is uiteraard nefast voor de werkgelegenheid in de regio. Daarom pleit ik voor de invoering van een Europees verbod op nachtvluchten nabij steden. Dat denkspoor zal de volgende jaren door ons worden gevolgd.

03.06 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): En het antwoord op mijn bijvragen?

03.07 Minister Isabelle Durant (Nederlands): 15 mei en 12 juli, dat is toch duidelijk?

Het antwoord van de Brusselse regering beschouw ik als een signaal.

Het incident is gesloten.

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

04.01 Greta D'hondt (CD&V): Naar verluidt overweegt de NMBS de sluiting van de loketten van een vijftigtal stations. Oost-Vlaanderen neemt hiervan een deel voor zijn rekening. Voor de occasionele gebruiker is een biljet op de trein kopen geen evidentie.

Het is niet de eerste keer dat in Oost-Vlaanderen loketten worden gesloten. De vorige keer legde de minister uit dat het om een oplossing voor een tijdelijk probleem ging. Vandaag is het probleem blijkaar structureel geworden.

Worden er inderdaad loketten gesloten? Op basis van welke criteria? Hopelijk zijn deze objectief en houden ze rekening met de noden van de reizigers.

Wat zijn de gevolgen voor het personeel van de stations? Beseft de minister dat er stations zijn waar de personeelsleden gehandicapt op de trein helpen? Over welk tijdschema gaat het?

Voorzitter: Liliane De Cock

04.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Er is nog geen definitieve beslissing over de sluiting

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

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

03.07 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Le 15 mai et le 12 juillet. C'est pourtant clair !

Je considère comme un signal la réponse du gouvernement bruxellois.

L'incident est clos.

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

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

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

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

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

Présidente: Liliane De Cock

04.02 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Aucune décision définitive n'a encore été prise en

van de stations. Deze studie gaat ook niet over de sluiting van stations, maar over de aanwezigheid van personeel in bepaalde stations. De aanwezigheid van NMBS-personeel is positief voor het veiligheidsgevoel, de dienstverlening en de hulp aan andersvaliden. Het huidige beheercontract zegt niets over dienstverlening en aanwezigheid van het personeel. Er moet dan ook een nieuw beheerscontract komen, dat ook de mogelijkheid moet creëren om partners zoals de gemeente en De Post bij de werking van de NMBS te betrekken. Het personeel van de NMBS werkt in statutair verband en kan dus niet zomaar afgezet worden.

ce qui concerne la fermeture des gares. D'ailleurs, cette étude ne concerne pas la fermeture de gares mais la présence de personnel dans certaines gares. La présence de personnel de la SNCB est bénéfique pour le sentiment de sécurité, pour le service à la clientèle et pour l'aide aux moins-valides. Le contrat de gestion actuel ne fait pas mention de la prestation de service ni de la présence du personnel. Il convient dès lors d'élaborer un nouveau contrat de gestion, permettant également d'impliquer de nouveaux partenaires tels que les communes et La Poste dans le fonctionnement de la SNCB. Le personnel de la SNCB est occupé sous un régime statutaire et ne peut donc pas être congédié aussi facilement.

04.03 Greta D'hondt (CD&V): Mijn vraag ging over de bemanning van de loketten. Ik ben blij dat hierover nog geen beslissing is genomen. Het is belangrijk dat de regering en de voogdijminister deze kwestie opvolgen en de NMBS niet op eigen houtje laten beslissen.

Ik hoop dat de regering voldoende middelen ter beschikking stelt, zodat de NMBS voldoende mankracht kan blijven inzetten. De minister spreekt over mogelijke *partnerships* met de gemeenten. Dit lijkt mij geen goed initiatief. Op die manier gaat men de rekening doorschuiven naar de gemeenten en dan is het uiteindelijk de burger die het gelag betaalt.

Het is juist dat de werknemers vast benoemd zijn en dat men hen niet zomaar kan afzetten. Als het personeel echter niet vervangen wordt, stijgt de werkdruk tot een onredelijk niveau, met alle gevolgen van dien voor de veiligheid en de dienstverlening.

Tenslotte blijf ik ervan overtuigd dat de provincie Oost-Vlaanderen zwaar wordt getroffen. Ik wil dan ook aandringen om bij een volgende beheerscontract de spreiding onder de verschillende provincies beter te bekijken.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

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

- de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het gebruik van de luchthaven van

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

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

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

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

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

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

- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'utilisation de l'aéroport d'Ostende pour des

Oostende voor burgervliegtuigen gecharterd door het Amerikaans leger" (nr. B412)

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

05.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Deze meerderheid hanteert een politiek van twee snelheden. Enerzijds steunt een deel van de regering - het gaat om minstens drie partijen - de Frans-Duitse coalitie, die tegen de oorlog gekant is, anderzijds is er een aantal meerderheidspartijen van wie we nooit een standpunt ten aanzien van de oorlog vernemen.

Een aantal meerderheidspartijen voert een kruistocht tegen de oorlog. We lezen in het magazine van de Amerikaanse strijdkrachten, *Stars and Stripes*, dat er Amerikaans legermateriaal wordt verscheept via de haven van Antwerpen. Er wordt hiertegen in de meerderheid luid geprotesteerd en gedreigd, maar men onderneemt in feite niets.

Dan blijkt dat er ook logistieke steun aan de oorlog via burgervliegtuigen geleverd wordt met tussenstops op luchthaven van Oostende. Opnieuw klinkt er veel protest vanuit sommige meerderheidspartijen. Een parlamentslid van Agalev dreigt ermee uit zijn partij te stappen, maar weer gebeurt er uiteindelijk niets.

De groene minister Durant is bevoegd voor de luchthaven van Oostende. Zij heeft in vroegere dossiers al aangetoond dat ze haar op de tanden heeft. Bovendien is zij, samen met haar partij, overtuigd pacifiste. Wat is uiteindelijk het standpunt van de regering inzake de logistieke steun die door burgervliegtuigen via de luchthaven van Oostende aan de strijdkrachten in Irak wordt geleverd?

05.02 Yves Leterme (CD&V): Binnen deze coalitie heeft men niet de moed om de waarheid te zeggen aan de publieke opinie. Sommige politici van de meerderheid, zoals de heer Chevalier, profileren zich rond de vluchten met legermateriaal vanuit Oostende, terwijl leden van de groene fractie zich profileren ten koste van het menselijk leed in Irak. Dit is echt een staaltje van cynisme.

De exploitatie van de luchthaven van Oostende is een Vlaamse bevoegdheid. Minister Bossuyt werd gisteren echter ten onrechte aangepakt in het Vlaams parlement. Minister Durant is immers verantwoordelijk voor het reguleren van het luchtverkeer, al bestaan er natuurlijk verdragen die het internationaal luchtverkeer regelen. De huidige Amerikaanse transporten met gecharterde

vols civils affrétés par l'armée américaine" (n° B412)

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

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

Un certain nombre de partis de la majorité mènent une croisade contre la guerre. Nous lisons dans *Stars and Stripes*, le magazine des forces armées américaines, que du matériel militaire américain transite par le port d'Anvers. Au sein de la majorité, on proteste violemment contre cette situation mais en fait aucune action concrète n'est entreprise.

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

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

05.02 Yves Leterme (CD&V): La coalition au pouvoir n'a pas le courage de dire la vérité à la population. Certains politiciens de la majorité, comme M. Chevalier, se profilent à l'égard des transports de matériel militaire depuis Ostende, alors que des membres du groupe écologiste se profilent au détriment de la population irakienne qui souffre. Voilà un bel exemple de cynisme.

L'exploitation de l'aéroport d'Ostende est une compétence flamande. Le ministre, M. Bossuyt, a toutefois été erronément pris à partie, hier, au Parlement flamand. En effet, Mme Durant est responsable de la régulation du trafic aérien, même si ce dernier est régi par des traités internationaux. Les transports américains qui sont actuellement effectués au moyens d'avions civils affrétés

burgervliegtuigen vallen onder het verdrag van Chicago. Het gaat om een soort *supplementals* of bij-akkoorden, die bepalen dat wie aansluit bij het verdrag van Chicago zijn luchtruim en luchthavens openstelt voor burgervliegtuigen over de hele wereld. Dit soort akkoorden kan wel worden opgezegd, volgens mij bedraagt de termijn daarvoor zes maanden tot een jaar.

Zolang de transporten gebeuren met gecharterde burgerlijke vliegtuigen en de vrachten bestaan uit niet-ioniserende goederen, kan minister Durant moeilijk eenzijdig optreden, tenzij de Belgische overheid het verdrag verbreekt. Dat zou dan wel de deur openzetten voor commerciële represailles uit de Verenigde Staten.

Klopt deze schets van de bevoegdheid van de minister? Dat zou jammer zijn voor degenen die ronkende verklaringen hebben afgelegd over de verantwoordelijkheid in deze aangelegenheid.

België is hoe dan ook dé doorvoersluis geworden voor de logistieke transporten tussen de VS en Irak. Hebben er inderdaad al enkele honderden transporten plaatsgevonden via de luchthaven van Oostende? Is dat in overeenstemming met het quotum voor nachtvluchten en werden er gepaste veiligheidsmaatregelen genomen?

05.03 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Ik bevestig het eerste deel van de vraag van de heer Leterme.

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

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

relèvent de la Convention de Chicago. Il s'agit en quelque sorte d'accords additionnels qui disposent que les adhérents à la Convention de Chicago ouvrent leur espace aérien et leurs aéroports aux avions civils du monde entier. Ces accords sont résiliables mais le préavis doit être, je crois, de six mois à un an.

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

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

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

05.03 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): Je confirme les éléments avancés par M. Leterme dans la première partie de sa question.

(*En français*) La Convention de Chicago garantit la libre circulation pour les avions des compagnies des Etats adhérents. Cette convention vaut pour les survols. Au-dessous de 5.000 pieds, c'est Belgocontrol qui prend en charge leur survol, voire leur atterrissage. En vertu de l'article 5 de la Convention, chaque Etat contractant convient que tous les aéronefs des autres Etats contractants qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers ont le droit de pénétrer sur son territoire, de le traverser en transit sans escale et d'y faire des escales non commerciales, sans avoir à obtenir une autorisation préalable. C'est bien de cela qu'il s'agit à Ostende.

Par ailleurs, en ce qui concerne la sécurité, je suis compétente pour vérifier le respect de la Convention. Je viens de rappeler les règles en vigueur en cette matière.

(Nederlands) Ik zie erop toe dat de nodige veiligheidsmaatregelen worden getroffen. Ik herinner de heer Leterme eraan dat de luchtvaartinspectie een federale bevoegdheid is, maar de luchthaveninspectie een gewestelijke. Mijn administratie heeft dan ook inlichtingen ingewonnen bij het Vlaams Gewest.

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

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

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

05.04 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Ik feliciteer de regering met dit pareltje van dialectiek: "we zijn wel tegen de oorlog, maar kunnen de transporten voor het Amerikaanse leger niet verhinderen door een geheim akkoord van 1971 en de conventie van Chicago". Vanzelfsprekend kan het Parlement beweringen over een geheim akkoord onmogelijk controleren. Ook bij de verwijzing naar de conventie van Chicago heb ik mijn twijfels. De transporten bieden immers logistieke steun - en dat is wat anders dan alleen maar wat *corned beef*. 'Logistieke steun' behelst alles wat een operationeel leger nodig heeft, onder meer ook herstelmaterialen voor wapens en pantsers. De militaire transporten verlopen inderdaad via de burgerluchtvaart, maar als dat een argument is, dan kunnen alle legers ter wereld België gaan gebruiken als logistieke draaischijf.

De regering bewijst lippendienst aan de vredesbeweging, maar daar houdt het dan ook mee op. Ze is blij genoeg dat ze kan schermen met een paar oude akkoorden. Als er werkelijk enige politieke wil bestond om een einde te maken aan de transporten, had men wel argumenten gevonden - kijk maar naar de nachtvluchten over de Noordrand.

Ik hoop dat minister Durant de groene en socialistische fracties op de hoogte zal brengen van deze gegevens, zodat ze weten waarom de transporten zullen voortduren.

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

(En français) Des mesures additionnelles ont en effet été prises par les autorités aéroportuaires de la Région flamande. De plus, lors de chaque atterrissage de l'un de ces avions charters américains, les contrôles d'accès pour les voitures se font en utilisant les portes au lieu des barrières.

Les autorités portuaires sont informées des vols prévus, puisqu'elles doivent garantir leur atterrissage et le plein d'essence.

Je confirme votre interprétation. Pour le reste, je n'ai rien à dire sur l'exécution des quotas de nuit à l'aéroport d'Ostende. Il s'agit là d'une compétence de la Région flamande.

05.04 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Je félicite le gouvernement pour cette perle de dialectique: "Nous sommes bel et bien contre la guerre mais nous ne pouvons empêcher les transports de l'armée américaine en raison d'un accord secret de 1971 et de la Convention de Chicago". Il va de soi que le Parlement est incapable de contrôler des assertions relatives à un accord secret. J'émet également des doutes au sujet de la référence à la Convention de Chicago. En effet, les convois apportent un appui logistique, ce qui est autre chose que du simple *corned beef*. "Appui logistique" comprend tout ce dont a besoin une armée opérationnelle, entre autres du matériel de réparation pour les armes et les blindés. Les convois militaires utilisent effectivement des avions civils mais s'il s'agit là d'un argument, toutes les armées au monde pourraient utiliser la Belgique comme plate-forme logistique.

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

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

05.05 Yves Leterme (CD&V): En als minister Durant daar geen tijd voor heeft, kan ik wel een gaatje in mijn agenda vinden. *(Glimlachjes)*

Het antwoord van de minister stemt overeen met wat ik al dacht. Enkel een politieke beslissing kan een einde maken aan de transporten via Oostende, er bestaan daarvoor geen juridische redenen. Een inbreuk op de conventie van Chicago zou een gevaarlijk precedent zijn en de commerciële luchtvaart schade kunnen berokkenen.

Alles staat of valt natuurlijk met de inhoud van de transporten. Als die inderdaad ook wisselstukken voor wapens bevatten, is dat mogelijk een schending van de wapenwet en een reden om op te treden. Wordt die inhoud nu gecontroleerd? Alleszins een zaak om in het oog te houden voor de heer Vanhoutte!

De minister heeft een belangrijke verklaring afgelegd en toegegeven dat de Belgische regering haar medewerking verleent aan de beveiliging van de vluchten. Zo werden er bijkomende maatregelen genomen, met inzet van politie en de militaire autoriteiten. Door het nemen van die beslissing helpt de regering de vluchten vlot te laten verlopen, zodat zij daar dus ook de politieke verantwoordelijkheid moet voor opnemen.

05.06 Minister Isabelle Durant *(Nederlands)*: Deze beslissing inzake de veiligheidsmaatregelen werd genomen door het Vlaams Gewest en door de luchthaveninspectie.

05.07 Yves Leterme (CD&V): U heeft toegegeven dat politie en militair personeel werden ingezet. Het Vlaams Gewest heeft hierover geen bevoegdheid en kan enkel een aanvraag indienen om dergelijke middelen in te zetten. Het is de bevoegdheid van de federale regering daar al dan niet op in te gaan. Ik kom dus tot de vaststelling dat de Belgische regering actief helpt bij de organisatie en het verloop van deze transporten. De kritiek van de heren Geysels, Wauters en Vanhoutte is in dat licht dan ook slechts een electorale exploitatie van het menselijk drama dat zich afspeelt in Irak.

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

Het incident is gesloten.

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

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

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

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

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

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

Président: Francis Van den Eynde.

L'incident est clos.

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

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

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

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

De zesde eis is de toekenning van financiële hulp aan de werkloze instructeurs. Tot slot wordt financiële steun gevraagd voor jonge piloten zonder kwalificatie van het type "meerpilootvliegtuigen". Ik zou graag het standpunt van de minister daarover kennen.

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

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

06.01 Olivier Chastel (MR): L'arrêté royal du 13 mars 2002 concernant les licences des pilotes provoque, selon certains d'entre eux, des problèmes liés au maintien de leur licence. L'indemnité pour le simulateur qu'il prévoit n'est applicable qu'aux pilotes chômeurs indemnisés. Un pilote ayant trouvé un emploi dans une fonction différente ne peut donc en bénéficier. De plus, le coût du simulateur a considérablement augmenté depuis le 1er juin 2002. Aucune aide n'est prévue pour les jeunes pilotes car ils n'ont aucune qualification de type "avion multi-pilotes".

Un autre problème concerne les instructeurs, qui doivent payer un certain montant pour le maintien de leur qualification. Or, certains sont dépourvus de revenus.

Face à ces différents problèmes, les pilotes ont pris contact avec votre cabinet à plusieurs reprises. Ils ont un certain nombre de revendications. Une prolongation de cet arrêté royal serait souhaitable avec, si possible, un certain nombre d'améliorations. En premier lieu, le remboursement du coût de l'examen et de l'entraînement pour le maintien de la licence et de la qualification de type. Deuxièmement, la suppression de la restriction chômeur indemnisé avec effet rétroactif. Troisièmement, l'introduction des coûts du simulateur, avec effet rétroactif au moment où il a augmenté, le 1er juin 2002. Quatrièmement, l'introduction du remboursement des frais médicaux. Cinquièmement, l'introduction du remboursement auprès de l'administration de l'aéronautique du renouvellement de la licence papier pour les pilotes chômeurs.

La sixième revendication est l'introduction d'une aide financière pour les instructeurs chômeurs. La dernière est l'introduction d'une aide financière pour les jeunes pilotes sans qualification, de type "multi-pilotes". J'aurais voulu connaître la position de la ministre à ce sujet.

06.02 Isabelle Durant, ministre (en français): Le but de l'arrêté royal du 13 mars 2002 était d'octroyer aux pilotes de la Sabena et de CityBird au chômage une prolongation unique de leur qualification de type pendant un an, pour ne pas les pénaliser une seconde fois pendant cette période de recherche d'emploi.

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

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

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

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

Het incident is gesloten.

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

07.01 Jos Ansoms (CD&V): Gisteren kon men in de Franstalige pers vernemen dat er door de top van de NMBS een nieuw strategisch plan wordt voorbereid. Nadat er vier jaar lang amper sprake was van enig beleid, maakt men nu plots werk van een dergelijk plan, dat natuurlijk pas na 18 mei gepresenteerd zal worden. Er zou daarbij sprake zijn van een verregaande herstructurering, waarbij de NMBS wordt opgesplitst in een

A ce jour, 263 pilotes sur 650 environ ont eu recours à cette mesure. La mesure court jusqu'au 31 mai 2003 inclus. Une bonne partie des pilotes concernés ont trouvé un autre poste de pilote entre-temps. Enfin, un certain nombre de pilotes ont fait le choix de se diriger vers d'autres activités. En ce qui concerne les jeunes, une piste a été trouvée, certes pas miraculeuse ou magique. Il s'agit d'entrer en service dans la force aérienne. D'autres ont été recrutés par la SNBA. Par ailleurs, la réglementation actuelle permet le renouvellement très rapide d'une qualification de type échue quand un pilote trouve un nouvel emploi.

J'ai reçu à plusieurs reprises des pilotes au sujet de revendications supplémentaires.

Les pilotes font des propositions d'amélioration du texte. Des aspects budgétaires se posent également: les montants concernés n'ont pas été retenus dans le contrôle budgétaire. Mais je ne suis pas fermée à essayer d'améliorer quelque peu l'outil. Il reste du « mou » puisque seuls la moitié des pilotes concernés y ont fait appel et qu'il reste jusqu'au 31 mai 2003 pour l'utiliser.

06.03 Olivier Chastel (MR): En effet, certains pilotes se sont dirigé vers d'autres activités mais la plupart d'entre eux ont gardé l'envie de rester pilotes. Donc, le maintien des licences reste financièrement problématique. Vous n'êtes effectivement pas fermée à la discussion mais cela dure depuis des mois. C'est bien d'être ouvert à la discussion mais si aucune concrétisation ne voit le jour, cela ne sert pas à grand chose.

L'incident est clos.

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

07.01 Jos Ansoms (CD&V): Nous avons pu lire hier dans la presse francophone que la direction de la SNCB préparait un nouveau plan stratégique. Alors que durant quatre années, il n'a pour ainsi dire pas été question d'une politique quelle qu'elle soit, on s'active subitement à l'élaboration d'un plan; un plan qui ne sera évidemment présenté qu'après le 18 mai. Il serait question d'une restructuration fondamentale dans le cadre de

infrastructuurmaatschappij en een exploitatiemaatschappij.

Ik meen ook te begrijpen dat de heer Vinck wel iets ziet in een opsplitsing. Wat is het standpunt van de minister en hoe motiveert ze dit?

07.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): U verwijst naar een verslag dat was opgesteld op verzoek van de heer Vinck en waarvan ik niet op de hoogte ben gebracht, maar dat is perfect mogelijk. De probleemstelling is natuurlijk niet nieuw.

Mijn standpunt is altijd duidelijk geweest: ik heb altijd het behoud van de eenheid van het bedrijf verdedigd en verkregen. Ik volg hierbij de Europese regelgeving, naar de letter én naar de geest: een liberalisering binnen een gereguleerd kader.

Noch privatisering, noch liberalisering kunnen voor iedereen een optimale dienstverlening garanderen. Ik wil hier verwijzen naar ABX en IFB die volledig autonoom werden beheerd en waar het failliet dreigt. Voor een overheidsbedrijf is de kwaliteit van de openbare dienstverlening prioritair, niet de winst die kan gemaakt worden. Daarom moeten de investeringen vooral gericht zijn op de kerntaken van het bedrijf. Deze doelstellingen kunnen het best bereikt worden binnen een federaal bedrijf, dat een eenheid vormt.

07.03 **Jos Ansoms** (CD&V): Ik noteer dat de minister wegens de voltallige regering spreekt en dat zij een tegenstander blijft van de opsplitsing van het bedrijf. Ik noteer eveneens dat zij, opnieuw namens de regering, tegen de regionalisering van de NMBS is. Dat zijn twee belangrijke verklaringen voor Vlaanderen.

Hoe lang denkt zij dit standpunt vol te houden in het kader van de voortschrijdende liberalisering in Europa?

07.04 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De Europese Commissie heeft haar fiat verleend aan het eerste pakket van maatregelen die de weerslag zijn van onze omzetting van de Europese regelgeving. Het tweede pakket ligt nog ter discussie bij de Europese Raad en de Europese Commissie. Hierover is nog niets beslist.

Het incident is gesloten.

laquelle la SNCB serait scindée en une composante infrastructure et une composante exploitation.

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

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

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

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

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

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

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

L'incident est clos.

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

08.01 Georges Lenssen (VLD): Uit het tussentijds verslag van de staten-generaal van de verkeersveiligheid blijkt dat vrachtwagens nog te vaak betrokken zijn bij zware ongevallen. De cijfers van het BIVV en het NIS tonen een stijging van het aantal dodelijke ongevallen en letselongevallen waarbij minstens één vrachtwagen betrokken is. Het gebruik van de klassieke cruise control-systemen geeft aanleiding tot concentratiestoornissen en passief rijgedrag. Dit wordt ook bevestigd door de Federatie voor de Transportsector. Ondertussen zijn er intelligente systemen op de markt die een veilige tussenaafstand tot de voorgaande voertuigen helpen bewaren. Op de Ministerraad van oktober 2001 werd beslist om autocars uit te rusten met dergelijke intelligente systemen. Is de regering bereid een onderzoek te starten naar de impact van cruise control-systemen op het rijgedrag van chauffeurs en naar de correlatie tussen cruise control en ongevallen, vooral die waarbij vrachtwagens betrokken zijn?

Zal de regering stappen ondernemen om ook vrachtwagens uit te rusten met intelligente cruise control-systemen?

08.02 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Ik ben het volledig eens met uw analyse betreffende de klassieke cruise control-systemen en heb ter zake al een literatuuronderzoek bevolen aan het BIVV. Vrachtwagens die inrijden op files zijn immers één van de vier grote oorzaken van zware ongevallen. Verschillende werkgroepen zijn al actief rond de verplichting om intelligente cruise control-systemen te installeren in vrachtwagens. Dit is een materie die op Europees vlak moet uitgewerkt worden, maar die voor België als transitland bijzonder belangrijk is. We mogen echter niet vergeten dat deze maatregel voor een gevoelige prijsstijging kan zorgen in een sector die al voldoende economische problemen heeft. Daarom stel ik voor om de aanschaf van veiligheidsapparatuur fiscaal aantrekkelijk te maken.

Ten slotte heb ik al vaker ondervonden dat de federaties veel belang hechten aan

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

08.01 Georges Lenssen (VLD): Le rapport intermédiaire des états généraux de la sécurité routière révèle que les camions restent trop fréquemment impliqués dans des accidents graves. Les données de l'IBSR et de l'INS indiquent une hausse du nombre d'accidents mortels et d'accidents ayant entraîné des lésions dans lesquels un camion au moins est impliqué. L'utilisation des systèmes classiques de contrôle de la vitesse donne lieu à des troubles de la concentration et à une conduite passive. La Fédération belge des transporteurs confirme ces griefs. Entre-temps sont apparus sur le marché des systèmes intelligents qui aident à conserver une distance de sécurité entre le camion et les véhicules qui le précèdent. Le Conseil des ministres a décidé en octobre 2001 d'équiper les autocars de ces systèmes intelligents. Le gouvernement est-il disposé à lancer une étude pour évaluer l'incidence des systèmes de contrôle de la vitesse sur la conduite des chauffeurs et la corrélation entre système de contrôle de la vitesse et accidents, surtout lorsque des camions sont impliqués ? Le gouvernement va-t-il entreprendre des démarches en vue d'équiper également les camions de ces systèmes de contrôle de la vitesse intelligents ?

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

verkeersveiligheid. Permanent overleg met de federaties blijft echter nodig om hun initiatieven wettelijk te ondersteunen.

08.03 Georges Lenssen (VLD): Het is inderdaad een Europese materie, maar op Belgisch vlak zou de klassieke cruise control via een KB verboden kunnen worden. Als de studie uitwijst die cruise control het risico hoger maakt dat vrachtwagens injorden op files of op vertraagd verkeer, dan moet er een maatregel komen.

Het is een prima initiatief om een fiscaal voordeel te geven aan bedrijven die snelheidsbegrenzers plaatsen op hun vrachtwagens. Veel transportbedrijven zullen daarop ingaan. Ook bedrijven willen graag het imago van het vrachtwagenvervoer oppoetsen.

08.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Afschaffing van cruise control via een KB is niet zo eenvoudig. Cruise control is immers geïntegreerd in de volledige elektronische installatie. Verder is het ook niet gemakkelijk te controleren of een voertuig al dan niet gebruik maakte van cruise control op het ogenblik van het ongeval.

08.05 Georges Lenssen (VLD): Het is uiteraard verstandig om de studie af te wachten die duidelijk moet maken of er een correlatie is tussen ongevallen en het inschakelen van de cruise control. Als dat verband er is, dan lijkt een verbod me wel zinvol. Bovendien is een controle op cruise control helemaal niet zo moeilijk.

Het incident is gesloten.

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

De **voorzitter:** Even ter informatie: het document waarnaar de heer Laeremans in de volgende vraag vraagt, is ondertussen beschikbaar, zij het dan uitsluitend in een Franse versie. Het werd vanochtend door het kabinet van minister Durant aan de commissiesecretaris bezorgd.

09.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): Het is er dan toch eindelijk van gekomen. De minister had ons dit document al op 12 februari beloofd. Ik vind het onbetamelijk dat het tot nu heeft geduurd

rourière. Une concertation permanente avec les fédérations reste toutefois nécessaire pour soutenir légalement leurs initiatives.

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

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

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

08.05 Georges Lenssen (VLD): Il est en effet raisonnable d'attendre les conclusions de l'étude qui doit déterminer clairement s'il existe une corrélation entre certains accidents et l'activation du système de contrôle de la vitesse. Si une telle corrélation est établie, une interdiction me semblerait opportune. Par ailleurs, la mise en place d'un contrôle du système n'est pas aussi difficile que vous le prétendez.

L'incident est clos.

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

Le **président:** A titre d'information, le document que M. Laeremans demande dans le cadre de la question suivante est entre temps disponible, fût-ce uniquement dans la version française. Le cabinet de Mme Durant l'a transmis ce matin au secrétaire de la commission.

09.01 Bart Laeremans (VLAAMS BLOK): : Voilà qui est fait, enfin. Le ministre nous avait déjà promis ce document le 12 février. Je trouve inadmissible qu'il ait fallu attendre jusqu'à

alvorens de minister het daadwerkelijk aan het Parlement heeft overgemaakt. Wat is er toch zo belangrijk aan de inhoud dat de studie zo lang verborgen is gehouden? Zal de studie ook in het Nederlands ter beschikking worden gesteld?

09.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De enige reden waarom de commissie de tekst pas nu krijgt, is dat er geen vertaling beschikbaar was. Ik heb de tekst nu enkel in het Frans bezorgd wegens de druk van het Parlement. De Nederlandse vertaling zal, als alles goed gaat, volgende week beschikbaar zijn.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.23 uur.

aujourd'hui pour que la ministre le transmette au Parlement. En quoi le contenu de l'étude est-il important au point que celle-ci ait été mise sous embargo aussi longtemps ? Le texte de l'étude va-t-il également être fourni en néerlandais ?

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

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 12.23 heures.